

O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária mineira”, 1869-1940

Autor:

Felipe de Alvarenga Batista

Graduado em Economia pela Universidade Federal de Minas Gerais e Mestrando em Economia Política Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

Co-autor:

Marcelo Magalhães Godoy

Professor do Departamento de Economia da Face/UFMG e Pesquisador do Núcleo de Pesquisa em História Econômica e Demográfica do Cedeplar/UFMG

Resumo

Estudo pretende contribuir ao entendimento do processo de modernização dos transportes em Minas Gerais. Mais especificamente, a evolução da indústria ferroviária e suas relações com a econômica e política da região, no período compreendido entre 1869 e 1940. Utilizando os Relatórios de Presidente de Província e de Estado e Anuários Estatísticos é apresentada sinopse da evolução das companhias ferroviárias, as principais características da “era ferroviária mineira” e uma proposta de periodização para estudo do tema.

Palavras chave: modernização dos transportes, ferrovianismo, “era ferroviária mineira”, Minas Gerais.

Área: História Econômica

Introdução

Este trabalho pretende contribuir à historiografia econômica de Minas Gerais no que concerne ao entendimento do processo de modernização dos transportes levado a cabo pelo ferroviarismo.

A “era ferroviária mineira”, compreendida aproximadamente entre os anos de 1869 a 1940, somente pode ser estudada levando-se em conta as especificidades histórico-estruturais e políticas de Minas de Gerais.

As análises dos Inquéritos Provinciais das décadas de 1850-1860 e dos planos de viação provinciais apontam que o modelo de ferroviarismo efetivamente implantado não representava solução às reais necessidades da economia mineira. Sua adoção deve ser atribuída, portanto, menos a motivos histórico-estruturais que ideológicos e políticos. Enquanto perdurou a crença legitimadora de que a ferrovia trazia consigo a própria modernidade, fim em si mesmo e não meio de propulsão do desenvolvimento econômico, a modernização dos transportes atuou em desarmonia com a estrutura econômica.

Justificadas por mito do progresso, as estradas de ferro cobriram o espaço mineiro numa extensão não observada em nenhuma outra região. Seus mais de 8.000 km de linhas atuaram enquanto mito porque durante sua hegemonia modal, Minas permaneceu desintegrada internamente e perdendo “substância” em relação a São Paulo. Não que tenha sido a causa fundamental da perda de posição relativa, mas, com certeza, não contribuiu à realização do potencial latente que a economia mineira apresentava no período imediatamente anterior ao início da modernização dos transportes. Enfim, certo véu alienante manteve a crença nos supostos benefícios imanentes à ferrovia até meados do século XX, quando, desarticulada, sem sentido econômico e altamente custosa a malha foi desestruturada. Neste momento, Minas já aparece inserida de forma subordinada na divisão inter-regional do trabalho e ao rodoviarismo cabia a função de integrar o mercado nacional e consolidar a dependência econômica.

Este texto está dividido em 3 tópicos, além desta introdução e da conclusão. O primeiro, *Capitalismo e modernização dos transportes*, discute as diferenças históricas da modernização dos transportes no centro e na periférica e aborda a problemática da generalização da modernização dos transportes. O segundo, *Economia e política nas Minas Gerais*, apresenta as características histórico-estruturais e políticas da região. São ressaltadas as especificidades da economia de Minas Gerais desde o “território de contrastes” até a inserção subordinada na divisão inter-regional do trabalho, bem como o caráter patrimonialista da esfera política. O terceiro realiza estudo sobre a “era ferroviária mineira”, com base nas Mensagens de Presidente de Província e de Estado e nos Anuários Estatísticos de Minas Gerais e do Brasil. Aborda a história das companhias ferroviárias, as características essenciais da “era ferroviária mineira” e apresentada, ao fim, uma proposta de periodização.

CAPITALISMO E MODERNIZAÇÃO DOS TRANSPORTES NO CENTRO E NA PERIFERIA

O desenvolvimento da indústria de transporte, compreendida enquanto indústria autônoma atuante na e para a esfera da circulação, embora integrante e necessária à esfera da produção, somente pode ser compreendido no bojo do processo de surgimento, maturação e expansão do modo capitalista de produção (MARX: 1982).

Segundo Natal (1991), a modernização dos transportes nos países centrais se divide em três períodos. No primeiro, compreendido entre a Idade Moderna e o início da Revolução Industrial, a proeminência de modal coube à navegação fluvial, realizada por canais que vieram constituir um primeiro sistema integrado de transportes. Seus limites se explicitaram no período entre a primeira e a segunda Revolução Industrial, quando da emergência e consolidação do padrão ferroviário, predominante a partir da metade do século XIX. A terceira fase do processo de modernização dos transportes, consequência da maturação da segunda Revolução Industrial, será marcada pela substituição progressiva do ferroviarismo pelo rodoviarismo-automobilismo; modal consolidado já nas primeiras décadas do século XX.

O surto do ferroviarismo principia-se na década de 1840, em momento em que o capital requer maior dinamicidade, novos espaços de investimento e novos mercados de atuação. O desenvolvimento do modal ocorre *pari passu* ao processo de diversificação/autonomização do capital e da profusão do modo de produção capitalista pela Europa. A retroalimentação de forças entre a esfera da circulação e a esfera da produção, possível pela harmonia de interesses entre o capital da indústria de transporte e os capitais financeiro e industrial, compõem o

motor de propulsão das ferrovias (HOBSBAWM: 1996).

A “era ferroviária” na Europa e nos Estados Unidos perde a proeminência enquanto modal de transporte a partir da virada do século XIX, quando já existe uma rede integrada de vias férreas. Desta feita, quando a era rodoviária se impõe nos países centrais, cabe a ela articular e completar a malha férrea, buscando intensificar a capilarização do sistema de viação e disseminar o modo de produção capitalista (LAMBERT, 1974).

A idéia típica de modernização dos transportes, se tomarmos como exemplos ilustres deste processo as ferrovias e os navios a vapor, se mostrou indissociável da expansão do modo de produção capitalista, seja nos países centrais ou nos periféricos. Há, todavia, uma diferença fundamental entre eles. Enquanto naqueles, o início do processo esteve intimamente ligado às necessidades do capital surgidas pela Revolução Industrial, nos países periféricos a modernização dos transportes manteve íntima ligação com o processo de Imperialismo.¹

Se, por um lado, a tendência à modernização dos transportes no Brasil é antes resultado da atuação do capital sobre o processo de circulação desta estrutura econômica dependente que uma necessidade precípua criada internamente pela economia brasileira, por outro, é inegável que a modernização dos transportes realizada pela introdução da navegação a vapor, dos trens de ferro, automóveis e caminhões em substituição gradativa e até hoje incompleta aos transportes tradicionais – tais quais as balsas, jangadas, canoas, barcas, barcos, tropas de muires e veículos de tração animal (carroças, carroção, carreta, litera) – representou um avanço na circulação de bens e pessoas e tenha sido fundamental na integração econômica e espacial do território brasileiro.

No que concerne ao tema dos transportes, o período colonial foi momento de notável despreocupação com a construção de vias de comunicação, excetuadas aquelas relacionadas à realização do “sentido da colonização”. Os quatro sistemas que compõem a viação colonial: Amazônico, Nordeste, Centro-Sul e extremo Sul são antes sistemas independentes e desarticulados. Construídos a partir do litoral, refletem a dependência do setor de mercado externo da economia colonial, enquanto centro dinâmico. Apenas o sistema do Centro-Sul, em especial o de Minas Gerais, logrou organização capaz de algum grau de articulação com os demais sistemas (PRADO JR: 1963).

Será após a vinda da Corte portuguesa, mas principalmente com a Independência, que a preocupação com abertura e conservação de vias de transporte assumirá importante papel nas pautas de discussão governamentais. Inicialmente, tal preocupação tem a finalidade política de facilitar a comunicação da Corte com o resto da Colônia. Mas, com a Independência, as vias de transporte começam a ser tratadas enquanto meios indispensáveis ao desenvolvimento da nação (TENÓRIO: 1996).

O ponto inicial da “era ferroviária brasileira” está associado com a entrada em vigor do Decreto nº 641, expedido em 1852. Conhecido como “Lei de Garantia de Juros”, o Decreto autorizava ao governo conceder à companhia organizada que construísse a ligação total ou parcial das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por estrada de ferro, a garantia de 5% de juros sobre o capital investido, além de obtenção não onerosa de terras e isenção de direitos de importação de carvão mineral e equipamentos ferroviários (ACIOLI: 2007).²

Se, por um lado, a companhia foi incapaz de levantar capital suficiente para efetivar o empreendimento, por outro, o Decreto cumpriu suficientemente bem sua função. Dois anos não tardariam e, em 30 de Abril de 1854, a locomotiva Baronesa, da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Petrópolis, concessão garantida pelo Barão de Mauá, inauguraria os primeiros 14,5 km da malha ferroviária brasileira. Quebrada a inércia do ferroviarismo, em 1855, seria criada a sociedade anônima Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1858, inaugurados os trilhos da *Recife and São Francisco Railway Company*, materializa-se empreendimento que marca o primeiro negócio inglês em estradas de ferro no Brasil. Daí se seguiriam a *Bahia and São Francisco Railway Company* e a estrada Santos-Jundiá, concedida à *São Paulo Railway Company Limited*, um dos empreendimentos mais lucrativos da América Latina.

Apesar de ter garantido o assentamento dos primeiros trilhos no Brasil, o Decreto nº 641 não garantiu dinamicidade à indústria ferroviária que, em 1872, expandia-se por somente 932 km, em evidente sentido radial. O marco legal que impulsiona a “era ferroviária brasileira” é o Decreto Imperial nº 2450, de setembro de 1873,

¹ Compreendido por Lenin (1974) enquanto etapa em que o modo de produção capitalista supera a etapa de exportação de mercadorias e passa a exportar capitais e empresas para espaços onde até então predominavam modos de produção outros que não o capitalista.

² Pontos importantes ainda não estabelecidos pelo Decreto referem-se, primeiro, ao limite de capital empregado na construção e, segundo, o período sobre o qual a garantia de juros vigoraria. Como contrapartida, a Companhia deveria respeitar o prazo estabelecido de início e término da construção e fazer uso exclusivo de mão de obra livre assalariada (ACIOLI: 2007).

por meio do qual se passava a conceder subvenções quilométricas ou garantias de juros³. Claramente houve avanço na velocidade de construção das estradas. Se na década de 1860 foram assentados 521,4 km de trilhos, na de 1870 foram 2.653,3 km. Os dados demonstram ainda que o período compreendido entre 1880 e 1920 marca o auge da “era ferroviária nacional”. A média de avanço dos trilhos, que havia sido de 125 km/ano entre 1854-1880, elevar-se-ia a 613 km/ano. Os 3.397 km de trilhos franqueados em 1880 tornaram-se 9.973,1 km em 1890; 15.316,4 km em 1900; 21.325,6 km em 1910; 28.534,9 km em 1920⁴.

A malha ferroviária, uma vez inserida dentro da lógica primário-exportadora, tendeu a privilegiar a macro-região que se mostrava mais estreitamente vinculada a tal dinâmica. A alta densidade da malha ferroviária brasileira no Centro-Sul pode ser percebida, por exemplo, pelos dados retirados do Anuário Estatístico de 1908-1912: dos 17.401,640 km da rede federal abertos ao tráfego, 74% pertenciam a São Paulo, Minas, Rio de Janeiro e Espírito Santo, e dos 6.089,7 km das redes estaduais, 88% estavam localizados nestes mesmos estados.

O período de 1920 a 1950, marcado por média de crescimento de 262,7 km/ano, corresponde a última etapa de expansão da “era ferroviária brasileira”. Desde a eclosão da Grande Guerra, as companhias ferroviárias não se mostravam capazes de manter avanço proporcional ao verificado no período anterior. As dificuldades de importação de material rodante e as complicações com o pagamento de juros relativos a empréstimos obtidos no exterior, devido ao agravamento cambial, repercutiam fortemente na saúde das companhias. E a intervenção do Governo Federal se mostrava cada vez mais necessária, seja na administração das companhias, em grande parte encampadas, seja na construção dos trilhos. Segundo Nazareth (1978):

a partir de 1914 foi fraco o ritmo de construção ferroviária, caracterizando-se o sistema ferroviário por crescente declínio da administração privada, que passou de 72% da extensão total em 1870 para 33% em 1929, 23% em 1945 [...] e para 6% em 1953, sendo totalmente estatizada a partir da criação da Rede Ferroviária Federal, em 1957 (NAZARETH, 1978, p. 237).

TABELA 1 – Malha ferroviária brasileira, 1854-1970

Ano	Extensão em tráfego (Km)	Acréscimo	Ano	Extensão em tráfego (Km)	Acréscimo	Ano	Extensão em tráfego (Km)	Acréscimo
1854	14,5	0,0	1890	9973,1	6575,2	1930	32478,0	510,6
1860	222,7	208,2	1900	15316,4	5343,3	1940	34251,7	1773,7
1864	411,0	188,3	1910	21325,6	6009,2	1950	36681,0	2429,3
1869	713,0	302,0	1912	23491,0	2165,4	1955	37092,0	411,0
1870	744,1	31,1	1920	28534,9	5043,9	1957	37422,0	330,0
1872	932,0	187,9	1926	31332,8	601,3	1958	37987,0	565,0
1874	1357,0	425,0	1927	31549,0	216,3	1959	37721,0	-266,0
1880	3397,9	2040,9	1928	31851,2	302,2	1960	38339,0	618,0
1890	9973,1	6575,2	1929	31967,4	116,2	1970	31878,0	-6461,0

Fonte: IBGE e Anuário Estatístico do Brasil, 1946/52.

Se as companhias ferroviárias são vistas como agentes que atuam na e para a esfera da circulação, mas integradas de forma indissociável a esfera da produção, deve-se compreender as manifestações no concernente à administração e desenvolvimento da indústria de transporte no quadro da análise das transformações estruturais em curso na economia brasileira a partir da segunda década do século XX.

A estrutura produtiva do Brasil, inserida de forma subordinada na divisão internacional do trabalho enquanto exportadora de produtos primários e importadora de manufaturados, debilita-se acentuadamente com a deterioração dos seus termos de troca. A crise cambial resultante da crise na balança de pagamentos impele a uma tendência de substituição de importações à medida que os produtos manufaturados se tornam cada vez mais onerosos em moeda nacional. Tal processo acelera-se em determinados momentos, como nas guerras mundiais e na Crise de 1929. Nas primeiras décadas do século XX avulta a importância da economia industrial e o deslocamento do centro dinâmico do setor externo para o setor interno (FURTADO: 1991). A ascensão do capital industrial e de modelo de acumulação assente no processo de industrialização por substituição de importações demandam necessariamente a conformação de mercado interno de âmbito nacional. Nestes termos, a necessidade de integração dos mercados regionais não pode se realizar pelas ferrovias, cujos mais de 36.000 km de trilhos voltam-se quase exclusivamente aos portos de exportação. Assim, o Estado alia-se ao capital interno e estrangeiro na tentativa de conformação de um sistema rodoviário, cuja tarefa é a conformação de mercado nacional que atenda ao processo de acumulação do capital industrial. No período entre 1930 e 1955, po-

³ Tal Decreto instituía cinco importantes alterações em relação ao Decreto nº 640: elevava o valor dos juros garantidos de 5% para 7%, estabelecia tempo máximo de 30 anos que o capital investido teria tal privilégio, requeria comprovações estatísticas de que o empreendimento apresentaria renda líquida superior a 4% ao ano, estabelecia limite máximo sobre o capital garantido e afiançava as garantias de juros e subvenções cedidas por concessões provinciais. A Lei nº 5561, de 28 de fevereiro de 1874, e o Decreto nº 6995, de 10 de Agosto de 1878, não estabeleceriam mudanças importantes na política ferroviária, apenas confirmariam a tendência já expressa de apropriação de recursos públicos por capitais privados (ACIOLI: 2007).

⁴ Devemos levar em consideração, ainda, que este avanço da malha entre os anos de 1910 e 1920 ocorreu essencialmente antes do conflito mundial, o que leva a crer na dinamicidade do ferroviarismo nos anos imediatamente anteriores à I Guerra Mundial.

demos constatar a mencionada tendência de retrocesso do modal ferroviário e ascensão do rodoviarismo.

As ferrovias refletiram a inserção subordinada da estrutura econômica nacional à lógica capitalista mundial. Garantiram contato direto das zonas produtoras de bem primários com o litoral e adensaram-se onde o setor exportador se mostrava mais dinâmico. Daí não se segue, todavia, que devemos generalizar casos específicos de modernização dos transportes. Apesar de ser necessário respeitar a lógica geral de inserção da economia brasileira na divisão internacional do trabalho, grave erro seria olvidar as características histórico-estruturais e políticas de cada região (NATAL: 1991)⁵.

ECONOMIA E POLÍTICA NAS MINAS GERAIS

DO TERRITÓRIO DE CONTRASTES À INSERÇÃO PERIFÉRICA NO CAPITALISMO NACIONAL

Por longa data a historiografia brasileira se viu desprovida de conhecimento fundamentado sobre Minas Gerais. Preocupada essencialmente com os setores econômicos que mantinham fortes laços com mercados externos, os estudos se circunscreveram às atividades mineratórias e cafeeiras. O século XIX foi tomado, portanto, enquanto um interregno entre dois ciclos de exportação. Couberam a Martins (1982), Slenes (1985), Paiva e Godoy (2001) e Martins Filho (1981 e 2009) reverem tais idéias.

A economia escravista de Minas Gerais do século dezanove, de Martins (1982), é trabalho fundamental por demonstrar empiricamente a vital importância do mercado interno e o enraizamento do sistema escravista na província, detentora do maior plantel do país durante todo o século XIX. Entre os anos de 1819 e 1873, o número de escravos teria crescido substancialmente, passando de 169.000 para 382.000, acréscimo advindo de novas importações e explicado pelo fator Wakefiel. Além disso, o escravismo caracterizava as mais diversas atividades produtivas e a economia escravista de Minas apresentava ligações com o mercado interno sensivelmente mais importantes que aquelas realizadas com mercados externos.

Slenes (1985), apesar de aceitar as estimativas de Martins (1982) acerca da importância do tráfico africano, refuta a explicação para este movimento. A capacidade de capitalização da economia mineira resultaria precipuamente dos efeitos multiplicadores do setor externo sobre o interno, aliado a um protecionismo propiciado pelos elevados custos de transporte. Afirmção que corroborava a idéia de que o centro dinâmico da economia de Minas no século XIX continuava no setor externo.

As análises e discussões travadas por Martins (1982) e Slenes (1985) são fundamentais por terem criado uma âncora de debates à historiografia mineira e sustentado uma série de novas questões e problemáticas merecedoras de tratamento. Neste contexto, o trabalho de Paiva e Godoy (2001) contribui principalmente no que concerne às estruturas econômica e demográfica de Minas Gerais no século XIX, além de formularem proposta de regionalização para a província, levando-se em conta a magnitude e o peso das principais atividades regionais e os fluxos comerciais interprovinciais, inter e intra-regionais. Suas análises demonstram tanto a presença de um forte setor voltado à satisfação das necessidades internas, cujo consumo de forma alguma pode ser desprezado, como profundo vínculo da economia mineira com mercados externos, principalmente a cidade de Rio de Janeiro. Quanto ao conteúdo e a origem dos exportados, nota-se uma grande variedade de produtos, em especial gêneros de agricultura e pecuária, e desconcentração na procedência destas mercadorias, além de evidências de semi-especializações regionais. A “complexa divisão intra e interregional do trabalho” que Paiva e Godoy (2001) captam é coordenada por um comércio igualmente complexo e de elevada capilaridade, em que coexistem e se justapõem fluxos interprovinciais, interregionais e intraregionais. Esta complexidade econômica de Minas Gerais conduz a conclusão que concilia as posições de Martins (1982) e Slenes (1985), outrora vistas como conflitantes, e manifesta o potencial de crescimento latente à região. Unidade compósita, Minas Gerais no século XIX harmoniza tanto introversão quanto extroversão, além de ser *locus* de coexistência de um emaranhado de realidades econômicas e demográficas. Nas palavras dos autores:

Pugnar pela introversão econômica, a produção essencialmente orientada para o mercado interno da Província e a incipiência dos vínculos com o exterior ou, em outro extremo, propor a extroversão, o setor exportador respondendo direta ou indiretamente por

⁵ A problemática da generalização da modernização dos transportes pode ser vista de duas maneiras: primeiro, pela incompatibilidade da interpretação da modernização dos transportes proposta por Natal (1991), e que é sensível às especificidades regionais brasileiras, com a periodização da evolução da economia paulista segundo Cardoso de Mello (1982); segundo, por meio da comparação entre estudos de casos regionais de modernização dos transportes, como por exemplo o confronto entre os estudos de Saes (1986), acerca da “era ferroviária paulista”, e Tenório (1996), para a “era ferroviária nordestina”.

todo o dinamismo econômico, são duas formas rigorosamente lícitas, ainda que parciais, de apreender uma mesma realidade. A magnitude e complexidade da economia de Minas Gerais, ao permitir a convivência de sólidas conexões internas com ampla inserção em mercados externos, propulsionou o surgimento de organização econômica original (PAIVA e GODOY, 2001, 55).

Martins Filho (2009) reafirma a posição de que Minas Gerais não pode ser compreendida, nas primeiras décadas do século XX, enquanto uma economia essencialmente exportadora. Seus atributos principais são: isolamento e tendência à auto-suficiência; pluralidade, em detrimento de especialização produtiva; e fragmentação das atividades econômicas em um sem número de pequenas unidades. O setor não exportador, denominado de “o gigante invisível” por Martins Filho (2009), para além das diversas atividades agrícolas, consistia de uma importante gama de atividades industriais dispersas pelo território e de unidades produtivas de pequeno porte, tanto no que se refere ao capital investido, quanto ao número de operários empregados – atributos que refletem a existência de mercado desconcentrado e ubíquo.⁶

Se, por um lado, segundo Paiva e Godoy (2001) e Martins Filho (2009) é possível afirmar que a economia de Minas Gerais esteve por mais de uma centúria marcada por caráter autônomo, pauta produtiva plural, fragmentação de suas atividades econômicas por diversas unidades de pequeno porte e forte introversão combinada com sólida inserção nos mercados externos. Por outro, o dinamismo econômico e o potencial de crescimento latente em Minas no século XIX não se confirmam na centúria seguinte. Diniz (1981) capta justamente o momento em que esta possibilidade histórica de desenvolvimento autárquico e plural se inviabiliza e se consolida inserção subordinada em divisão inter-regional do trabalho nacional.

O ganho de importância relativo da economia paulista e o problema da desarticulação interna da economia mineira refletiram fortemente na elite mineira que, já no início do século XX, buscava compreender detalhadamente sua estrutura econômica e interromper tal tendência. Neste contexto, a direção do processo desenvolvimentista foi gradativamente assumido pela elite política e pelo Estado. As respostas concretas a tais problemas podem ser verificadas desde 1897, com a construção de nova capital, Belo Horizonte, cujo objetivo é a conformação de um centro de gravitação econômica interno ao estado, bem como pela realização, em 1903, do Primeiro Congresso Agrícola, Industrial e Comercial de Minas Gerais (DULCI: 1999).

No que concerne às políticas de desenvolvimento regional, a estratégia de diversificação produtiva foi predominante até 1940. O ponto de inflexão está associado a perda do projeto da grande siderurgia para o Rio de Janeiro, quando a política de Benedito Valadares passa a orientar-se pela busca da industrialização. O Governo Milton Campos, 1947 a 1951, novamente adotará, e pela última vez, uma política por modernização equilibrada entre os setores agrícola e industrial. Será com o “Binômio Energia e Transporte” e o “Plano de Metas”, nos governos estadual e federal de Juscelino Kubitschek, que o viés industrial de Minas se consolidará, mas em estrutura industrial desarticulada, especializada e subordinada.

MINAS GERAIS NA REPÚBLICA VELHA

A seção anterior apresentou, de forma sintética, as principais características da economia mineira desde o século XIX até meados do XX, notadamente foram ressaltadas as mudanças estruturais e a perda de oportunidade de desenvolvimento de um parque industrial diversificado, articulado e verticalmente integrado. Esta seção busca compreender o comportamento da elite política que coordena o processo de modernização dos transportes, no bojo dos problemas de “perda de substância relativa” e desarticulação interna da economia mineira.

A implantação da República no Brasil significou o fim de regime político centralizado e definiu maior autonomia político-financeira aos estados federados. Por meio de uma política fiscal que favorecia as atividades agro-exportadoras e uma representatividade legislativa proporcional ao tamanho populacional, a Constituição de 1891 instituiu o que se cunhou por “federalismo desigual”. Beneficiados, os estados de São Paulo e Minas Gerais se inseriam na dianteira nova estruturação das relações de poder.

A afirmação do poder político de Minas no cenário federal não foi observada desde os primeiros momentos de implantação da República. Minas, mais epígona que prógona na derrubada do regime monárquico (IGLÉSIAS, 1982), não se encontrava, na década de 1890, unida em torno dos ideais republicanos, e seriam necessários inúmeros embates internos, o agravamento fiscal quando da crise do café do final do século e a to-

⁶ O boom da economia cafeeira na Zona da Mata não foi capaz de exercer o papel de centro dinâmico da economia mineira. Se o seu poder de acumulação ficava por demais comprometido pela ausência de um porto de exportação, a possibilidade de se tornar o centro de gravitação econômico extinguir-se-ia com a crise de superprodução. A crise impactaria fortemente sobre a estrutura produtiva das grandes fazendas cafeeiras, que se fragmentaram em pequenas unidades produtivas e substituíram a monocultura pela policultura (MARTINS FILHO: 2009).

mada de consciência da “perda de substância” para que o projeto de construção de uma unidade política se estabelecesse.

Resende (1982) se preocupa justamente em desvendar o processo de construção do domínio oligárquico do Partido Republicano Mineiro, resultado de conflitos internos que se iniciaram em 1889 e se prolongaram até 1906. A estrutura de poder construída pela oligarquia mineira é buscada nas análises do quadro sócio-econômico de Minas Gerais e da estrutura político-administrativa do partido, atentando-se especialmente às questões referentes ao municipalismo, à condução do sistema eleitoral e suas relações com a prática coronelista.

A unificação monolítica em torno do novo PRM é condição necessária, mas insuficiente, para explicar o poder de influência de Minas na estrutura política da República Velha. Resende (1982) capta os movimentos necessários para que o corpo político mineiro deixe de ser taxado de “manto de retalho” e seja reconhecido pela unidade e obediência da “carneirada”. Falta-lhe, todavia, a análise da “política do café com leite”. Esta análise é fundamental para se compreender o poder de cooptação da elite política mineira, assim com sua capacidade de se apossar de recursos federais. Tal análise cabe a Martins Filho (1981).

Ciente da dissonância entre sua tese e aquela então prevalecente na historiografia, Martins Filho (1981) adota inicialmente a hipótese tradicional da existência de interesses econômicos comuns referentes à cafeicultura de Minas e São Paulo, base para o acordo entre os estados. Seguem-se críticas cada vez mais profundas a esta hipótese, minando-a no substancial de sua formulação. O autor passa, então, a explorar os sentidos econômico e político da aliança entre as oligarquias estaduais. Demonstra que os interesses econômicos e políticos das elites paulista e mineira são diversos e não conflitantes – aquelas se interessam por proteção federal contra a crise de superprodução cafeeira, enquanto a elite mineira, em geral desprovida de laços com o sistema produtivo, guia-se por *ethos* patrimonialista. A inexistência de incompatibilidade de interesses econômicos entre as oligarquias é condição necessária para que o conteúdo político do acordo possa se realizar. Este gira em torno da manutenção e estabilidade da República, assim como da manutenção de uma inserção privilegiada dos dois estados.

MITO DA ERA FERROVIÁRIA

Pela definição adotada para a indústria ferroviária fez-se necessário o estudo das características histórico-estruturais da economia de Minas Gerais para que se compreendesse o grau de harmonia e o lugar da indústria de transporte no sistema econômico regional. A economia mineira no século XIX e primeira metade do século XX caracterizava-se por introversão econômica e dispersão das unidades produtivas, portanto a requerer uma modernização dos transportes que dinamizasse seu mercado interno. Essa possibilidade não significava necessariamente a perda de comunicação com o exterior da província, mesmo porque eram por demais importantes à própria lógica interna. Por outro lado, a estrutura política que deveria conduzir tal processo de modernização assentava-se sobre uma dinâmica de exercício de poder essencialmente patrimonialista.

Considerada a mútua influência entre as duas esferas, passamos ao estudo do processo de modernização dos transportes. Primeiro será demonstrado que uma modernização “alternativa” foi realmente estudada e, até certo momento, priorizada. Em seguida, será apresentada sinopse da evolução das mais importantes companhias ferroviárias, caracterizada a essência da “era ferroviária mineira” e formulada proposta de periodização do processo.

MINAS GERAIS: PROVÍNCIA NÃO-EXPORTADORA E A POSSIBILIDADE DE UMA MODERNIZAÇÃO ALTERNATIVA DOS TRANSPORTES

Godoy e Barbosa (2008) demonstram a desarmonia entre a estrutura econômica de Minas Gerais e a modernização dos transportes com base no ferriarismo, entre fins do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Tal desarmonia é constatada, sobretudo, pela análise dos Inquéritos Provinciais das décadas de 1850 e 1860 e pela avaliação dos projetos de viação de 1835, 1864 e 1871.

A análise de 224 Inquéritos Provinciais, relatórios que cobrem todas as regiões da província, revelou tanto a complexidade das comunicações de Minas Gerais quanto a centralidade do tema para as municipalidades. Apesar de apenas um inquérito, datado de 9/11/1854, tratar especificamente do assunto transporte, mais especificamente pontes, 78% das respostas obtidas apresentavam conteúdo referente. Os planos de viação provinciais

de 1835, elaborado por Bernardo Pereira Vasconcelos, de 1864, do engenheiro Henrique Gerber, e de 1871 são também fontes de informação acerca da importância dos transportes no desenvolvimento da economia e da visão de modernização que prevalecia em Minas Gerais até o terceiro quartel do século XIX. Neles são percebidas duas preocupações básicas: primeiro, a necessidade de ligar a economia mineira aos mercados externos, especialmente ao mercado do Rio de Janeiro, e, segundo, o imperativo de superar o problema da desarticulação interna.⁷

No que se refere à preferência por modais, os planos demonstram que, até por volta de 1880, as políticas de modernização dos transportes pendiam à priorização da modalidade rodoviária, em clara sintonia com a modernização dos transportes tradicionais, ou na combinação entre múltiplas modalidades de transportes sob a hegemonia das estradas de rodagem. As Mensagens dos Presidentes de Província atestam essa preferência pela multiplicidade de modais na modernização dos transportes no período. Por elas, pode-se perceber a grande expectativa que se deposita na navegação fluvial, especialmente dos rios das Velhas, São Francisco, Sapucaí e Grande⁸.

na praticabilidade da navegação dos rios está o maior desenvolvimento da sua riqueza e prosperidade futura. As próprias estradas de ferro, cuja vantagem já não é dado contestar dependem em grande parte d'ahi, para que maior utilidade ainda produzam (PROVINCIA DE MINAS GERAIS, 1867, 63, 64).

A partir do exame dos mapas do Barão Homem de Mello e de Francisco Homem de Mello, relativos ao ano de 1909, se depreende que os esforços despendidos a favor de uma modernização que privilegiasse os diversos modais se mostraram infrutíferos, e que a modernização segundo a modalidade ferroviária foi vitoriosa. Apesar da participação das estradas e da navegação fluvial no sistema viário, a preponderância das ferrovias é evidente (GODOY e BARBOSA: 2008).

EVOLUÇÃO DAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS MINEIRAS

Demonstrada a simultaneidade do início da modernização dos transportes e o processo de “perda de substância” da economia mineira, aborda-se agora a evolução das companhias férreas de Minas (MAPA 1), os atributos precípuos da “era ferroviária mineira” e uma proposta de periodização.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

A Estrada de Ferro Central do Brasil foi a primeira ferrovia a penetrar o território mineiro, tendo inaugurado as estações de Serraria e Chiador, no ramal de Porto Novo, em 27 de junho de 1869. Concedida com base na Lei nº 641 de 1852 e autorizada pelos Decretos Imperiais nº 1598 e 1599, expedidos ambos em 1855, nascia a Sociedade Anônima Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, cujo *status* de empresa privada durou apenas 10 anos: em 26 de julho de 1865 era encampada pelo Império (PIMENTA: 1971).

À Companhia foram concedidos privilégios de construção, uso e gozo da estrada de ferro por 90 anos, garantia de juros de 5% sobre o capital investido e abolição do estabelecimento prévio dos fretes. Os Decretos estabeleciam também seu trajeto: da capital do Império, rumaria ao município de Iguazu, transporia a serra do Mar e bifurcaria em dois ramais antes de atingir as águas do rio Paraíba do Sul. Um dos ramais deveria dirigir-se à povoação de Cachoeira, na província de São Paulo, o outro ao Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais (JACOB: 1911).

Apesar de adentrar a província mineira somente em 1869, desde 13 de dezembro de 1856 a Companhia já havia requerido à Assembléia Provincial de Minas garantia adicional de 2% de juros sobre o capital investido e licença para direcionar seus trilhos pelo interior da província. Tais concessões foram de pronto aceitas (PROVINCIA DE MINAS GERAIS: 1857) e, como pode-se perceber por fala do presidente provincial João Crispiano, de 1864, a estrada passou a ser considerada enquanto eixo principal do sistema de viação provincial:

E se me é permitido aventar alguma idéia sobre materia que me é muito estranha, direi, que todo o systema de estradas deve partir da estrada de ferro de Pedro II e encaminhar-se pra três pontos, - o valle do Rio Grande, - o Rio das Velhas, e o Rio Doce. A cada

⁷ A inadequação das vias de comunicação é vista como entrave ao crescimento econômico tanto para os setores orientados para o mercado interno quanto para os voltados para mercados externos, ambos dotados de elevado potencial de desenvolvimento. Tais ordens de preocupação evidenciam a importância do modelo proposto por Pavia e Godoy (2001) acerca da complementaridade das idéias de Martins (1982) e Slenes (1985).

⁸ A navegação fluvial chegou a ser, inclusive, considerada enquanto principal via de comunicação pelo presidente Joaquim Saldanha Marinho que, em meados da década de 1860, despendeu enorme esforço para a exploração do potencial de navegação dos rios da província. Segundo os trabalhos da época, Minas Gerais detinha 3.650 km de rios navegáveis, destacando-se os rios das Velhas e São Francisco.

um destes troncos todas as mais estradas se devem prender como ramos de uma grande e magestosa arvore, que formará a rede secundaria dos caminhos provinciaes, municipaes e vicinaes (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1864, 17).

A “linha do centro de Minas” parte de Entre Rios e segue para o interior de Minas. Passa pelas estações de Serraria e Paraibuna, ambas inauguradas em 1874; atinge Juiz de Fora, em 1875; Sítio, em 1878; Barbacena, em 1880; segue daí a Queluz, atingida em 1883; Burnier, em 1887; chega a Ouro Preto por meio de um ramal, em 1887; Belo Horizonte, em 1895; Corinto, onde sofre bipartição, em 1905; a estação de Pirapora é inaugurada em 1910; a de Montes Claros, em 1926; a estação de Tremendal, onde a linha da Central do Brasil entronca-se com a Estrada de Ferro Leste Brasileiro, é inaugurada em 1950, quando a Companhia já apresenta 2.061,808 km de extensão (JACOB: 1911; ESTADO DE MINAS: 1880, 1889, 1907, 1910, 1926; PIMENTA: 1971).

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

A Rede Mineira de Viação, criada a partir do Decreto nº 9882, de março de 1931, resultou da fusão de duas estradas tributárias da Central do Brasil: a Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Estrada de Ferro Sul de Minas. Constituindo a maior extensão dentre as companhias ferroviárias de Minas, ou aproximadamente 3.500 km em 1940.

Os prolongamentos da Central do Brasil, a partir de Barra do Piraí, seguem o Rio Paraíba do Sul. Enquanto o ramal de Porto Novo acompanha o fluxo do rio e adentra o território mineiro, o ramal de Cruzeiro sobe o rio até a estação do mesmo nome. É nas proximidades de Cruzeiro (SP) onde têm início os trilhos que adentram o Sul de Minas. Com base na Lei provincial nº 2062, de 4 de outubro de 1874, foi concedido privilégio de 50 anos e garantia de juros sobre o capital máximo de Rs. 14.000:000\$000⁹ à companhia que construiu uma estrada de ferro que buscasse a confluência dos rios Sapucaí e Verde (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1874, 1875).

Adquirida, em 1875, pelo brigadeiro Couto de Magalhães e Visconde de Mauá, foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Rio Verde. A empresa apenas iniciou o assentamento dos trilhos e, em 1880, transferiu seus privilégios à Companhia inglesa *Minas and Rio Railway*, organizada em Londres. Em 1884, os 147 km que compõe a estrada estavam construídos e, em 14 de junho, o trecho entre Cruzeiro e Três Corações foi inaugurado. Apesar dos saldos positivos significativos desde sua inauguração, a estrada foi encampada em 1901 pela União, ao valor de £1.150.600, e imediatamente arrendada a um particular. Este primeiro contrato de arrendamento seria rescindido em 1909, e, junto à já encampada Muzambinho, seria arrendada à Sapucaí. (JACOB: 1911).

A Estrada de Ferro do Vale do Sapucaí, organizada em 1888, foi a detentora do monopólio de 50 anos, de uma linha que partia de Soledade, na *Minas and Rio*, e passava pelas cidades de Caxambú, Christina, Itajubá, Pouso Alegre e atingia a cidade de Sapucaí, na fronteira com São Paulo¹⁰. Os trabalhos de construção da estrada iniciaram em 1889; em 1890, a Companhia adquiriu mais duas concessões: da estação de Soledade e Bependi, e de Lavras à freguesia de Santa Rita do Jacutinga; em 1891, já estavam franqueados os 108 km entre Caxambú e Itajubá. No ano de 1892, porém, os sinais de debilidade financeira da empresa já eram visíveis: apenas 11 km, entre Itajubá e Piranguinho, foram abertos. Em 1893, a Companhia paralisou suas obras (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1890-1894).

Segundo o presidente Affonso Penna, a responsabilidade pelo insignificante desenvolvimento da malha ferroviária mineira no ano de 1893 decorria da política do Encilhamento e à especulação gerada nas principais praças financeiras. Ao governo, por sua vez, caberia assumir a responsabilidade pelo não abandono das principais linhas em andamento e a realização das imediatamente necessárias. Para tanto, foi expedida a Lei nº 64, em julho de 1893, que autorizava o Governo Provincial a conceder empréstimos às companhias ferroviárias. A Viação Sapucahy, auxiliada com Rs. 6.920:000\$000, distribuídos entre 1894 e 1898, foi a empresa que mais se beneficiou destes créditos extraordinários. Neste período, foram abertas as ligações entre Olegário Maciel e Sapucaí e Rio Preto a Carvalhos, totalizando 224 km de linhas franqueadas (ESTADO DE MINAS: 1864, 1895, 1896, 1897, 1898).

⁹ O capital máximo garantido seria elevado depois a Rs. 16.150:000\$000 pelo Governo Geral, que além de afiançar a garantia provincial, concedeu garantia adicional de 3% de juros sobre o capital primitivo e 7% sobre o capital extra de Rs. 2.150:000\$000.

¹⁰ O contrato estabelecia também garantia de juros de 7% sobre capital máximo de Rs. 6.000:000\$000, por 20 anos, e privilégio de zona de 30 Km. Em 1º de dezembro de 1888, a Lei nº 3648, elevaria o capital garantido a Rs.10.000:000\$000.

Apesar das melhoras na estrada de ferro, as dificuldades financeiras continuaram a incomodar a Companhia que, em 1899, entrou em liquidação forçada. O governo administrou-a entre 16 de março e 17 de novembro do mesmo ano, até que reorganizada sob a denominação de Companhia de Viação Férrea Sapucaí e presidida pelo Dr. Mattoso Camara, voltou à administração particular (PROVÍNCIA DE MINAS: 1894).

As concessões que deram origem à malha da Muzambinho não têm origem única, mas foram resultado de privilégios concedidos tanto pela União como pela província. As concessões dos trechos de Três Corações a Fluvial e de Freitas a Campanha são de origem federal¹¹. O trecho Fluvial a Areados tem origem em concessões provinciais nos anos de 1888 e 1889, sem que fossem concedidos privilégios¹²(JACOB: 1911).

Incapaz de dar prumo às construções de seus trilhos, a Muzambinho foi auxiliada pelo Governo Provincial, por meio da Lei nº 64, entre os anos de 1894 e 1898, com Rs. 5.644:4120\$000, quando foi construída parte significativa de sua malha. Endividada, suas concessões e privilégios foram considerados caducos em 1907. Foi então encampada pelo Governo Estadual, por Rs. 12.000:000\$000. E, em 1908, transferida pelo mesmo preço à União. Em 1909, seus 248 km de trilhos foram arrendados à Sapucaí (ESTADO DE MINAS: 1898, 1908).

Conformada em 1910, quando foram arrendadas à Sapucaí a *Minas and Rio* e a Muzambinho, a Rede Sul Mineira passou a ser responsável por extensa malha no Sul de Minas. Apesar de sua importância, a incapacidade da empresa em realizar seus serviços levou à rescisão do contrato e ao seu encampamento, pelo Governo Federal, em 1920. Em 1921, novo contrato foi celebrado entre a União e Governo Estadual. Este assumia a responsabilidade pela administração e a obrigação de despendar Rs. 15.000:000\$000 em melhoramentos da estrada. Apesar de caber ao tesouro estadual metade da receita líquida gerada no tráfego, o contrato implicou pesado fardo ao tesouro estadual, e somente entre os anos de 1923 e 1929, foram gastos Rs. 72.248:000\$000 no aparelhamento e expansão da estrada (ESTADO DE MINAS: 1910, 1921, 1929). Em 1953, o Governo Estadual pôde devolvê-la à União e livrar-se dos elevados custos que a empresa representava (DINIZ: 1985).

Suas mais significativas construções são o trecho entre Soledade e a estação de Encruzilhada, que permitiu ligação direta à Central do Brasil, e a construção da ligação de Três Corações a Lavras. A política de encampação levada à frente pelo poder público fundiria à Rede Sul-Mineira, na década de 1920, 41 km da Estrada de Ferro Machadense, 20 km da Trespontana e 31 km da São Gonçalo do Sapucaí (ESTADO DE MINAS: 1920, 1921).

Como afirmado, a Rede Mineira de Viação foi estabelecida a partir da fusão da Rede Sul Mineira e da Estrada de Ferro Oeste de Minas, cuja organização remonta a uma concessão provincial de 1873, que estabelecia subvenção de Rs. 9:000\$000 por quilômetro de estrada construída, monopólio de 50 anos e privilégio de zona de 30 km à empresa ferroviária que ligasse São João Del Rei a um ponto da D. Pedro II. Em 1879, o ponto escolhido foi a estação de Sítio e decidiu-se pela utilização da bitola de 0,76 m (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1875, 1879). A Companhia, integralmente levantada com capital nacional, apresentou constantes déficits desde sua inauguração. Em 1900, entrou em liquidação forçada e, três anos mais tarde, foi adquirida em leilão pela União (ESTADO DE MINAS: 1903).

Em 1881, foi inaugurado o trecho entre Sítio e São d'El Rei, de 99 km. Em 1885, nova concessão foi adquirida, desta vez para que seus trilhos fossem estendidos até Oliveira e fosse construído o ramal de Aureliano Mourão ao Rio Grande. Tal concessão tinha validade de 70 anos, garantia juros de 7% sobre capital máximo de Rs. 4.000:000\$000, pelo prazo de 30 anos, e privilégio de zona de 20 km. Em 1887 foi inaugurado o trecho entre São João d'El Rei e Bom Sucesso e, em 1889, a estação de Oliveira e o trecho de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho.

O trecho Sítio a Oliveira, de bitola 0,76m, é parte integrante da linha tronco que, em 1894, já apresentava extensão de 600 km e havia atingido as margens do rio Paraopeba. Ficaria aí estancada, e apenas seriam construídos alguns ramais para alimentá-la: Itapecerica, com 34 km, inaugurado em 1891; Pitangui, com 4 km, de 1907; e Cláudio, com 26 km, de 1912. O ramal de Ribeirão Vermelho daria origem a um pequeno trecho de 15 km de extensão, construído nos anos de 1895 e 1896, e que apresenta a particularidade de apresentarem bitola mista na linha férrea de Ribeirão Vermelho a Lavras e na linha de Ribeirão Vermelho a Alvaro Botelho. Ou seja, nestes 15 km trafegavam trens e vagões de bitola tanto de 0,76 metros como de 1 metro. A bitola de 1m,

¹¹ A garantia de juros de 4% durante o tempo de construção e 5% após aberto o tráfego, sobre o capital de Rs.2.509:500\$000, foi concedida somente ao ramal de Campanha.

¹² Somente em 1893, adendos nos contratos estabeleceram a garantia de juros de 6%, à razão de Rs. 25:000\$000 por quilômetro

por sua vez, foi utilizada tanto na linha de Garças à capital, na extensão de 298 km, como nas linhas de Formiga e Lavras. A concessão federal que deu origem ao trecho de Formiga data de 1890 e pretendia a comunicação de Catalão (GO) com o litoral. Além de estabelecer monopólio de 60 anos, estabelecia garantia de juros de 6%, por 30 anos, sobre razão máximo de capital de Rs. 30:000\$000 por quilômetro. A ligação entre Aureliano Brandão a Formiga foi construída entre 1896 e 1905 (JACOB: 1911) e a de Lavras a Barra Mansa, entre 1895 e 1915. Enquanto o porto de Angra dos Reis foi atingido em 1928, a estação de Catalão, na outra ponta, seria inaugurada somente em 1942 (PIMENTA: 1971), após a Oeste de Minas incorporar, em 1920, 356 km da Estrada de Ferro Goiás, de Formiga a Patrocínio, e concluir o restante do trajeto¹³ (PROVINCIA DE MINAS: 1889- 1896; ESTADO DE MINAS: 1915, 1920).

Apesar de organizada em 1890 pelo Decreto nº 862, a participação da Estrada de Ferro Goiás em Minas se deve ao Decreto nº 5349, de 1904, que concedia à Companhia a construção do trecho Araguari a Catalão, e ao Decreto nº 6438, de 1906, que determinava seu ponto inicial em Formiga e final em Catalão, além de conceder um ramal para Uberaba¹⁴ (JACOB: 1911). Os 53 km de Araguari a Catalão foram inaugurados na primeira metade da década de 1910, enquanto os 355 km de Formiga a Patrocínio em 1918.

Por não cumprir os acordos estabelecidos nos contratos de construção, o Governo Federal expediu o Decreto nº 13963, de junho de 1920, pelo qual considerava caduco o contrato da Companhia e assumia a administração da linha de Araguari a Catalão, enquanto o trecho Formiga a Patrocínio era anexado à Oeste de Minas. Em 1931, mais 156 km da Companhia Paracatu foram encampados e fundidos à Oeste de Minas¹⁵. Neste mesmo ano, os 2.123 km da Oeste de Minas seriam arrendados ao Governo Estadual e, junto à Estrada Sul de Minas, conformariam a Rede Mineira de Viação (ESTADO DE MINAS: 1935).

No que se refere à construção de trilhos pela Rede Mineira de Viação, cabe ressaltar a finalização do trecho entre Patrocínio e Catalão, em 1942. O mais importante a se reter, todavia, é o pesado fardo que ela trouxe ao tesouro estadual, não somente pelos constantes déficits da Oeste de Minas, como pelos reaparelhamentos realizados na Rede Sul Mineira (ESTADO DE MINAS: 1935-1938, 1947).

ESTRADA DE FERRO MOGIANA

A Companhia Mogiana, cujo grosso da malha situa-se em território paulista, apresenta importantes prolongamentos em Minas Gerais. Para além de ter sido por longa data a principal companhia atuante no Triângulo Mineiro, deteve três ramais de comunicação entre as malhas mineira e paulista: Poços de Caldas, Guaxupé e Itapira¹⁶.

O ramal de Poços de Caldas, cujos 19 km foram inaugurados em 1886, marca o início da presença da Mogiana em Minas. De concessão federal, o trecho garantia juros de 6% ao ano, por 20 anos, sobre o capital máximo de Rs. 7.000:000\$000. O trecho de Jaguará a Catalão (GO), concedido pelo Governo Federal em 1884, e que teve, em 1890, instituída garantia de juros de 6% por 30 anos, sobre o capital empregado, não foi integralmente construído. Se bem que a concessão estabelecesse que os trilhos deveriam ultrapassar o Rio Paranaíba, a Companhia optou por não prolongá-los para além de Araguari (JACOB: 1911). O ramal de Itapira, inaugurado em 1898, estabeleceu a primeira ligação entre a Mogiana e a malha mineira, particularmente com a Sapucaí. A construção do ramal de Guaxupé foi realizado pela Estrada de Ferro Guaxupé, em 1904, e transferido à Mogiana em 1908, que obteve seu monopólio pelo prazo de 50 anos. O contrato estabelecia, ainda, que a empresa se responsabilizaria pela construção do prolongamento até Monte Belo, onde se comunicaria com a Muzambinho (ESTADO DE MINAS: 1904, 1908).

Se bem que a Mogiana não tenha tido participação relevante na construção da malha mineira, posto que seus trilhos não ultrapassaram 300 km, o arrendamento de parte da Rede Sul Mineira, na década de 1920, elevou sua importância na economia dos transportes do Sul de Minas, principalmente do café. Arrendadas as linhas que outrora pertenceram à Muzambinho, a malha utilizada pela Mogiana atingiu 657,8 km (ESTADO DE MINAS GERAIS: 1921, 1929).

¹³ Caberia também à Oeste de Minas a construção de 273 Km de trilhos que ligariam Uberaba a Ibiá, e tiveram a importante função geoestratégica de facilitar a comunicação do Triângulo Mineiro à capital. A inauguração do trecho em 1929 permitiu a redução da viagem de 4 dias para 30 horas.

¹⁴ Apesar de conceder alguns privilégios, nenhuma das concessões estabelecia a garantia de juros ou subvenção quilométrica.

¹⁵ Assentados a partir de 1915, os trilhos da Paracatu se estendem da estação do Pará, na própria Oeste de Minas, passavam por Bom Despacho e estendiam-se até Mello Vianna

¹⁶ A Companhia São Paulo a Minas deteve um quarto ramal, o de São Sebastião do Paraíso.

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

A Estrada de Ferro Bahia a Minas apresentava, em 1930, a extensão de 512 km, sendo 370 km em Minas, ligando Caravelas a Aymorés. Concretização da vontade e determinação de Theophilo Ottoni, o objetivo de tal estrada era o de ocupar e desenvolver a região nordeste do estado, o que fazia necessário, pensava-se, assentar trilhos e obter uma saída para o mar. Concedida em 1880, com subvenção de Rs. 9:000\$000 por quilômetro, os trabalhos de construção do trecho bahiano foram iniciados em 1881 e, em novembro de 1882, já haviam sido finalizados. Tal desenvoltura não seria observada em território mineiro. Iniciados os trabalhos em 1883, os trilhos atingiram a cidade de Theophilo Ottoni 16 anos depois, onde, por longa data, estagnaram. Em 1919, chegaram a Ladainha; 1930, à estação de Schnoor; 1942, a Araçuaí (ESTADO DE MINAS: 1883, 1896, 1899, 1919, 1935; PIMENTA: 1971).

A trajetória financeira da Companhia não foi marcada por prosperidade. Em 1895, o Governo Estadual adquiriu Rs. 5.000:000\$000 em títulos de dívida da Companhia; emprestou outros Rs. 4.433:672\$108\$ pela Lei nº64 e, em 1897, quando a dívida da empresa ultrapassava Rs. 20.029:616\$401, foi encampado o trecho mineiro – o trecho bahiano permanecia como garantia de dívidas. A empresa esteve sob administração estadual até 1904 quando, levado em hasta pública o trecho Aimorés a Theophilo Ottoni, foi adquirido pelo Sr. José Bernardes de Almeida. Em dezembro de 1911 foi encampada pelo Governo Geral. Entre os anos de 1912 e 1936, apesar de incorporada à Rede Bahiana de Viação Férrea, o trecho mineiro foi administrado pela arrendatária francesa *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux d'Est Bresilien* (ESTADO DE MINAS: 1895-1900, 1904, 1911, 1912, 1937).

LEOPOLDINA E VITÓRIA A MINAS

As estradas de ferro Leopoldina e Vitória a Minas estavam umbilicalmente relacionadas à realização de transporte especializado voltado para a exportação internacional.

É complexa a história da Leopoldina, assim como a história do desenvolvimento da indústria ferroviária na Zona da Mata. Para além da ausência de planejamento e da elaboração de contratos confusos, que não raramente delegavam a diferentes companhias um mesmo privilégio de zona, é repleta de disputas e ingerências políticas (BLASENHEIM: 1996). Atacada por febre ferroviária entre 1874 e 1887, quando foram construídos mais de 750 km de trilhos, enquanto a malha provincial atingia 1.544 km, a Zona da Mata foi rapidamente coberta por estradas de ferro (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1874, 1887, 1888). Não o fez, todavia, assentada sobre um plano geral, ao contrário, tal processo foi marcado por desorganização e competição intra-regional. Tal problemática, pressentida ainda na década de 1870, quando 11 das 25 concessões outorgadas foram destinadas à região, pode ser acompanhada pelas disputas travadas na Assembléia Legislativa entre as Estradas de Ferro Leopoldina, Rio Doce, Alto Muriaé, Pirapetinga e União Mineira. Quem saiu vitoriosa destas disputas foi a Leopoldina. Em 1890, a Companhia já havia absorvido todas as demais concorrentes, exceção à Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, cujos 58 km seriam incorporados em 1915 (ESTADO DE MINAS GERAIS: 1890-1900, 1915).

O suposto sucesso da Leopoldina, cujas exportações de café garantiam constantes superávits e cuja extensão ultrapassava o território mineiro e atingia o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, tende a esconder sua desorganização administrativa. Parece ser esta desorganização administrativa o motivo da Companhia ter entrado em liquidação por duas vezes na década de 1890, antes de passar às mãos inglesas e reorganizar-se, em 1898, enquanto *Leopoldina Railway Company Limited*. Assim se manteria até o final da “era ferroviária mineira”, quando seus trilhos já atingiam 1.151,5 km, e alcançavam Mahuaçu e Caratinga (ESTADO DE MINAS GERAIS: 1890-1900, 1930).

A Estrada de Ferro Vitória a Minas originou-se da substituição de um projeto audacioso, datado de 1890, que estabelecia a construção de duas linhas férreas, uma do porto de Vitória a Peçanha, outra de Peçanha a Araxá, a fim de promover o povoamento e desenvolvimento da vasta região Leste. O empreendimento não emularia iniciativas até 1902 quando, por meio de alterações propostas por concessão estadual, seria organizada a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas. Tais mudanças estabeleciam Diamantina enquanto ponto final

da linha férrea e garantia de juros de 6% sobre o capital máximo Rs. 30:000\$000 por km¹⁷ (PIMENTA: 1971).

Os trabalhos foram iniciados no porto de Vitória, em 1903, e em 1907 atingiram Minas Gerais. Quando os trilhos da empresa se encontravam em Derrubadinha e preparavam-se para tomar a direção do Rio Suaçuí Grande, novas alterações no trajeto dos trilhos e um novo objetivo foram destinados à ferrovia. Os estudos geológicos recém realizados haviam demonstrado a existência de imensa jazida de minério de ferro na região de Itabira. Cabia, portanto, a substituição do trecho de Sant'Anna dos Ferros a Serro pelo de Curralinho a Diamantina, e a necessidade de se realizar um prolongamento dos trilhos até Itabira do Mato Dentro. As controvérsias advindas de tais alterações – em grande parte advinda de pressões de capitalistas britânicos, que passaram a comprar terras em Itabira, além de obterem o controle acionário da empresa – atrasaram por demais o prolongamento dos trilhos, que atingiram Cachoeira Escura somente em 1915; Desembargador Drumond, em 1932; e Itabira, em 1942, quando a estrada já havia sido encampada pela Companhia Vale do Rio Doce. O plano de dirigir-se ao norte do estado já havia sido há muito abandonado (PIMENTA: 1971).

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DA “ERA FERROVIÁRIA MINEIRA”

Minas Gerais ao fim de sua “era ferroviária” detinha a maior malha do país. Seus 8.176 km de trilhos, aproximadamente 25% da malha férrea brasileira, assentavam-se sobre uma área de aproximadamente 574.855 km² e eram quase integralmente de posse do Governo Federal e arrendadas ao Governo Estadual (ESTADO DE MINAS: 1953). Proximidade esta com a esfera pública que parece refletir uma relação inversa com a eficácia econômica demonstrada pela política de modernização dos transportes em Minas, notadamente pela inadequação do padrão de expansão da modal, que não contribuiu para a efetivação do potencial de desenvolvimento latente à economia mineira quando de sua implantação.

Nascida sob a marca do sentido radial (litoral/portos - interior/produção agrícola e mineral), a malha ferroviária foi incapaz de articular as várias regiões que compunham a economia mineira. Construída a partir do eixo principal assumido pela Central do Brasil, as ferrovias de Minas se por algum momento buscaram autonomia em relação ao monopólio exercido pelo porto do Rio de Janeiro, o fizeram a fim de se ligarem a portos de exportação alternativos, tais quais Vitória, Angra dos Reis e Santos. Até mesmo a Oeste de Minas, que em certo momento parece comprometida com a busca pela unificação do mercado interno do estado, voltou-se para a ligação com um porto de exportação.

Entretanto, as ferrovias mineiras não se orientaram precipuamente para o transporte de produtos para exportação a mercados internacionais. Ao contrário, as ferrovias caracterizaram-se justamente pela heterogeneidade de produtos transportados, seja para abastecimento do mercado interno regional, seja para abastecimento dos mercados do Rio de Janeiro e São Paulo. O transporte de café será hegemônico somente na *Leopoldina Railway*, produto de grande importância na Rede Sul Mineira a partir da década de 1920 e o minério de ferro é especialização da Vitória a Minas e da *Saint John d'El Rey* (JACOB: 1911; ESTADO DE MINAS: 1906, 1911, 1918, 1921, 1929).

A ausência de planejamento no assentamento dos trilhos é marca da malha ferroviária mineira, como se pode depreender da desarmonia em relação às especificidades econômicas e naturais do espaço regional, da variação e incompatibilidade das bitolas, do predomínio de traçado irracional e da forma como as classes dirigentes do estado atuaram.

Os diferentes tipos de bitolas empregados no assentamento dos trilhos em Minas obrigavam a constantes baldeações ou à construção de novos trilhos que as evitassem, como no caso exemplar da Estrada do Paraopeba, que tomou a forma de um semicírculo com o objetivo de evitar a baldeação na estação de Miguel Burnier (ESTADO DE MINAS: 1919).

O traçado dos trilhos na Zona de Mata assumiu, por sua vez, sentido ziguezagueante refletindo tanto a irracionalidade do processo de concessão, como o poder do fetiche pelo ferroviarismo. Prevaleceu o descuido com as concessões, apesar da suposta preocupação demonstrada anualmente nos relatórios apresentados pelos dirigentes de Minas, que constantemente clamaram pela elaboração de plano de viação ferroviário.

Os trilhos se concentraram fortemente nas regiões sul e central, onde atuaram preferencialmente na circu-

¹⁷ A sede da empresa localizava-se no Rio de Janeiro. A Companhia integrou um montante de capital da ordem de 47 milhões de francos, lançados nas bolsas de Paris, Bruxelas e Amsterdam.

lação de pessoas, de mercadorias e na ligação de nucleações urbanas de relativo adensamento populacional. No leste, por sua vez, os trilhos foram rarefeitos e assumiram a função ativa de impulsionar a ocupação e propulsão do desenvolvimento econômico (ESTADO DE MINNAS: 1902). Nas regiões oeste e norte as ferrovias tiveram um papel misto, funcionaram tanto enquanto instrumento de ocupação como de propulsão pelo povoamento.

A falta de planejamento é também evidenciada quanto à quase completa ausência de intermodalidade dos transportes em Minas. Apesar de conhecido o potencial e benefício da navegação dos rios à comunicação interna desde meados do século XIX. Jamais se efetivou o devido impulso à concretização de tal empreendimento. As navegações nos rios São Francisco, Grande e Sapucaí não evoluíram a ponto de realizarem o que delas se esperava. As ferrovias cresceram desmesuradamente, sem o devido respeito às condições geográficas e econômicas de Minas e sem integrarem o mercado mineiro (PROVÍNCIA DE MINAS: 1839, 1843, 1850, 1853-1870, 1887, 1892, 1929).

Quanto à origem dos capitais investidos, nota-se certa heterogeneidade. Observa-se a presença de capitais estrangeiros, especialmente inglês e francês, assim como a presença de capitais nacionais privados – principalmente nos momentos iniciais da “era ferroviária” – mas o que ressalta é a atuação de capitais públicos. O grau de participação destes capitais é distinto ao longo do tempo e do espaço. Os capitais estrangeiros estiveram mobilizados mais diretamente nas ferrovias voltadas à exportação, na *Leopoldina Railway*, na Vitória a Minas e na *Saint John's Mining Railway* (PIMENTA: 1971; ESTADO DE MINAS: 1898, 1913). O capital nacional atuou mais ou menos disperso e tanto em produtos voltados ao abastecimento dos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, como na Sapucaí e Muzambinho, como também em companhias com relativa importância na distribuição interna de produtos, como na Oeste de Minas, além de companhias voltadas à exportação.

O destaque coube, todavia, à atuação do capital público, percebida desde os momentos iniciais de penetração dos trilhos de ferro, uma vez que é uma companhia imperial, a D. Pedro II, que inaugura o ferroviarismo em Minas. Sua participação fortalecerá gradativamente à medida que a “era ferroviária” se mostrar cada vez menos viável do ponto de vista econômico. De uma atuação mais passiva, sob a forma de encargos que as concessões e empréstimos representavam, o capital público torna-se agente ativo à medida que as companhias se aprofundam em déficits e entram em liquidação forçada. Enfim, a partir das encampações e fusões, assume a responsabilidade administrativa das companhias e o fardo de perpetuar a expansão dos trilhos (ESTADO DE MINAS: 1896-1898, 1902-1910, 1915-1917, 1921, 1923, 1925, 1927-1930, 1935-1938, 1947-48).

Enquanto regra geral, o Governo Estadual assumiu a administração das companhias ferroviárias, enquanto o Governo Federal arcou com gastos de encampação das ferrovias deficitárias. Se, por um lado, a peso sobre o capital público estadual pode ser percebido pelo encargo financeiro que as companhias representaram ao erário, a responsabilidade sobre o Governo Federal pode ser evidenciada por meio de uma comparação entre sua atuação nas malhas de São Paulo e Minas no ano de 1912. Por esta comparação percebe-se claramente quão especial é o caso mineiro e quão capaz foi nossa elite política em repassar custos ao tesouro nacional. Enquanto a malha de São Paulo estendia-se por 5.615 km, sendo 2.012 km, ou 35,8%, de estradas de propriedade ou concedidas pelo Governo Federal; em Minas, detentora de uma malha de similar extensão, 5.264 km, o Governo Federal assumia a responsabilidade por 4.610 km, ou 87,5% (BRASIL: 1912). Dados que evidenciam um dos principais caracteres que assume a “era ferroviária mineira”: seu caráter antieconômico e patriomonalista.

UMA PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO PARA A “ERA FERROVIÁRIA MINEIRA”

A evolução da implantação dos trilhos férreos foi utilizada como variável central para a proposição de periodização, conquanto considerou-se também a importância da participação da esfera pública na consubstanciamento desta malha, a dinâmica histórica das principais companhias ferroviárias e os eixos fundamentais que singularizam a história da “era ferroviária mineira”. Os dados foram recolhidos em JACOB (1911), que forneceu informações sobre o desenvolvimento da malha ferroviária, discriminada por companhias até o ano de 1909, nas Mensagens de Presidente de Província e Estado, para o período 1840-1930 e diversos anos avulsos (1937, 1938, 1947 e 1948), nos Anuários Estatísticos de Minas Gerais para os anos de 1906, 1911, 1918, 1921, 1929 e 1949-53, e nos Anuários Estatísticos do Brasil para diversos períodos e anos (1908-1912, 1936, 1937, 1939/40 e 1946-1952).

São propostos seis períodos para a “era ferroviária mineira” (GRÁFICO 1). O primeiro período é marcado

por crescimento lento entre os anos de 1869 e 1878. O segundo período caracteriza-se por expansão relevante entre 1879 e 1898 e foi responsável pelo assentamento de mais de 3.200 km de trilhos. A média de 154 km de trilhos assentados por ano reduz-se bruscamente em 1899 e abre novo período, com irrelevante crescimento que se estende até 1907. O terceiro período é também marcado pelos primeiros e mais fortes movimentos de encampação das estradas de ferro. O período que se estende de 1908 a 1916 distingui-se por ativa e direta atuação da esfera pública no assentamento de trilhos. São nove anos de crescimento intenso da malha mineira, em média 271,3 km de trilhos assentados por ano. Gradativamente este impulso perde vitalidade e no quinto período, de 1917 e 1928, percebe-se atuação de força moderada, 130 km/ano de acréscimo de linhas férreas. No sexto período, a partir de 1929, esta força se esvai por completo e, em 1940, já é evidente a saturação do modal ferroviário e a opção pelo rodoviarismo.

Como referido, o período que se estende entre 1869 e 1878 marca o começo da modernização dos transportes em Minas Gerais, inicialmente com grande concentração na região da Zona da Mata e restrita à presença de três empresas (D. Pedro II, Leopoldina e União Mineira) responsáveis pelo assentamento de 322 km de trilhos em nove anos. Ou seja, média de 35,7 km/ano. Enquanto a D. Pedro II inaugurava a estação de Sítio e assentava seus trilhos em direção a Barbacena, a Estrada de Ferro Leopoldina prolongava seus trilhos até Rio Branco e a União Mineira assentava trilhos até Mar de Espanha (MAPA 2).

O segundo período da “era ferroviária mineira” estende-se de 1879 a 1898 e representa continuação intensificada do movimento de expansão verificado no período anterior. Já se nota a presença de novas companhias e o espraiamento dos trilhos para outras regiões. A extensão das estradas de ferro alcança 3.567,371 km, tendo sido assentados em média 154 km/ano durante duas décadas, em claro sentido radial (MAPA 3).

A malha férrea da Zona da Mata foi beneficiada tanto pelo prolongamento dos trilhos da Leopoldina, como pelo surgimento de novas companhias, dentre as quais se destacam as Estradas de Ferro Juiz de Fora a Piau, Alto Muriaé e Pirapetinga. O desenvolvimento férreo na região foi da ordem de 750 km, concentrando-se nos anos iniciais da década de 1880. Ainda que a Leopoldina não tenha sido a responsável por todo este crescimento, encampou a maioria das estradas ainda neste período. Foi realizada comunicação entre as várias estradas de ferro, outrora rivais, assim como foram construídos os prolongamentos de Pomba, Ponte Nova e Carangola.

A Estrada de Ferro Central do Brasil continuou seu prolongamento pela região central de Minas em um movimento mais ou menos constante. Os 377,5 km de trilhos assentados foram suficientes para que sua rede atingisse Barbacena, em 1880; Queluz, em 1883; Belo Horizonte, em 1895; e construísse o ramal de Ouro Preto, em 1888.

O Triângulo Mineiro foi beneficiado com 281 km de trilhos da Mogiana, que ligaram Jaguará a Araguari e contribuíram para aprofundar a ligação da região com a economia paulista. O Leste foi beneficiado com 205 km da Estrada de Ferro Bahia e Minas, entre Aymorés e Teófilo Ottoni.

Foram assentados no Sul de Minas 703 km de linhas férreas. Aos 147 km da Estrada de Ferro *Minas and Rio*, integralmente inaugurados em 1884, foram acrescentados 349 km da Sapucaí e 237 km da Muzambinho. A Mogiana foi responsável pela construção dos ramais de Poços de Caldas e de Itapira, este se concatenando à Sapucaí.

O destaque do período coube à região Oeste, beneficiada pelo surpreendente desenvolvimento da Estrada de Ferro Oeste de Minas. A Companhia, que assentou seus primeiros trilhos em 1880, entre a estação de Sítio e São João d’El Rei, desenvolveria a sua linha tronco e seus ramais tributários, Itapecerica e Pitangui, além de construir parcialmente a linha de Formiga até Candeias e Lavras a Carrancas. Foram assentados 831 km de trilhos.

A presença de empresas ferroviárias privadas era de longe preponderante neste segundo período, apenas a D. Pedro II era de propriedade imperial. Tal fato não significa que o imperativo econômico tenha sido determinante para o surgimento de tais empresas, já que, em sua maioria, eram sustentadas por garantia de juros que oneravam fortemente o tesouro público. Os gastos com garantias de juros e subvenções quilométricas passam a ser motivo de preocupação crescente nas Mensagens à Assembléia. Na mensagem de 13 de Abril de 1885, remetida pelo presidente Olegário Herculano d’Aquino e Castro, pela primeira vez se trata das “Despesas com Estradas de Ferro”, em que é apresentado o gasto provincial com tal rubrica: no período que se estende de 2 de janeiro de 1872 a 7 de janeiro de 1885 foram gastos Rs. 3.572:839\$362. Gastos estes que se intensificaram a ponto de, em mensagem de 13 de Abril de 1886, o presidente Herculano Portella comunicar a expedição da Lei

nº 3232, que revogava todas as Leis que autorizavam contratos para construção de estradas ferroviárias que ainda não haviam entrado em vigor. Lei necessária porque, caso todas as concessões realmente se concretizassem, a despesa do Governo Estadual, em 1889, atingiria Rs. 91.934:913\$701, pecúnia não disponível pelo tesouro.

Embora a maioria das inumeráveis concessões não se efetivasse o gastos seguiram tendência ascendente enquanto os trilhos assentavam-se sem se subordinarem a qualquer plano. Estas duas preocupações podem ser notadas recorrentemente nas mensagens destinadas à Assembléia pelos chefes do Executivo, como, por exemplo, na mensagem de 1882, enviada pelo presidente Theophilo Ottoni:

Tão pouco forão as concessões calcadas sobre o molde de um systema ou plano geral previamente estudado. Ao contrário, muitas empresas forão autorizadas, muitos contratos celebrados, cada qual para determinada circumscrição, mas sem constituírem secções classificadas de um todo harmonico, planejado sobre o justo accordos das necessidades itinerantes e comerciais da Provincia. As garantias de juros e as subvenções kilometricas subirão a ponto tal, que, se todas tivessem de ser realisadas, os recursos de nosso erario e de nosso credito serião talvez insufficientes para fazer-lhes face (PROVÍNCIA DE MIANS GERAIS, 1882, 40).

As despesas com estradas de ferro comprometeriam gravemente o tesouro estadual na década de 1890, após a eclosão da crise do Encilhamento. A crise, como já relatado, implicou na concessão por parte do governo de enorme montante em empréstimos às companhias Bahia e Minas, Sapucaí, Muzambinho e Espírito Santo a Minas.

São estas subvenções, garantias de juros e empréstimos, para além do fetiche pelas ferrovias e a falsa expectativa de que este padrão de modernização fosse condição necessária e suficiente ao desenvolvimento de Minas que explicam o rápido desenvolvimento da malha ferroviária neste período. O governo vinha há muito assumido elevada responsabilidade e ônus na modernização dos transportes. Até 1898 foram gastos Rs. 19.625:707\$771 com garantia de juros, Rs. 20.309:084\$159 com empréstimos pela Lei nº 64 e Rs. 3.233:840\$000 em subvenções quilométricas. Esta despesa total de Rs. 43.168:631\$929, fortemente concentrada na década de 1890, é evidência de uma modernização dos transportes não condizente com as necessidades materiais da estrutura econômica de Minas Gerais. Não são, portanto, condições materiais que justificam tal padrão de modernização, mas a prevalência de um *ethos* essencialmente patrimonialista a orientar as elites e a vigência de relações clientelísticas como principal mediação entre Estado e sociedade.

A importancia cada vez mais consideravel de interesses e capitais empenhados nas empresas de estradas de ferro, o numero de transações que a ellas se referem e que vão crescendo todos os dias, obriga-nos a pedir ao Governo que seja organizado um plano geral de viação ferrea n'esta provincia e que d'elle não possam afastar as concessões, para que não aconteça o que, contristada, está presenciando esta provincia. (...) Por todas essas razões e por outras muito conhecidas de V. Exc., espera esta directoria que haja mais criterio e mais estudo nas concessões de privilegios de estradas de ferro, porque são sempre os cofres provinciaes quer direta ou indirectamente que soffrem as consequencias que provêm d'essas concessões (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1888, 8).

O terceiro período da “era ferroviária mineira” estende-se de 1899 a 1907. Observa-se brusco cessar daquele impulso de desenvolvimento ferroviário que apresentava movimento ascendente até então. Neste período o crescimento médio da malha mineira foi de 39,5 km/ano. Sustentado pelo crescimento de 191,6 km da Central do Brasil, que prolonga seus trilhos até Corinto, pelos 81 km da Oeste de Minas e s 59,5 km da Sapucaí. Outras duas estradas que também contribuíram para a elevação da malha, mesmo que em ritmo inferior à média do período, são a Estrada de Ferro Guaxupé e a Bahia e Minas. A extensão total da malha elevou-se de 3.567,9 km, em 1899, para 3.963,7 km (MAPA 4).

Tendência que não sofre solução de continuidade são as despesas do Governo Estadual. Os Rs. 43.168:631\$929 gastos até 1898 se transformaram em Rs. 57.122:235\$777 no ano de 1902 – sendo os empréstimos realizados pela Lei nº 64 responsáveis por Rs. 15.875:412\$015 e os juros garantidos por Rs. 24.162.191\$938. A despesa elevar-se-ia a Rs. 59.826:926\$089 em 1904.

Tendo assumido tamanha responsabilidade no desenvolvimento da malha que, como agravante, não apresentava saldos positivos de receita, coube ao Governo Estadual assumir o compromisso de empreender uma forte política de encampação e administrá-la. Tal movimento, intensificado a partir da virada do século, parece ter três motivos principais. Primeiro, as responsabilidades financeiras do Governo Estadual para com as companhias atingiram exorbitantes cifras e se tornava cada vez mais evidente a incapacidade daquelas companhias obterem saldos positivos. Encampá-las e administrá-las passava a ser visto como saída menos custosa aos cofres públicos. Segundo, a política de encampação se tornou saída viável pelo fato de que, a partir da adoção do regime republicano, as unidades federadas assumiram para si a arrecadação dos impostos de exportação, e o tesouro estadual vinha se fortalecendo com as exportações do café. Terceiro, o mito ferroviário continuava prevalecendo:

Enquanto as regiões sul e oeste, embora de modo insuficiente, relativamente á sua extensão e importancia, vão se desenvolvendo graças ás vias ferreas (...), as do norte e leste estão completamente privadas desse importante melhoramento. (...) Tenho plena convicção de que, uma vez servidas por vias ferreas, será tal o desenvolvimento dessas zonas que os sacrificios feitos pelo Estado serão farta e sobejamente compensados (ESTADO DE MINAS, 1903, 29 e 30).

Fato é que, neste período, o Governo Estadual encampou e reorganizou a Estrada de Ferro Sapucaí, em 1899; encampou a Muzambinho, em 1907, e vendeu-a ao Governo Federal no mesmo ano. A Oeste de Minas, que entra em liquidação forçada em 1900, é encampada diretamente pelo Governo Federal. As encampações da *Minas and Rio*, em 1909, e da Bahia a Minas, em 1912, se bem que não datem deste período, são fatos que refletem a política aí iniciada. Especialmente o caso da Bahia a Minas que esteve sob administração estadual entre 1897 a 1904 e arrendada até 1911, ano em que foi encampada pelo Governo Federal. Aliadas à Central do Brasil, rede que pertencia à União desde meados da década de 1860, as principais companhias da malha ferroviária mineira passaram, e assim permaneceriam até o final do ferrovianismo, ao domínio público.

O quarto período da modernização ferroviária em Minas, de 1908 a 1916, representa o momento auge de euforia com o ferrovianismo. O curto período de nove anos é marcado por forte crescimento dos trilhos, que se expandem por 2.170,6 km. Um desenvolvimento médio de impressionantes 271,3 km franqueados por ano, que eleva a malha a 6.288,7 km (MAPA 5).

Os trilhos da Oeste de Minas foram os que mais se expandiram, 517,5 km, elevando sua malha a 1.445 km. Seu crescimento foi realizado em duas frentes: uma, ligando Garças a Belo Horizonte, trecho construído entre 1911 e 1916, e que possibilitou a ligação das redes da Oeste de Minas e da Central do Brasil, mas também a comunicação do oeste do estado com a capital – movimento este que corresponde a mais importante ligação interna que a malha mineira foi capaz de realizar –, a outra, ligando Carrancas a Bom Jardim, em busca do porto de Angra dos Reis.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas assentou 385,8 km no período, tendo construído parte considerável da rede da Companhia. Seus trabalhos no território mineiro iniciaram em 1907 e, após atingirem Derrubadinha, em 1910, e alterarem seu trajeto, expandiram-se até a estação de Cachoeira Escura, em um total de 237 km. Construiu, além disso, 148 km entre Curralinho e Diamantina.

A Estrada de Ferro Goiás apresentou expansão de 348 km: 296 km na seção de Formiga e 52 km na seção de Araguari, trecho inicialmente concedido à Mogiana.

Desenvolvimentos importantes, porém de menor monta, foram realizados pela Central do Brasil, Leopoldina, Mogiana e Rede Sul Mineira. A Central do Brasil acresceu 265,1 km à sua rede: 127 km no ramal de Pirapora, 76 km no ramal de Santa Barbara, iniciou trabalhos no ramal de Mariana a Ponte Nova e assentou trilhos até a estação de Buenópolis no ramal de Monte Claros. Em 1916 sua extensão era de pouco mais de 1.157,4 Km. A Leopoldina construiu 184 km, correspondentes aos prolongamentos realizados da estação de Faria Lemos a Manhuassú e de Ponte Nova a Matipó, no ramal de Caratinga, além de encampar 58 km da Estrada Juiz de Fora a Piau. A Estrada de Ferro Mogiana, se bem que tenha ampliado sua rede em 249 km úteis, o fez graças a arrendamentos junto à Sul Mineira e não propriamente por meio de expansão da malha férrea mineira. A Sul Mineira, por seu turno, apesar do arrendamento concedido, ampliou sua rede útil em 156,4 km: realizou o prolongamento de Piranguinho a São José do Paraíso, além de finalizar o trecho entre Baependi e Carvalhos, que conformou a ligação entre a estação de Soledade, na antiga *Minas and Rio*, e a Central do Brasil.

De menor extensão foram as construções da Estrada de Ferro São Paulo e Minas, de 31 km entre as estações de Guardadinha e São Sebastião do Paraíso, que constituiu um novo ponto de ligação entre as redes paulista e mineira; e os 8 km da Estrada de Ferro Morro Velho, que ligavam a mina do mesmo nome à estação de Raposos, na Central do Brasil. A Estrada, empreendimento inglês concedido à *Saint John d'El Rey Mining Company*, apesar do pequeno vulto, marca o início das ferrovias especializadas no transporte de exportação mineral.

Durante o quinto período da “era ferroviária mineira”, entre 1917 e 1927, observa-se crescimento conjunto dos modais ferroviário e rodoviário. As ferrovias expandem em ritmo mais lento que aquele observado no período anterior, mas em um movimento ainda relevante. O modal rodoviário, renegado a posição subordinada ao ferrovianismo, volta à pauta de discussão nas Mensagens e, a partir de meados da década de 1910, uma política rodoviária baseada em incentivos tais quais garantias de juros e subvenções kilométricas passa a ser cogitada (MAPA 6).

Mesmo durante o período em que o ferrovianismo assume a responsabilidade enquanto principal modal de transporte de Minas, os transportes tradicionais e as estradas rodoviárias persistiram cumprindo importantes e

não substituídas funções. Os transportes tradicionais permaneceram atuantes e funcionais na circulação de pessoas e bens durante toda a “era ferroviária”. Ainda que relegados enquanto preocupação da elite política, deslumbrada com o ferroviarismo e crente que a modernização pelos trilhos era necessária e suficiente ao desenvolvimento do estado. Nas primeiras décadas do século XX, foi retomada a questão do rodoviarismo enquanto modal importante, se bem que ainda subordinado ao ferroviarismo. Tal afirmação é condizente com o trecho da mensagem enviada pelo presidente Arthur Bernardes, de 1919:

O nosso povo, com uma percepção instintiva das cousas realmente praticas, aneia pela locomotiva com a fé inabalável de que esse melhoramento acarretará todos os demais. Tenho para mim que o maior benefício a prestar-se ao Estado será o de estender as redes de sua viação ferrea e completa-la por meio de estradas de rodagem que lhe alimentem o trafego. Ahi está, a meu ver, a chave do nosso problema econômico. Por outro lado, num Estado central e vasto como o de Minas, cujas diferentes zonas são naturalmente atrahidas para pontos diversos, impõe-se a comunicação facil e rapida de umas regiões com outras, por obvias razões de ordem economica e politica. (...) Preocupo-me, por isso, seriamente com o nosso problema ferroviário e hei de enviar esforços para que o Governo Federal dê maior expansão ás grandes redes existentes e continue a construção de importantes ramaes já iniciados (*ESTADO DE MINAS GERAIS, 1919, 102*).

A fala do presidente, os dados da expansão ferroviária e a elaboração de um Plano Geral de Viação Férrea, datado de 1923 corroboram a idéia de que a preocupação com o desenvolvimento ferroviário mantinha-se central na década de 1920.

Elaborado pelos engenheiros João Texeira Soares, Olegário Maciel, Arthur Guimarães, Caetano Lopes e Ismael de Souza, o Plano Geral de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1923 abarcava dois princípios básicos:

construção de linhas economicamente vantajosas e o de fazer Bello Horizonte centro da viação, de onde irradiem as vias de comunicação com os pontos extremos do Estado, com as regiões productoras e com os portos de mar mais próximos (ESTADO DE MINAS GERAIS, 1923, 153).

E continua:

Cada vez mais me convenço de que estender trilhos por toda a supericie de Minas deve ser nosso escopo, nosso empenho, nossa preocupação de todas as horas (ESTADO DE MINAS GERAIS, 1923, 153).

A comissão afirmava peremptoriamente quanto, primeiro, à necessidade de se modificar alguns traçados da malha existente – sem o que Minas manter-se-ia impossibilitada de contar com tráfego rápido para escoamento de sua produção; e, segundo, quanto à necessidade de elaboração de um plano de viação de estradas de rodagem que complementasse o plano ferroviário.

Os dados de desenvolvimento da malha ferroviária corroboram a preocupação com o modal, assim como o sentido dos trilhos aponta a preocupação em fazer de Belo Horizonte o central econômico do estado. A malha estadual que, em 1917, era de 6.354,9 km passaria, em 1927, a 7.921 km; um crescimento médio da ordem de 142 km/ano. Expansão que não pode ser comparada com a média do período anterior, mas que de forma alguma é desprezível.

Mais uma vez, o destaque coube à Oeste de Minas, que atingiu 2.279,4 km. O crescimento da rede útil da Estrada, de propriedade federal, elevou-se não somente pela expansão dos seus trilhos pelo interior do estado, mas pela encampação de 156,4 km da Estrada de Ferro Paracatú, cuja construção iniciou-se em 1920, e 365 km da linha-tronco da Estrada de Ferro Goiás, entre Formiga e Patrocínio. Construiu, além dos 272 kms entre Ibiá e Uberaba, cuja concessão outrora havia pertencido à própria Goiás, o pequeno trecho entre Campolide e Barbacena.

A Central do Brasil também apresentou importante crescimento de sua rede, que atingiu 1.773,8 km. Assim como a Oeste de Minas, o fez tanto pela construção de trilhos como pela encampação de estradas de outras companhias. No caso específico, foi a Bahia a Minas, de propriedade federal, que transferiu 148 km do trecho de Curalinho a Diamantina à Central do Brasil. Por outro lado, a Central do Brasil expandiu seus trilhos de Buenópolis a Montes Claros, prolongou alguns quilômetros no ramal de Santa Bárbara e finalizou a linha de Paraopeba, que permitia a ligação do Rio de Janeiro a Belo Horizonte sem a necessidade de baldeação na estação de Burnier.

A região Sul do Estado foi beneficiada não somente pela expansão dos trilhos da Rede Sul-Mineira e da Mogiana, como pelo surgimento de novas companhias. Enquanto a Mogiana foi responsável pela construção do ramal de Passos, a Rede Sul Mineira finalizou o ramal de Itajubá e inaugurou Lavras a Três Corações, conectando as redes da Oeste de Minas e a malha meridional do estado. Arrendada pelo Estado de Minas por Regulamento de 27 de setembro de 1921, a Rede Sul Mineira passou por um período de intenso reaparelhamento e reorganização administrativa. Conduzido pelo Estado, tal reaparelhamento representou sensível peso no erário estadual, como pode ser deduzido pela cifra dos gastos acumulados entre 1921 e 1928, da monta de Rs.

67.771:746\$081. A extensão da Rede Sul Mineira elevar-se-ia, em 1929, a 1.336,8 km, com a encampação de três novas estradas dela tributárias: 20 km da Trespontana, 41,7 km da Machadense e 31 km da São Gonçalo do Sapucaí.

Como ressaltado, o período em destaque é marcado por um desenvolvimento combinado entre os modais ferroviários e rodoviários. A retomada da preocupação com a expansão da malha rodoviária é observada em 1915, quando o Congresso Estadual vota a Lei nº 661, que regula as concessões de estradas de rodagem para automóveis e autoriza garantias de juros. Regulamentada pelo Decreto nº 4501, de 1916, várias são as concessões realizadas a partir daí. Inicialmente construídas sem planejamento, mas com ênfase à alimentação das vias férreas e fluvias, o desenvolvimento da malha rodoviária tomará ímpeto e ordenamento a partir da criação da Inspectoria das Estradas de Rodagem, subordinada à Diretoria de Viação e Obras Públicas da Secretaria da Agricultura, e criada pela Lei nº 848, de 1923. O plano viário elaborado e implantado pela Inspetoria incentivava a construção de linhas tronco que buscassem a comunicação das principais cidades das diversas regiões do estado com a capital e a construção de uma estrada de rodagem que comunicasse diretamente à capital federal.

Com esta nova ênfase cresce assustadoramente rápida a despesa do Estado com estradas de rodagem. Até 1923 percebe-se o minguado destino de verbas destinadas às vias rodoviárias. Em 1911, o Estado havia despendido Rs. 203:676\$200 com a rubrica; em 1912 Rs. 228:157\$300; Rs. 190:486\$600 em 1914; Rs. 190:395\$916 em 1918; Rs. 413:897\$934 em 1920; e Rs. 181:042\$050 em 1923. A partir da criação da Inspetoria, nota-se tendência acelerada de crescimento dos gastos: Rs. 2.583:428\$900 em 1924; Rs. 6.018:020\$000 em 1925; Rs. 13.798:207\$173 em 1926; Rs. 12.848:721\$259 em 1927. Somente de 1923 a dezembro de 1927, o Estado já havia despendido Rs. 35.465:419\$982 com estradas de automóvel. Até 1928 a cifra atingiria RS. 52.541:419\$382. E até 31 de dezembro de 1929 impressionantes Rs. 68.621:013\$383.

O desenvolvimento da malha rodoviária está longe de ser irrelevante. Em 1926 era de 7.165 km, passará em 1927 a 11.983,8 km, em 1928 a 12.408,7 km e em 1929 a 19.413,9 km. Os veículos de passageiros acompanham tal crescimento. Em 1921 contabilizavam 2.507 veículos, sendo 2.103 de passageiros, 207 de carga e 197 motocicletas; em 1925, de um total de 7.752 veículos, 5.878 eram de passageiros, 1.718 de carga, 38 auto-ônibus e 118 motocicletas; e, em 1928, de um total de 18.621 veículos, 12.167 eram de passageiro, 5.791 de motocicletas, 307 auto-ônibus e 356 motocicletas.

Este crescimento vertiginoso, tanto da extensão da malha rodoviária, como dos veículos que nela transitam, irá persistir na década de 1930 e consolidará o rodoviarismo enquanto principal modal de transporte em Minas Gerais na década de 1940. A demonstração da perda de relevância do ferroviarismo pode ser percebida na comparação de sua extensão entre os anos de 1928 a 1940, sexto período da “era ferroviária mineira”. O crescimento foi de 254,9 km de trilhos, elevando a malha a 8.176 km. As companhias responsáveis pelo crescimento da malha mineira no período foram a Vitória a Minas, que prolongou seus trilhos em direção às minas de ferro da região central do estado; a Oeste de Minas, responsável pelo trecho até Monte Carmelo e até Angra dos Reis; a Central do Brasil, que avançou seus trilhos nos ramais de Santa Bárbara, Mariana a Ponte Nova; a Leopoldina, que atingiu Caratinga; e Bahia a Minas, que inaugurou as estações de Schoonor em 1930 e Araçuaí em 1940. (MAPA 7).

Os gastos do Estado referentes ao ferroviarismo permaneceram crescentes mesmo neste momento final da “era ferroviária”. A política ferroviária adotada pelo Governo Estadual a partir de 1931, assentada no Plano da Rede Mineira de Viação, consistia em assumir a responsabilidade pela administração de todas as ferrovias pertencentes à União operantes em Minas, com exceção da Central do Brasil. Agora, para além de ser responsável pelos altos custos representados pelo reaparelhamento da Rede Sul Mineira, caberia ao Estado a responsabilidade financeira pela Oeste de Minas, empresa permanentemente deficitária. Somente em 1953 o Estado conseguiria a devolução da Rede à União.

Enquanto isto, o modal rodoviário continuava sua ascensão e, assim como o ferroviarismo, onerava o tesouro do Governo. Mesmo com técnicas superiores, que reduziam pela metade o custo quilométrico, o Governo de Benedito Valadares elevava anualmente as despesas com aberturas de estradas que, somente entre 1934 e 1937, chegaram a Rs. 33.466:780\$000. Enquanto isso, sua extensão passa de 36.829 km, em 1937, para 42.410 km, em 1939.

Seria sob o “Binômio Energia e Transporte”, do Governo Juscelino, que o rodoviarismo assumiria indistintamente a posição de principal modal de transporte em Minas. A malha mineira que em 1950 já elevava-se a 58.959 Km, em 1954, atingirá 69.119 Km.

O ferroviarismo enquanto modal referencial da modernização dos transportes em Minas Gerais se constituiu em mito. No momento em que o rodoviário assume a função de principal modal de transporte, a subordinação econômica frente a São Paulo já está consolidada, assim como a dependência da economia no quadro da divisão inter-regional do trabalho nacional. Situação bem distinta daquela de meados do século XIX, quando o ferroviarismo foi vislumbrado enquanto modal necessário à modernização de uma economia que encerrava grande potencial de desenvolvimento.

CONCLUSÃO

A indústria de transporte tal qual aqui compreendida: indústria autônoma atuante na e para a esfera de circulação, embora integrante e necessária à esfera da produção, somente pode ser compreendida no bojo do processo de surgimento, maturação e expansão do modo capitalista de produção. Portanto, as características que tal indústria apresentará nos países periféricos relacionar-se-ão com a inserção destes na divisão internacional do trabalho.

Para que fosse assumida a função de economia exportadora de produtos primários no processo de produção e acumulação de capital em escala mundial, coube à periferia passar por um processo de modernização institucional e técnico que lhe permitisse a realização de tal tarefa. A modernização dos transportes assentada sob o modal ferroviário é peça fundamental desta trama.

Apesar de ser necessário considerar a lógica geral que atua sobre o a economia brasileira neste momento, assim como as alterações que tal lógica engendra – ganho de importância que o sistema industrial e a urbanização assumem, é indispensável que não se generalize os processos de transformações econômicas regionais e tampouco os casos de modernização dos transportes que lhes são particulares. O estudo do caso de Minas Gerais aponta justamente para o problema da generalização. A economia mineira oitocentista caracterizava-se pela não predominância do setor exportador, por predominar centro dinâmico voltado para o mercado interno e que, concomitantemente, apresentava forte relação com mercados externos, especialmente o Rio de Janeiro.

A análise dos Inquéritos Provinciais das décadas de 1850-1860 e dos planos de viação de 1835, 1864 e 1871, realizadas por Godoy e Barbosa (2008), aponta que tal estrutura, dotada de enorme potencial latente de desenvolvimento, antes de modernização assente no modal ferroviário e segundo sentido radial, requeria uma modernização que respeitasse suas especificidades econômicas e geográficas. Tanto é assim que, até por volta de 1880, as políticas de modernização dos transportes pendem à priorização do modal rodoviário, em clara sintonia com a modernização dos transportes tradicionais, ou na combinação entre múltiplas modalidades de transportes sob a hegemonia das estradas de rodagem.

A realidade que se verifica na virada do século, todavia, é distinta daquelas condições que a esfera econômica parecia requerer: em lugar de vias que facilitem precipuamente a comunicação interna e que tenham saídas diretas aos principais mercados mineiros, faz-se realizar a modernização sob a dominância do modal ferroviário, com os trilhos voltados para fora, e em marcado desprezo pelas ligações internas.

A “era ferroviária mineira”, cujos primeiros trilhos são assentados em 1869 e em 1940 já está praticamente encerrada, somente pode ser bem compreendida se consideradas as injunções políticas que lhe são inerentes. Trata-se de caso emblemático em que um *ethos* essencialmente patrimonialista a orientar as elites e a vigência de relações clientelísticas como principal mediação entre Estado e sociedade influenciaram, talvez decisivamente, na prevalência de acentuadas contradições no curso da modernização dos transportes.

Marcada por seis períodos: 1869-1878, 1879-1898, 1899-1907, 1908-1916, 1917-1928 e 1929-1940, a malha mineira se tornou a maior rede ferroviária estadual do Brasil. Seus principais desenvolvimentos ocorrem durante os anos de 1879 a 1898, quando mais de 3.000 km são assentados, e no período que se estende de 1908 a 1916, quando são assentados mais de 2.000 kms de trilhos. Para além do diferencial de velocidade de crescimento da malha, tais períodos se distinguem pela forma de atuação do capital público. Enquanto nos anos de 1879 a 1898 o capital público aparece com uma atuação relativamente passiva, uma vez que apenas sofre com os encargos referentes às garantias de juros, subvenções quilométricas e empréstimos, no período compreendido entre 1908 a 1916 sua atuação é direta e ativa, tanto enquanto proprietário de grande parte da malha como administrador de companhias ferroviárias.

Assim sendo, a “era ferroviária mineira” pode ser vista também enquanto importante etapa de transferência de recursos públicos para capitais privados. Primeiramente, cederam-se privilégios por demais atraentes a

capitais que pouco contribuíram ao desenvolvimento de Minas; em seguida, evidenciada a incapacidade de tais capitais obterem lucros, decidiu-se pela encampação das companhias e linhas férreas.

Os mais de 8.000 km de trilhos assentados em Minas Gerais, sem qualquer planejamento até o ano de 1923 e em claro sentido radial, não promoveram a unidade do mercado mineiro. As regiões do Triângulo Mineiro e sul, por exemplo, forjaram ou fortaleceram suas relações com São Paulo, ao contrário de ampliarem a integração com outras regiões do estado. Ou seja, as ferrovias não são capazes de solucionar os problemas que tanta apreensão causavam à elite mineira desde a remota década de 1890: a “perda de substância” e a desarticulação interna da economia.

O processo de modernização dos transportes pela adoção do modal ferroviário associado à crença de que o ferropiarismo trazia enquanto atributo imanente a modernidade, atuou, pode-se afirmar, enquanto um mito. Mito do progresso porque se imaginou que às estradas de ferro eram inerentes atributos de modernidade e fossem capazes, solitariamente, de solucionar todos e quaisquer problemas econômicos. Tal mito parece ter alienado de tal forma a elite mineira que, mesmo tendo coberto o território mineiro com mais de 8.000 km de ferrovias, em momento concomitante à intensificação do processo de “perda de substância” em relação a São Paulo, jamais se questionou de forma efetiva a eficácia do modal ou sua harmonia em relação às especificidades histórico-estruturais de Minas. Mesmo que não se possa afirmar que a modernização pelos trilhos tenha sido a causa fundamental da perda de poder relativo de Minas, são fortes as evidências a sustentar que o ferropiarismo foi incapaz de realizar o potencial latente que a economia mineira apontava no momento imediatamente anterior à sua implantação. Quando da desintegração do mito da modernização pelo ferropiarismo, Minas já está prestes a assumir posição subordinada na divisão inter-regional do trabalho, cabendo ao rodoviarismo consolidar a posição secundária e dependente do estado.

REFERÊNCIAS

- ACCIOLI, R. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. (Dissertação de mestrado) Programa de engenharia de transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007.
- BLASENHEIM, P. **As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove**. Em: Locus Revista de História, 2(2): 81-110. Juiz de Fora. Julho/Dezembro. 1996. Juiz de Fora
- BRASIL, **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia de Estatística, 1908/1912
- _____, **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936 / 1937 / 1939/40 . 3v.
- _____, **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1946/52 / 1960/61. 2v.
- DINIZ, C. **Capitalismo, recursos naturais e espaço**. (Tese de Professor Titular do Departamento de Ciência Econômicas) Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1985.
- _____. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.
- DULCI, O. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- ESTADO DE MINAS GERAIS. **Mensagem de presidente de estado**. s/l. s/e, 1889-1930. Disponível em < www.crt.edu.brazil/provincial/minas_gerais>. Acesso em: dez. 2009.
- _____. **Mensagem de presidente de estado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado, 1935 / 1936 / 1937 / 1938 / 1947. 5v.
- _____. **Anuário estatístico de Minas Gerais**., 1906 / 1911 / 1918 / 1921 / 1928 / 1949/52. 6v.
- FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1991.
- GODOY, M. e BARBOSA, L. “Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora – Minas Gerais, 1850-1870”. **Economia e Sociedade**. 2008, vol.17, n.2, pp. 159-186.
- GOULART J. **Meios e instrumentos de transportes no interior do Brasil**. Rio de Janeiro: MEC, Serviço de Documentação, Departamento de Imprensa Oficial, 1959.
- HOBSBAWN, E. **A era do capital, 1848-1875**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- IGLÉSIAS, F. “Política econômica do estado de Minas Gerais, 1890-1930”. Em: **V Seminário de Estudos Mineiros**. Belo Horizonte: UFMG, 1982.
- JACOB, R. **Minas Geraes no XXº século**. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.
- LAMBERT, J. **Os dois Brasis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974.
- LENIN, V. **O imperialismo, estádio supremo do capitalismo**. Coimbra: Editora Centelha, 1974.

MARTINS FILHO, A. **A economia política do café com Leite (1900-1930)**. Belo Horizonte: UFMG, 1981.

_____. **O segredo de Minas: a origem do estilo mineiro de fazer política**. Belo Horizonte: Crisálida, 2009.

MARTINS, R. A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. **Texto para discussão Nº.10**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MARX, K. **O capital**, Livro III, Volume I. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MELLO, J. **O capitalismo tardio, contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Editora brasiliense s.a., 1982

NATAL, J. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. Campinas: UNICAMP, 1991. Tese de doutorado

NAZARETH, P. B. Transporte e desenvolvimento urbano. Em: **Revista de Administração Pública**, 12(2): 229-288. Rio de Janeiro. Abril/Junho. 1978.

PAIVA, C e GODOY, M. Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. **Anais do X Seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: Cedeplar – UFMG, 2001.

PIMENTA, D. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1971.

PRADO JR, C. **Formação do Brasil contemporâneo**. 7ª edição. São Paulo: Editora Basiliense, 1963.

PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS. **Mensagem de presidente de província**. s/l. s/e, 1840-1888. Disponível em < www.crt.edu.brazil/provincial/minas_gerais>. Acesso em: dez. 2009.

RESENDE, M. **Formação da estrutura de dominação em Minas Gerais: o novo PRM**. Belo Horizonte: UFMG, 1982.

SAES, F. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930**. São Paulo, Editora Hucitec, 1986.

SLEENES, R. “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX”.

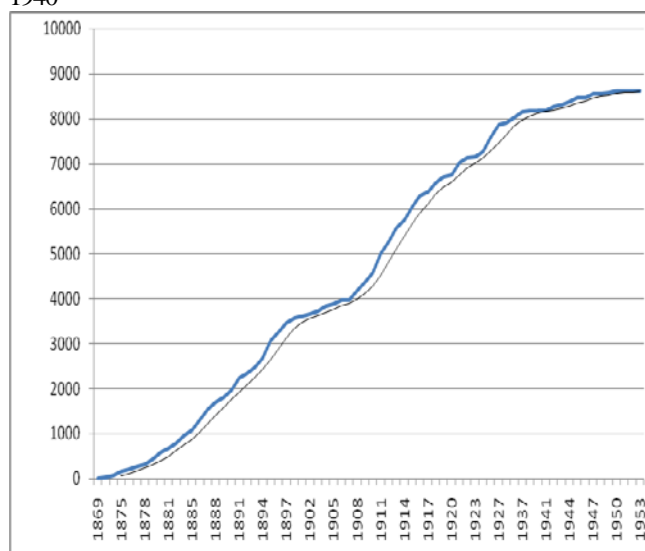
Cadernos IFCH Nº.17 Campinas: IFCH/Unicamp, 1985.

TENÓRIO, D. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. 2ª edição. Curitiba: HD Livros, 1996.

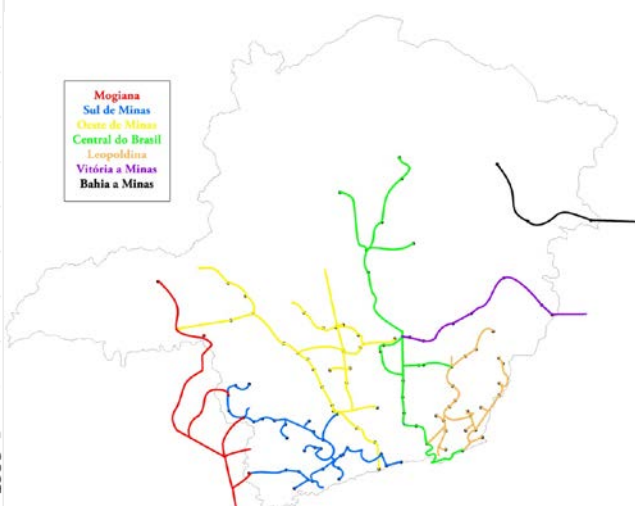
ANEXO – GRÁFICO E MAPAS DA EVOLUÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA MINEIRA

GRÁFICO 1: Evolução da malha ferroviária mineira: 1867 -1953.

MAPA 1: Malha ferroviária MG discriminada por companhias, 1940



Fonte: JACOB (1911), PROVÍNCIA DE MINAS, 1867-1888, ESTADO DE MINAS, 1889-1930, 1949-52.



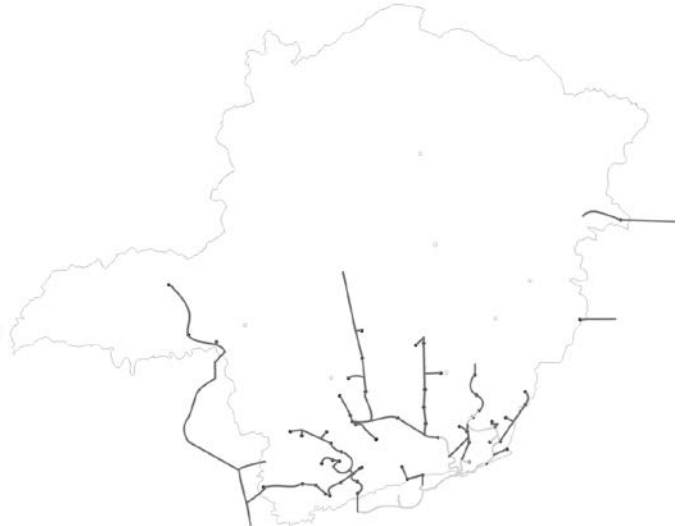
Fonte:Elaboração própria

MAPA 2: Evolução da malha ferroviária mineira: 1867 - 1878



Fonte: Elaboração própria

MAPA 3: Evolução da malha ferroviária mineira: 1879 - 1898



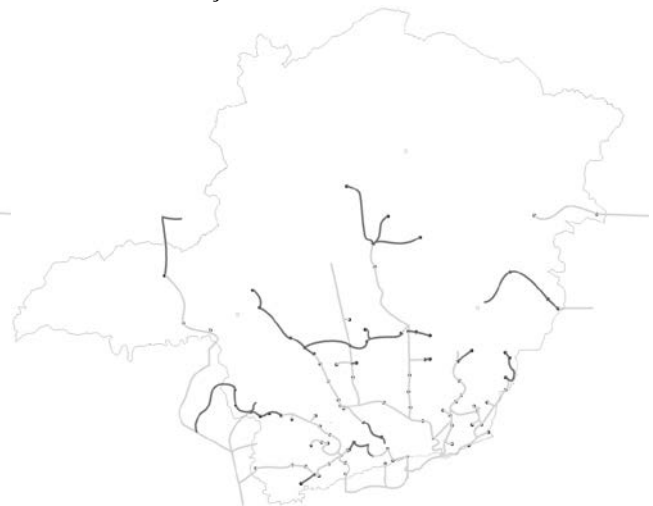
Fonte: Elaboração própria

MAPA 4: Evolução da malha ferroviária mineira: 1899 - 1907



Fonte: Elaboração própria

MAPA 5: Evolução da malha ferroviária mineira: 1908 - 1916



Fonte: Elaboração própria

MAPA 6: Evolução da malha ferroviária mineira: 1917 - 1927



Fonte: Elaboração própria

MAPA 7: Evolução da malha ferroviária mineira: 1928 - 1940



Fonte: Elaboração própria