

A E.F. LEOPOLDINA E O ENGRANDECIMENTO MINEIRO
SOB A PERSPECTIVA DO SENADOR AFONSO PENA^{*}

Autor: Bárbara Braga Penido Lima, mestranda em Educação Tecnológica/CEFET/MG

Co-autor: Prof. Dr. James William Goodwin Jr./CEFET/MG

Resumo:

O Senado Mineiro, que existiu durante a Primeira República, tinha seu ambiente cultural composto por uma gama de ideias variadas sobre desenvolvimento político, econômico e social, tendo em vista as concepções de progresso, de ciência e de técnica da época. A expansão ferroviária era uma das principais preocupações dos senadores, considerada como meio de acesso rápido ao progresso, por promover o desenvolvimento econômico e social. Este artigo pretende listar os significados de progresso associados à discussão das ideias do senador Afonso Pena referentes à trajetória da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina entre os anos de 1892 a 1910.

Palavras-chave: Progresso, Senado Mineiro, Ferrovias, Cia. Leopoldina, Afonso Pena.

Área temática: 1. História Econômica ou Demografia Histórica.

^{*} Este trabalho contou com o apoio da FAPEMIG.

A E.F. LEOPOLDINA E O ENGRANDECIMENTO MINEIRO SOB A PERSPECTIVA DO SENADOR AFONSO PENA¹

Introdução

A instalação do regime republicano no Brasil significou a possibilidade de uma refundação da vida nacional. À república brasileira, com sua potencialidade democrática, acrescentaram-se a instituição do sistema federativo, do Estado laico e a adoção do princípio de sufrágio universal (VISCARDI, 2001). Porém, as mudanças projetadas não sobressaíram sobre os fatores de continuidade e o conservadorismo oligárquico. A refundação nacional tornou-se uma recomposição de elites no jogo social. A política e a economia estiveram à mercê do liberalismo das oligarquias e das elites intelectuais, compreendido através das práticas de livre comércio, de “laissez-faire”, de equilíbrio orçamentário; cujo objetivo era promover a prosperidade do país. O Estado tinha por única função manter a ordem para que o sistema privado pudesse atuar na esfera econômica sem limitações.

Ao analisar as práticas políticas e econômicas do governo brasileiro, TOPIK (1987) reconhece que o liberalismo político não foi exercido de modo ortodoxo: a herança de um sistema financeiro fraco do período Imperial obrigou a seguidas intervenções do governo na economia, ao mesmo tempo em que empregava esforços para fortalecer o sistema privado. DULCI (2005) define que ao Estado, portanto, era reservada uma esfera de atuação muito maior do que aquela admitida pelo liberalismo canônico. Ao Estado competia coordenar os agentes privados, apoiando-os em suas atividades e dirigindo-os para os objetivos modernizantes que se tinha em vista.

A modernização almejada pelas elites políticas tinha seus referenciais na modernidade cultural experimentada na Europa Ocidental e nos Estados Unidos, almejando se aproximar das concepções de progresso técnico, científico e social vigentes nesse período. A elite intelectual brasileira, ligada aos grandes centros de poder econômico, passou a convergir rumo a uma ideia de progresso e de civilização, norteadora de suas ações no cenário político e econômico. Conforme CAPELATO: “O progresso material foi sempre interpretado como condição primeira para superar-se o atraso e elevar o país a grande potência mundial” (CAPELATO, 1988. pág. 29). MELLO (2007), em sua análise sobre o papel da imprensa durante o movimento republicano e a proclamação da república no Brasil, afirmou que neste período proliferavam na sociedade ideias ligadas ao positivismo, cientificismo e anticlericalismo. A ciência era vista como a estrada mais apropriada para alcançar os parâmetros sociais dos “países centrais” e atingir o progresso (COSTA e SCHWARCZ, 2000).

Seria através da mudança de regime, por meio da instalação da república no Brasil, que o país encontraria o caminho para o progresso e encetaria seu processo de modernização (MELLO, 2007, p.131-148). Para COSTA e SCHWARCZ (2000), a República foi imaginada no cenário nacional como projeto político capaz de solucionar os problemas e mazelas sociais e permitir a inserção do Brasil no concerto das nações

¹ Este texto apresenta resultados parciais do projeto de pesquisa “O Progresso, as Palavras e a Política: Ciência, Técnica e Trabalho no Congresso Mineiro da Primeira República (1891-1930)”, financiado pela FAPEMIG (SHA - APQ-04478-10).

ditas civilizadas, por meio da institucionalização da ciência. O ideal de progresso, nesse sentido, estaria vinculado às ideias de ciência e técnica como fatores de transformação social (CARVALHO, 1998, pág. 109).

Porém, durante o regime republicano, o apoio fornecido pelo governo brasileiro ao desenvolvimento científico e técnico não foi suficiente para transformar o Brasil em um centro de produções científicas; prevalecendo as práticas de importação das ideias e produções técnicas e científicas da Europa Ocidental e dos Estados Unidos (BRAGA, GUERRA, REIS, 2008). Não houve forte empenho das elites políticas e intelectuais para desenvolver os campos da ciência e da técnica no Brasil, importava-se tanto a cultura quanto toda sorte de produtos da Europa e dos Estados Unidos, especialmente os maquinários destinados a aprimorar a produção industrial e agrícola. SCHWARCZ verifica que se consumiram mais manuais e livros de divulgação científica do que obras ou relatórios originais no Brasil; assim, “a ciência penetra primeiro como moda e só muito tempo depois como prática e produção” (SCHWARCZ, 2012, pág. 41).

A implantação da República promoveu o sistema federalista, descentralizado. Cada Estado articulou seu sistema político, segundo seu dinamismo econômico e sua realidade sociocultural. Em Minas Gerais, foi instalado o Congresso Mineiro, composto por Senado e Câmara dos Deputados, que passaram a exercer o poder legislativo estadual. O Senado foi uma instituição representativa das oligarquias dominantes da época, cujo objetivo era organizar a administração pública e fomentar o engrandecimento mineiro, através do desenvolvimento econômico e social, tendo em vista as ideias de progresso, de ciência e de civilização. Os políticos mineiros não formaram um grupo intelectualmente coeso e organizado; ao contrário, seus discursos, em diversos momentos, sustentaram opiniões divergentes. A política mineira caracterizou-se pelos diversos grupos políticos e intelectuais, orientados pelos interesses regionais, conforme a ideia do mosaico mineiro apresentada por WIRTH (1982). Conforme esse autor, as fronteiras geográficas do Estado constituíram um mosaico de sete zonas ou regiões divergentes; sendo que, para além da diferenciação geográfica e, por vezes, a partir dela, tais zonas se distinguiram segundo características econômicas, políticas e culturais. VISCARDI (2001), em seu estudo sobre as elites políticas mineiras, afirma que as disputas internas entre as oligarquias mineiras assolavam o Estado e contribuíram para sua desorganização política no plano nacional.

O pensamento das elites políticas mineiras defendeu o desenvolvimento econômico e a modernização social em consonância com os modelos europeus e dos Estados Unidos; onde vislumbraram referenciais a serem seguidos. HOBBSAWM (2011, pág. 44-45) apresenta um modelo geral das instituições e estruturas adequadas a um país “avançado”, consideradas as variações locais. Afirma que esse país deveria ser um Estado territorial homogêneo dotado de soberania internacional, desenvolvido econômica e socialmente, dispor de um corpo único de instituições políticas e jurídicas de cunho liberal e garantir autonomia e iniciativa locais, entre outras práticas. Desejosas de fomentar seu progresso, as elites intelectuais e políticas da sociedade periférica compreendem a sociedade mais adiantada como modelo a ser seguido. Isto pode ser visto claramente, por exemplo, na fala do seguinte senador mineiro:

Senador Mello Franco: Na vida social vimos que quando um grupo étnico é mais desenvolvido de que outro e consegue pelo progresso colocar-se em posição superior, torna-se uma espécie de modelo ao qual todos procuram imitar. [...] Assim os povos caminham para a unificação pela cópia das Instituições semelhantes, e não pela

expansão de autonomia da personalidade humana. (Anaes do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 8ª Sessão Ordinária, aos 17 de julho de 1891. pág. 95)

Não se pretende asseverar que os senadores procuravam implantar medidas baseadas na cópia integral do comportamento sociocultural e das legislações europeias ou dos Estados Unidos. Em diversas reuniões, as discussões no Senado Mineiro demonstraram certa preocupação com a relação entre a realidade mineira e a aplicabilidade dos projetos a serem importados. Verificada a impossibilidade de se instalar em solo mineiro medidas tão adiantadas, segundo as concepções dos senadores, o programa era criticado, rejeitado e, por vezes, cancelado e aprovado o projeto mais adequado, composto por medidas mais simples.

Senador Silviano Brandão: [...] Seja-me, porém, permitido aqui consignar, que uma das causas do nosso atraso, a meu ver, em matéria de ensino, consiste no espírito de imitação inconsciente, por parte dos brasileiros em geral; apreciamos os programas pomposos, embora inexequíveis; somos fascinados pelo ensino integral, embora impossível. [...] Este espírito de imitação, esta tendência que temos de fazer leis e regulamentos espetaculosos, para ficarem somente no papel, não produzindo resultados práticos, é o que nos mata. (Anaes do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 43ª Sessão Ordinária, aos 29 de agosto de 1891. pág. 377-378)

O governo pretendia colocar Minas nos trilhos do progresso através do desenvolvimento econômico, técnico e científico. As elites intelectuais e políticas mineiras tinham por objetivo modernizar o estado mineiro. Destaca-se que o ideal de modernização conviveu com práticas e instituições de programas considerados conservadores. A sociedade tradicional ainda estava presente na sociedade moderna que se formava. À proporção que esse processo de transição entre uma sociedade e outra aumentava, percebia-se o declínio da tradição e a ascensão da modernidade (DULCI, 1999. pág.20). Ao final do século XIX e início do século XX, Minas Gerais vivenciou uma modernização relativa, em que hora sobressaíram as características da tradição conservadora, ora as características das práticas sociais modernas nos projetos legislativos instituídos pelo Congresso Mineiro.

A leitura dos Anais do Senado Mineiro, entre 1891-1910, demonstrou o viés conservador presente no discurso dos políticos e intelectuais mineiros. O progresso deveria ser alcançado dentro de uma ordem estabelecida na sociedade, de modo lento e contínuo, conforme indicou o Senador Mello Franco (Anaes do Senado Mineiro 1891-1892, 1ª sessão, 1ª legislatura, 2ª edição. 3ª Sessão Ordinária de 09 de julho de 1891. Pág.95. Arquivo Público Mineiro). As discussões em plenário, durante as sessões do Senado Mineiro, apresentaram a ideia de que esse avanço seria alcançado ao civilizar e educar a população para o trabalho; fomentar a economia comercial; aprimorar os métodos agrícolas, implantar o industrialismo, ligado à agropecuária, e expandir as vias de comunicação do estado, através da instalação de estradas de ferro. Para alcançar esse desenvolvimento, as elites políticas compartilhavam a ideia de retirar o Estado de sua situação de atraso econômico e social. DULCI afirma que a concepção de atraso estava vinculada à comparação com a imagem do passado de riqueza e prestígio, durante a exploração aurífera. Essa percepção também estava ligada à equiparação do avanço econômico vivenciado por outras regiões do país, especialmente

São Paulo. Esse contraste é que definiria a ideia de declínio mineiro em relação ao cenário nacional, corrente nas declarações e textos das elites políticas e intelectuais de Minas Gerais (DULCI, 1999, pág. 38-39). Após o declínio da atividade aurífera, a economia de Minas passou por processo de diversificação de suas bases produtivas, voltada para o abastecimento interno. WIRTH, ao analisar dados da demografia e economia mineira, afirma que, durante a Primeira República, a economia de Minas apresentou um crescimento irregular e moderado (WIRTH, 1982, pág. 39).

A maioria dos senadores mineiros, juntamente com os fazendeiros, os comerciantes e os intelectuais, concordavam que uma das principais soluções para o desenvolvimento do Estado seria a instalação e expansão da rede ferroviária, especialmente com o avanço da cafeicultura no Sul e na Zona da Mata. A necessidade da melhoria das vias de comunicação e sua ampliação no interior do estado, a fim de baratear o custo do escoamento da produção, voltou a atenção dos senadores para a instalação das estradas de ferro. O trem, ao final do século XIX, era considerado um dos símbolos da modernidade, devido à complexidade de sua mecânica, ao empreendimento técnico e científico envolvido na sua construção e a representação de velocidade e de progresso no imaginário popular. HARDMAN (2005, pág 51) indica que a simbologia sobre a ferrovia era marcada pelo otimismo industrial do século XIX, pois sua invenção expressava a conquista e o domínio sobre o tempo e o espaço no ideário do homem moderno; era considerada como elemento de progresso onde quer que fosse instalada. Assim, a locomotiva era compreendida pelas elites mineiras como meio propulsor para alavancar o desenvolvimento econômico.

Os sentidos do progresso, as ferrovias e o Senado Mineiro

O ideal de progresso esteve presente no pensamento das elites políticas brasileiras desde a era pombalina. O avanço das teorias de Spencer e de Comte, durante o século XIX, associou o significado da ideia de progresso à ciência e à técnica como fatores de transformação social. O aprimoramento dos campos de saberes da ciência, em função das novas descobertas na física, na biologia e na engenharia mecânica contribuiu para a vinculação do conceito de progresso ao desenvolvimento científico e tecnológico (CARVALHO, 1998, pág. 108-109). O pensamento positivista estava relacionado à teoria evolucionista de Spencer, em que a lei fundamental do universo seria a evolução, considerada sinônima do progresso. Os processos de civilização indicariam a marcha de cada sociedade rumo ao progresso, justificando assim a fé de Comte no desenvolvimento humano.

ALONSO (2002, pág. 392) ressalta que diversas teorias importadas da Europa Ocidental e dos Estados Unidos, a exemplo do positivismo, spencerianismo, darwinismo e liberalismo, sofreram apropriações por parte das elites políticas nacionais, tendo seus usos redefinidos. Não havia unidade no movimento intelectual em torno desses conceitos, dividido em grupos, que os apreendiam e os adotavam de acordo com sua realidade local. Nesse sentido, os conceitos não podem ser considerados *a priori*, mas analisados conforme uma dada realidade social e histórica, dentro de um conjunto de experiências compartilhadas (KOSELLECK, 2006). Ao teorizar a história dos conceitos, KOSELLECK (2006, pág.103) pretende compreender o emprego de determinados termos relevantes do ponto de vista social e político, dentro de um contexto histórico específico. Ao voltar-se para o estudo das experiências históricas e a constituição das redes de sentido, KOSELLECK afirma que os conceitos adquirem

caráter polissêmico, compreendendo uma multiplicidade de significados, capazes de transcender seu contexto original, sua temporalidade e espaço. Pois, as ideias são parte do todo social e se constituem geneticamente com ele. Elas se engendram no interior do processo histórico e são constitutivas dele (CAPELATO, 1988, pág. 17).

Assim, o conceito de progresso era utilizado pelos diversos grupos políticos e intelectuais do Brasil, com uma gama variada de sentidos, segundo seu contexto histórico e social. O estudo específico do cenário político mineiro demonstrou a mesma consideração sobre as ideias e usos relativos a este termo. O cenário era representado pelo Congresso Mineiro, composto por Senado e Câmara dos Deputados, definido por ALONSO (2002) como ambiente de experiência compartilhada, em que formas de pensar e agir estão relacionadas a práticas e redes sociais, não sendo formado por um grupo coeso. Apesar das disputas internas geradas por estes grupos, as concepções de progresso eram partilhadas entre as elites políticas mineiras (VISCARDI, 2001), por pertencerem ao mesmo sistema de cultura política².

O conceito de progresso, tanto no cenário nacional quanto no cenário mineiro, estava comumente associado à ciência como critério de verdade, às ideias evolucionistas de Spencer, ao desenvolvimento econômico ligado à produção industrial, aos serviços prestados pela administração pública na área dos transportes, da saúde e da instrução pública. Em concordância, ROSSI (2000) apresenta o progresso concebido como uma lei de temporalidade universal, ao propor que as sociedades direcionam-se para o mesmo objetivo. Seria uma meta a ser alcançada, que corresponde ao adiantamento da civilização, ao desenvolvimento e ao crescimento do saber científico e da técnica.

O progresso, percebido através dos usos das tecnologias, do crescimento da produção material e da expansão de redes de comunicação (HOBSBAWM, 2011, pág. 51), tinha seus referenciais nas experiências vivenciadas pelas sociedades europeias ocidentais. A condição de atraso era definida a partir da relação de proximidade ou de distância dos modelos de produção material e cultural europeus. A ideologia da modernização, também presente nas sociedades “atrasadas”, conferia à ciência o status de melhor caminho para se atingir o progresso e alcançar os parâmetros sociais almejados.

Os intelectuais da política nacional e mineira atentaram para essas questões, ao perceberem a necessidade de desenvolver a economia e a sociedade, a fim de participar do rol das sociedades civilizadas. Após a proclamação da República, o conceito de progresso foi pensado como “uma melhoria constante projetada adiante no âmbito do desenvolvimento material da sociedade” (AZEVEDO, 2003, pág. 305). O termo progresso apresenta forte conotação teleológica de indicar um caminho a ser seguido, apontar as aspirações para alcançar os ideais de modernidade e civilização, projetadas pelas elites políticas mineiras. PÁDUA (2012), ao analisar o discurso dos Presidentes do Estado de Minas Gerais, entre 1891 e 1930, buscou interpretar os diversos sentidos do conceito de progresso, a partir de sua identificação. Ao considerar os agentes dos discursos analisados como parceiros, o autor entende que os grupos políticos mineiros compartilhavam um vocabulário comum, estavam sujeitos a regras comuns, sendo assim agrupados numa tradição cultural, o que permite que se entendam e se reconheçam uns aos outros (PÁDUA, 2012, pág. 25).

² A ideia de cultura política é descrita como o conjunto de valores, tradições, práticas e representações políticas compartilhadas por determinado grupo, que expressa uma entidade coletiva e fornece leituras comuns do passado, assim como fornece inspiração para projetos políticos direcionados ao futuro. Para um estudo aprofundado ver: MOTTA, Rodrigo Patto Sá. Culturas Políticas na História: Novos Problemas. Belo Horizonte: Editora Fino Traço-Argumentvm 2009.

Os estudos desse pesquisador indicaram que o termo progresso apresentou uma gama variada de significados e sentidos, destacando-se os termos: adiantamento, aperfeiçoamento, desenvolvimento, melhoramento e avanço. O conceito de progresso estava associado a ideia de ordem. Para os políticos mineiros, a República seria a única opção viável para dar prosseguimento a busca pelo progresso; mas, era preciso a aplicação da ordem, percebida como condição de possibilidade do desenvolvimento social e econômico. Nesse sentido, a ordem pública tornava-se uma das principais preocupações entre os políticos mineiros (PÁDUA, 2012, pág. 65). Os grupos políticos de Minas Gerais apresentaram noções do conceito de progresso imbricadas às ideias de ciência e técnica. A ciência era valorizada como critério de verdade e validação prática, constituindo um padrão de modernidade a ser alcançado. O desenvolvimento científico e tecnológico representaria a ideia de progresso associada ao sentido histórico do avanço do conhecimento (PÁDUA, 2012, pág. 28-30). Essas ideias podem ser observadas no discurso do Senador Mello Franco, por exemplo:

Senador Mello Franco: Ora, o que os poderes públicos devem promover é o progresso, a produção contínua de invenções e descobertas científicas, conquistas sucessivas do homem sobre a natureza e que lhes asseguram o governo de forças novas pela percepção exata de seus segredos. [...] O progresso está na razão inversa da ação coercitiva do homem sobre o homem e razão direta da ação do homem sobre as cousas. [...] O que nós atualmente precisamos fazer é desenvolver a riqueza pública. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 81ª Sessão Ordinária, aos 19 de Outubro de 1891. pág. 718-719)

A leitura dos discursos dos senadores, nos Anais do Senado Mineiro, demonstrou que, em sua maioria, eles indicaram a educação como um dos caminhos para o desenvolvimento social, também entendida como um instrumento de mudança social e meio civilizador:

[...] há uma íntima relação entre a educação escolar como instrumento transformador da sociedade e as propostas de constituição de uma nação civilizada, baseada na ideia de progresso, presentes nos discursos dos intelectuais e políticos mineiros, nas primeiras décadas da República (PÁDUA, 2012, pág. 75).

A educação, compreendida como fator de civilização e progresso, tinha por objetivo construir uma nova sociedade “adequada” ao novo regime. O progresso estaria relacionado ao avanço da cultura intelectual por meio da difusão do ensino primário e instituição do ensino profissional. Essa ideia é percebida em GONÇALVES e NOGUEIRA (2012), que indicam a relação entre as propostas educativas e de instrução e as propostas de constituição de uma nação civilizada. A instrução e a educação do povo possibilitaria o desenvolvimento social, sendo que a formação técnica seria o meio de aprimorar a produção e promover os avanços almejados na economia mineira. Essas ideias estiveram presentes nos discursos dos grupos mineiros, como, por exemplo, na fala do senador Afonso Pena:

Senador Afonso Pena: Acredito que outros institutos congêneres não de ser criados pelo Congresso Mineiro, porque nós não precisamos de

educação literária: precisamos, antes de tudo, de instrução profissional e técnica. (Apoiados) As condições do Estado Mineiro são as mais apropriadas para o desenvolvimento da lavoura e das indústrias; mas estas principais fontes de riqueza, não se poderão desenvolver convenientemente, enquanto não criarmos institutos, que formem cidadãos com a instrução precisa para explorá-las. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 30ª Sessão Ordinária, aos 13 de agosto de 1891. pág. 296)

As elites mineiras concebiam o progresso como o desenvolvimento da produção material, através do aprimoramento dos métodos agrícolas e do incentivo à criação de indústrias. PÁDUA (2012) demonstrou que o principal significado do conceito de progresso, identificado nos discursos analisados, estava relacionado ao desenvolvimento material e econômico, baseado na agricultura, na indústria e na pecuária. O progresso econômico estava relacionado não somente ao aumento da produção, mas também às vias de transporte e comunicação, utilizadas como meios de escoamento da produção. As noções de progresso relacionadas às vias de comunicação afirmaram a importância da ferrovia como chave para o desenvolvimento econômico e social. Na aceção dos políticos e intelectuais mineiros, as estradas de ferro seriam responsáveis pela integração do território e traziam consigo a ideia de modernização (OLIVEIRA, 2009).

As locomotivas foram consideradas símbolo do progresso, ao representarem a inovação técnica de maior impacto do século, o esforço de construção empreendido pelo homem sobre a natureza, o rompimento da noção de distância e de tempo, e a integração entre diferentes regiões (FOOT-HARDMAN, 2005, pág. 51-52). O trem, com sua velocidade, significou a conquista do homem sobre a natureza e a penetração da civilização nas regiões rurais mais remotas, ao integrar os centros urbanos com o interior. Acreditava-se que o progresso chegaria junto com os trilhos ferroviários. Conforme TOPIK (1987, p.149), havia um consenso sobre as ferrovias, que as idealizavam como elo central para o progresso econômico. A crença no trem como propulsor do progresso derivava da certeza de que a ferrovia acompanhada de demais melhoramentos técnicos possibilitava a aproximação ou entrada do país no concerto das nações civilizadas e apagava a lembrança do atraso que se julgava herança do período anterior (HARDMAN, 2005). A ferrovia era concebida como fio condutor das mudanças, precursora do desenvolvimento econômico e social por onde passava.

Em Minas Gerais a idealização da ferrovia estava relacionada à expectativa do trem como fomentador do progresso e do desenvolvimento econômico. Apesar da divergência entre as elites políticas mineiras, todos concordavam com a ideia de que através da instalação de ferrovias se alcançaria o progresso econômico. BLASENHEIM, a partir de seus estudos sobre as ferrovias mineiras no século XIX, aponta a “crença compartilhada por todos os mineiros que as ferrovias estimulariam o crescimento econômico em toda a província, integrando as regiões e estimulando as exportações” (1996, pág.83).

Essa percepção do progresso ligada à instalação das ferrovias foi encontrada em diversos momentos nos discursos produzidos no Senado Mineiro. As estradas de ferro, na aceção dos senadores, simbolizavam a concretização dos avanços da ciência aliada ao capital. Foram representadas como instrumentos de expansão do progresso capitalista na política mineira e na política nacional. Os maquinismos foram compreendidos como elementos capazes de promover o crescimento econômico e possibilitar a penetração da cultura urbana no interior. Observou-se, a partir da análise

dos discursos políticos dos Anais do Senado, que a ideia da ferrovia, como propulsora do progresso, estava associada à ideia da imigração.

Diversos senadores defendiam a colonização do território mineiro, por meio dos imigrantes, especialmente de origem europeia, como maneira de se introduzir novas práticas e técnicas produtivas, com o objetivo de fomentar o progresso. O desenvolvimento seria alcançado, segundo essa perspectiva, através das ferrovias, condutora dos imigrantes a diferentes regiões mineiras. Caberia aos colonos, conforme suas atividades produtivas, fomentar a economia, a indústria e a técnica. Os imigrantes trariam consigo, não somente novos métodos de produção, mas as tradições culturais das sociedades modernas da Europa. Representariam assim um meio de desenvolver a cultura mineira, promovendo sua aproximação com os padrões culturais, referenciados como modelos de civilização. Portanto, alguns senadores associavam a instalação de estradas à instituição de políticas imigratórias, a exemplo do senador Mello Franco:

Senador Mello Franco: [...] o futuro de Minas só depende do aumento de população e de braços para o trabalho; e para aquisição de braços é preciso favorecer a introdução de colonos de raça européia. [...] Enquanto não tivermos, como têm os Estados Unidos, uma boa rede de estradas de ferro que encurtem as distâncias, e dêem saídas aos grandes centros de consumo, para as diversas produções, a questão de imigração ficará quase insolúvel. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 104ª Sessão Ordinária, aos 24 de março de 1892. pág. 1010)

Logo, a instalação de ferrovias gerava a expectativa de que o desenvolvimento capitalista poderia ser vislumbrado de perto em regiões longínquas. LIMA (2009) discute as noções de cosmopolitismo cultural e a perspectiva de inserção de Minas Gerais no concerto das nações civilizadas imbricadas com o ideal de progresso no imaginário político mineiro. Os políticos mineiros, ao compartilharem do diagnóstico de relativo atraso econômico do Estado, também compartilhavam a crença do progresso através da expansão ferroviária em Minas Gerais. Para as elites políticas mineiras o trem simbolizava o cosmopolitismo e o progresso, como um fim em si mesmo, percebida como chave para a solução do atraso mineiro (LIMA, 2009, pág. 72).

A locomotiva não significava apenas o avanço social por onde passava, ao promover a integração das diferentes regiões do território mineiro, possibilitava a descoberta e o aproveitamento econômico das potencialidades que se creditavam a diversos lugares. No estado mineiro, as estradas de ferro eram percebidas como alternativa às dificuldades dos transportes de mercadorias em função das péssimas condições das estradas de rodagem. Antes da instalação dos trilhos e da melhoria das estradas de rodagem, o transporte de pessoas e produtos era realizado por mulas, passando por trilhas íngremes (BLASENHEIM, 1996, pág.83). Portanto, a instalação dos trilhos tinha por objetivo possibilitar o rápido escoamento da produção, principalmente a cafeeira, para os portos do Rio de Janeiro e de Santos, por meio de um transporte mais barato, capaz de deslocar uma quantidade maior de carga e interligar as diferentes regiões do território mineiro. BLASENHEIM (1996) observou que, entre os anos de 1875 e 1880, houve um aumento no volume de exportação do café, atribuído pelos fazendeiros à instalação de trilhos que ligavam o s sul e o centro da zona da Mata ao Rio de Janeiro.

A expansão das redes ferroviárias em Minas Gerais foi apoiada pelas elites políticas mineiras e pelos fazendeiros, especialmente os cafeicultores. Apesar das elites políticas e intelectuais mineiras vislumbrarem a implantação da rede ferroviária nos Estados Unidos como modelo, a instalação dos trilhos em Minas Gerais não seguiu a mesma lógica. Conforme BLASENHEIM, as ferrovias financiadas por particulares acompanharam a fronteira cafeeira, como o modelo implantado em São Paulo, em contraste com a rede ferroviária dos Estados Unidos – que “precedia as fronteiras econômicas” (1996, pág. 88). LESSA (2003), ao analisar a construção da estrada de ferro entre Belo Horizonte e Monte Azul, na divisa de Minas com Bahia, indicou que os Estados Unidos adotaram o modelo de ferrovia de penetração. A construção dos trilhos não manteve relação direta com as atividades econômicas. Os traçados ferroviários foram idealizados para criar o tráfego, as vias de transporte e ligar regiões, os centros urbanos a regiões inexploradas.

A conquista do Oeste norte-americano, conforme a perspectiva da expansão ferroviária, teve por objetivo interligar as diferentes regiões do Estado, ocupar, controlar aquele território e assegurar a integridade de suas fronteiras. Diversos senadores mineiros basearam seus discursos sobre a instalação das ferrovias em Minas Gerais nos modelos adotados nos Estados Unidos. A leitura de seus discursos demonstrou que as elites políticas mineiras idealizaram a ferrovia como indutora de desenvolvimento, ao penetrar em novas regiões. A ferrovia adquiria no imaginário do Senado Mineiro o papel de mensageira do progresso e da civilização e, portanto, sua implantação no estado deveria ser sempre objeto de apoio do governo mineiro. O discurso do Senador Afonso Pena ilustra esse pensamento:

Senador Afonso Pena: E, senhores, um dos serviços que mais interessam a grande totalidade do Estado de Minas, é sem dúvida o que diz respeito às estradas de ferro (apoiados); a elas estão ligados os interesses da lavoura, do comércio e da indústria, que são as fontes principais da riqueza nos Estados. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 27ª Sessão Ordinária, em 10 de agosto de 1891. pág. 264)

Apesar dos discursos de diversos senadores usarem o modelo ferroviário norte-americano como referencial a ser adotado, a instalação das estradas de ferro em Minas Gerais seguiu as fronteiras das fazendas de café. BLASENHEIM (1996) critica o projeto de instalação de ferrovias; sua análise sobre a instalação da rede ferroviária na Zona da Mata revelou que os traçados ferroviários foram definidos conforme o poder das autoridades locais, normalmente representadas pelas oligarquias cafeicultoras. Pois, “a influência política de fazendeiros individuais da Mata determinava as trajetórias de linhas locais, a ligar plantações em vez de centros de população, confirmando o ditado de que estrada de ferro no Brasil, é a linha geométrica dos pontos de maior influência política” (BLASENHEIM, 1996, pág. 97).

As ferrovias foram construídas em Minas Gerais através das práticas de subvenção e concessão de verbas do governo às companhias particulares. A garantia de juros sobre parte do capital investido também foi bastante adotada na política mineira a fim de incentivar a construção de novos ramais e linhas de estrada de ferro (BLASENHEIM, 1996, pág. 90). Vistas como mensageiras do progresso e de civilização, as estradas de ferro ganharam vários entusiásticos entre as elites mineiras. Na política, os discursos e as práticas dos senadores revelaram seu intento de instalar no Estado uma vasta rede ferroviária, capaz de interligar todas as regiões mineiras. As

elites políticas mantiveram forte crença na expansão ferroviária como mensageira do progresso, da civilização e do desenvolvimento econômico. Os trilhos ampliariam o escoamento da produção, especialmente do café, aumentariam as vias de comunicações mineiras, melhorando a qualidade do transporte de cargas e pessoas. O atraso mineiro seria superado com a ajuda das locomotivas, que facilitariam a entrada de Minas no concerto das sociedades civilizadas.

Porém, a aprovação de inúmeras concessões sem um critério definido, em relação à instalação dos traçados ferroviários, foi alvo de críticas e divergências no cenário político mineiro. BLASENHEIM aponta, em suas análises, que na Zona da Mata estradas de ferro disputavam clientelas entre si, devido à proximidade de seus traçados. A falência, em vários momentos, foi o resultado da situação de concorrência entre as empresas de estradas de ferro e a demanda insuficiente de seus serviços. O contraste entre as idealizações sobre as ferrovias e a realidade das ações relacionadas aos empreendimentos ferroviários demonstrou as limitações dos projetos ferroviários articulados e implantados no solo mineiro (LIMA, 2009, pág. 20). Os discursos dos senadores, proferidos nas sessões do Congresso Mineiro, revelaram suas expectativas e suas decepções sobre a expansão das estradas de ferro no estado. A Companhia Leopoldina, maior companhia ferroviária de Minas Gerais no período, ilustra essa situação. Sua instalação, na Zona da Mata, de acordo com BLASENHEIM (1996), seguiu as fronteiras das fazendas de café, sem um planejamento lógico-econômico. Vista como incremento de progresso por onde seus trilhos passavam, foi também criticada pelos senadores, destacando-se entre eles o senador Afonso Pena, devido aos problemas decorrentes da sua organização.

A Cia. E. F. Leopoldina sob a perspectiva do Senador Afonso Pena

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi uma das primeiras empresas ferroviárias organizada por particulares em Minas Gerais. A construção da E. F. Leopoldina justificava-se pela necessidade de escoar a produção cafeeira para o Rio de Janeiro. A instalação de seu primeiro ramal foi aprovada pela Lei nº 1.826 da Província de Minas Gerais, de 10 de outubro de 1871, que autorizou a concessão de subvenções para a criação de uma ferrovia entre a cidade de Porto Novo do Cunha à cidade de Leopoldina. Na cidade de Porto Novo a ferrovia mineira faria o entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II, futura Estrada de Ferro Central, a fim de alcançar os portos do Rio de Janeiro. Em 1873 iniciou-se o trabalho de construção da linha ferroviária e em 31 de julho de 1877 foi inaugurada a Estação da cidade de Leopoldina.

Em 1878, por meio de decreto imperial a Leopoldina foi declarada como ferrovia nacional, mas não foi nacionalizada, continuando a ser dirigida por particulares. Entre os anos de 1879 a 1890, a Cia. Leopoldina ampliou seus ramais ferroviários, através das novas concessões e das práticas de garantias de juros do governo e de aquisição de outras estradas de ferro. Até 1890, havia absorvido todas as estradas de ferro rivais na Zona da Mata (BLASENHEIM, 1996, pág. 90). Entre os anos de 1884 e 1885, os lucros da Leopoldina dobraram e o volume de cargas transportadas, especialmente o café, aumentou. Em 1893, a Leopoldina transportou um recorde de 50,4 milhões de quilos de café (BLASENHEIM, 1996, pág.107).

A Cia. Leopoldina, como as demais empresas ferroviárias instaladas na Zona da Mata, recebeu investimento dos cafeicultores para sua construção. Sua implantação

ocorreu conforme o modelo das estradas de ferro construídas em São Paulo, acompanhando os limites das fazendas produtoras de café. A “febre ferroviária” havia contaminado as elites mineiras, que incentivaram a construção de outras linhas ferroviárias, na mesma região explorada pela Leopoldina. Apesar do aumento da exportação do café, ao final da década de 1870, as empresas ferroviárias competiam entre si por concessões e pela mesma clientela. Por gozar de benefícios da política imperial e provincial, a Leopoldina saiu vencedora dessa disputa.

A Leopoldina, maior companhia de estrada de ferro de Minas Gerais, apresentou uma história controversa na política mineira, com sua fundação no Império e dissolução na Primeira República. Foi a empresa ferroviária que mais gerou prejuízos ao erário público. Ao absorver as linhas concorrentes, a Leopoldina disputava a mesma clientela com ramais diferentes. O objetivo de interligar Minas Gerais e Rio de Janeiro por uma ferrovia foi dificultado em função da diferença de bitolas entre os ramais ferroviários. As cargas deveriam ser baldeadas em determinadas estações, o que gerava o transtorno dos atrasos e a perda de produtos. Ao final de 1888, o serviço da Leopoldina começou a deteriorar devido à perda de cargas, atrasos e o aumento da frequência dos descarrilamentos.

O alto custo da manutenção das locomotivas e dos trilhos e a falta de lucratividade contribuíram para sua primeira dissolução em 1892. Em 1895, a Cia Leopoldina foi encampada pelo governo de Minas Gerais, a fim de ter seus serviços regularizados e o atendimento à Zona da Mata restabelecido, conforme apontado no parecer de 07 de maio de 1895, elaborado pelos senadores Xavier da Veiga, Rebello Horta e Costa Sena (Anais do Senado Mineiro, 1ª Sessão, 2ª Legislatura. 11ª Sessão Ordinária, em 07 de maio de 1895. pág. 32). Em 1898, a companhia Leopoldina foi liquidada novamente, em função dos prejuízos gerados, e reorganizada como Leopoldina Railway Company Limited, sendo sua administração executada pelo capital inglês. A tentativa de manter os serviços da Leopoldina funcionando na região da Mata pode ser explicada pelo fato dessa ferrovia passar por quase todos os municípios mais importantes da região. Até 1920, a Leopoldina continuou a ser conhecida como uma ferrovia transportadora de café e o seu legado foi usado, por alguns senadores, como exemplo a não ser seguido nos projetos de construção ou organização de ferrovias (BLASENHEIM, 1996, pág. 108).

As práticas de concessões e investimentos realizadas pelo governo mineiro em favorecimento à Cia. Leopoldina podem ser analisadas como resultado da forte crença dos grupos sociais mineiros na locomotiva como meio de alcançar o progresso. As estradas de ferro, ao melhorarem a infraestrutura de transportes, estimulariam a expansão cafeeira e o desenvolvimento econômico. BLASENHEIM (1996) indica que a ferrovia atendia aos interesses dos fazendeiros por significar um investimento com rápido retorno econômico, sem custos sociais, pois não tinham preocupação com a questão trabalhista percebida no Rio de Janeiro e em São Paulo.

A locomotiva, ao representar a inovação da tecnologia, da engenharia do século XIX, era considerada um símbolo de progresso e de civilização pelas elites mineiras. A análise dos discursos dos senadores durante as Sessões do Senado Mineiro demonstrou a importância dada à instalação das ferrovias no estado. A trajetória da Cia. Leopoldina recebeu destaque nos debates ocorridos em plenário, sendo citada constantemente nos discursos do senador Afonso Augusto Moreira Pena, uma das figuras mais respeitadas da política mineira. Nascido em Santa Bárbara, MG, em 1847, Afonso Pena diplomou-se Bacharel em 1870 na Faculdade de Direito de São Paulo. Seguiu carreira de jurista, durante o Império ocupou o cargo de Conselheiro, foi deputado, senador e presidente de Minas Gerais e depois do Brasil. Afonso Pena

partilhava das ideias e representações dos grupos políticos que compunham o Congresso Mineiro, definido por VISCARDI (2001) como uma sociedade burocrática, bacharelesca, conservadora e elitista.

Os discursos do senador Afonso Pena, apresentados no Senado Mineiro, foram utilizados como fonte para relacionar o imaginário das elites mineiras sobre as estradas de ferro e a realidade da implantação e execução de seus serviços. Pois o discurso político compreende uma prática social, circunscrita a um espaço público, que pressupõe relações de poderes (CHARAUDEAU, 2008). ORLANDI (2009) definiu a ideia de discurso como narrativa construída de acordo com condições históricas e sociais específicas, sendo uma representação do imaginário social ao qual seu autor pertence. A sua produção está imbricada nas relações históricas e simbólicas compartilhadas entre seus interlocutores. A comunidade política mineira considerava a ferrovia como elemento de progresso, modernização e civilização. Os senadores tinham forte preocupação em desenvolver a economia de Minas Gerais através da melhoria dos transportes, a exemplo de Afonso Pena, considerado grande incentivador das ferrovias:

Senador Afonso Pena: O futuro de Minas está incontestavelmente ligado ao desenvolvimento das vias de comunicação, a facilidade dos transportes, e, portanto, cumpre animar às empresas de estradas de ferro para que elas levem seus trilhos aos lugares mais longínquos. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 21ª Sessão Ordinária, em 01 de Agosto de 1891. pág. 202)

Vários políticos referiram-se à necessidade de subsidiar os empreendimentos ferroviários, como fatores de transformação econômica e cultural. Os senadores tinham grande preocupação em desenvolver o interior mineiro, através de sua ocupação territorial, que fomentaria a produção. Caberia à locomotiva penetrar os sertões mineiros, promovendo sua ocupação e levando ao interior a cultura e os ideais de civilização vislumbrados nos centros urbanos. Os discursos do senador Afonso Pena, portanto, compartilhavam dos símbolos e ideários de progresso representados pelas estradas de ferro. O senador também mantinha a crença na ferrovia como meio mais rápido de acesso ao progresso e à modernização, objetivos caros à política mineira. Afonso Pena defendia o modelo de instalação das ferrovias nos Estados Unidos como referencial a ser implantado em Minas Gerais, afirmando que a locomotiva deveria ter por função percorrer novos territórios mineiros:

Senador Afonso Pena: Nós temos uma população esparsa, em um extenso território, não há a produção criada. De modo que, se visarmos simplesmente interesses financeiros para as vias férreas, com certeza elas nunca penetrarão os nossos sertões, o interior do Brasil, principalmente nos Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Sei que muitas vezes se alega o exemplo dos Estados Unidos, dizendo-se que ali as estradas de ferro penetraram no deserto, lá formava-se uma povoação, e com esta os meios de produção. [...] Isto serve para responder àqueles que muitas vezes procuram assinalar a nossa inferioridade, pelo fato de procurarmos zonas criadas, para a decretação de estradas de ferro, ou então formamos as empresas por meio de auxílio do Estado, quando se trata de zonas onde a produção não existe, ou é pequena. Feitas estas considerações pergunto: A Estrada de Ferro Central teria penetrado até ao ponto em que se acha,

no coração de Minas, se fosse deixada somente aos cuidados dos interesses de companhias particulares? [...] Como bem diz o nobre senador, se deixássemos a construção de estradas simplesmente aos interesses financeiros das companhias, com certeza a zona do campo do nosso Estado, nunca teria sido servida por estrada de ferro, ou então só teríamos depois de muitas dezenas de anos ficando assim inexploradas, em profundo letargo grandes riquezas que existem no centro do Brasil. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 58ª Sessão Ordinária, aos 19 de setembro de 1891)

Os discursos de Afonso Pena demonstraram que a Leopoldina tinha como objetivo desenvolver a região cafeeira da Zona da Mata, facilitando o escoamento do café e incrementando o comércio da região. Para o senador e seus pares, Minas Gerais tinha um grande potencial econômico a ser explorado e a falta de vias de transporte em bom estado comprometia o crescimento do seu comércio. Seriam as ferrovias a solução para estes problemas; através dos trilhos haveria a facilidade dos transportes e o fomento do comércio:

Senador Afonso Pena: É pois, da maior urgência estender os trilhos de ferro para essa parte do Estado até hoje entregue aos seus próprios recursos. O prolongamento do ramal de Ouro Preto, ou qualquer outra linha que para lá se dirija, é medida aconselhada pelos interesses econômicos, administrativos e políticos do Estado. Do ponto conveniente dessa linha deverá por em comunicação os centros de Minas com os portos do Espírito Santo, encurtando as distâncias para o mar e abrindo para o nosso Estado novos escoadouros para os seus ricos produtos. É assunto para o qual peço muito especialmente a vossa esclarecida atenção. É convicção minha profunda derivada de estudo apurada das condições econômicas da zona a que me refiro, que a construção das principais linhas de ferro indicadas propulsionará de modo assombroso as riquezas do Estado, assegurando-lhe uma posição invejável no seio da nação. (Anais do Senado Mineiro, 1893, 3ª Sessão, 1ª Legislatura. 03ª Sessão Ordinária, em 01 de maio de 1893, pág. 13)

A ampliação da rede da Cia. Leopoldina foi incentivada conforme esses ideais, incluindo a imagem da chegada do progresso associada ao percurso das suas linhas. A administração da Leopoldina, composta por investidores particulares, cafeicultores e políticos, também percebia a estrada de ferro como instrumento de progresso:

Senador Afonso Pena: [...] A companhia costuma alegar que a construção da linha veio trazer grande incremento às indústrias e ao comércio e que foi, portanto, um elemento de progresso para a zona percorrida por ela. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 21ª Sessão Ordinária, em 01 de agosto de 1891, pág. 201)

A fé no progresso contribuiu para a colaboração do Estado mineiro na instalação de novas linhas ferroviárias. Foram frequentes as políticas concessionárias do governo para a construção de estradas de ferro, pela prática de garantias de juros ou por

meio de subvenções. Apesar das concessões onerarem, quando não comprometiam, o orçamento público, a fé dos senadores nos benefícios gerados pelas ferrovias possibilitava a aprovação de inúmeras concessões às companhias de estradas de ferro. Os discursos assinalavam o progresso e o desenvolvimento econômico que a construção da locomotiva iria proporcionar. O desejo das elites políticas mineiras seria de interligar todo o território e ligar o Estado aos portos de exportação do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo. Contudo, a realidade não correspondeu totalmente às expectativas das elites mineiras.

Foram frequentes os resultados negativos dessa prática de concessões, notadamente geradora de especulações financeiras e prejuízos ao orçamento público. Muitas empresas de estradas de ferro ganhavam subvenções do Estado e não construíam os ramais ou os prolongamentos acordados em contrato. Os serviços prestados eram objetos de reclamações de consumidores ou produtores que dependiam do transporte de produtos: eram comuns notificações de atrasos e os sumiços de produtos. Os descarrilamentos e os atropelamentos dos animais foram objeto de reclamações e protestos por parte da população. Notícias de jornal e cartas relativas à qualidade dos serviços e as manifestações populares foram lidas e comentadas constantemente nas sessões do Senado Mineiro:

Senador Afonso Pena: Já há quem se lembre de levantar trilhos de uma estrada de ferro no solo de Minas Gerais! Isto é o mais eloquente do que todas as considerações que eu possa fazer! São os próprios lavradores, comerciantes, os industriais que já recorreram ao meio extremo de arrancar os trilhos de uma estrada de ferro como um castigo do modo desgraçado porque aí se faz o serviço! (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 27ª Sessão Ordinária, aos 10 de agosto de 1891, pág. 264).

Decorrentes das ideias liberais do período, as políticas para a instituição das redes ferroviárias não se preocuparam com o planejamento técnico da construção das ferrovias. Cabia ao Estado articular os empreendimentos ferroviários na economia e fiscalizar os serviços prestados; os procedimentos técnicos ficavam a cargo de cada empresa. Trilhos foram construídos com bitolas diferentes, o que dificultava o transporte de cargas entre as regiões, como pela Companhia Leopoldina, que utilizava tamanho de bitola diferente das demais empresas que havia absorvido. Os ramais também foram construídos segundo a força das ligações políticas dos fazendeiros. A disputa entre os cafeicultores sobre as estações de trem, para facilitar o escoamento de sua produção e criar uma imagem de progresso, gerou traçados peculiares em diversas regiões. A Cia. Leopoldina teve dois ramais construídos na mesma localidade que concorriam entre si, em função do desejo de se levar a ferrovia à “porta” de cada fazenda (BLASENHEIM, 1996, pág 90).

Os políticos e os fazendeiros estavam relacionados às empresas ferroviárias por duas maneiras: diretamente, por meio de investimentos em ações, ou pela ligação com algum investidor. Era comum os senadores portarem-se como representantes dos comerciantes e fazendeiros, ao defenderem as concessões para a construção de novos ramais e a sua localização, e ao reclamarem dos serviços prestados pelas companhias. O senador Afonso Pena foi um grande crítico da Cia. Leopoldina devido aos transtornos e prejuízos causados por seus serviços. A Leopoldina foi uma empresa que descumpriu uma série de condicionantes do seu contrato, causou danos e prejuízos aos consumidores, mas continuou a receber subvenções do Estado:

Senador Afonso Pena: Leio diariamente nos jornais que se publicam, quer na Capital Federal, quer em algumas cidades no interior do Estado, reclamações contra o modo porque está sendo feito o serviço desta via férrea, que é a principal artéria de exportação do nosso Estado. V. Exc., que acompanha com interesse o movimento dos negócios do nosso Estado, deve estar, como eu desagradavelmente impressionado em vista do modo porque essa companhia, que recebe grandes subvenções dos cofres mineiros, desempenha-se das obrigações que contraiu com a antiga província de Minas. [...] A vida dos lavradores desta zona tem sido um verdadeiro cúmulo de dificuldades e prejuízos! [...] Falta de carros e tropas para levar café, nos engenhos e estações, falta de sacos, ordens ou marcá-las com a já muito conhecida chapa: para quando mandar café. Finalmente, vencidas todas estas dificuldades, depara-se com o trambolho desta malfadada estrada de ferro, que melhor seria para esta zona não ter aparecido por aqui, pois atualmente não passa de um polvo carangueijo. [...] Ora Sr. Presidente, se fosse uma queixa singular, poder-se-ia atribuí-la a algum indivíduo que tivesse má vontade à companhia: mas é um coro geral de queixas de todos os pontos servidos pela Estrada de Ferro Leopoldina. (Anaes do Senado Mineiro 1891-1892, 1ª sessão, 1ª legislatura. 21ª Sessão Ordinária, em 1º de agosto de 189. p. 199. Grifos meus).

Os discursos do senador Afonso Pena demonstraram que esses problemas e transtornos não eram privativos da Companhia Leopoldina:

Senador Afonso Pena: Tenho notícia, Sr. presidente, que a linha da Oeste não é cercada, e como atravessa vastos campos de criação é muito freqüente o encontro de animais pelas máquinas, e conseqüente prejuízo dos fazendeiros. A este respeito existe o decreto N. 1930 de 26 de abril de 1857, com força legislativa. Este decreto prescreve nos arts. 2, 3 e 4 que as linhas serão fechadas. Entretanto, ninguém ignora que, salvo a linha da Estrada de Ferro Central, todas as estradas de ferro mineiras não se acham fechadas. [...] Continuamente são sacrificados animais dos proprietários e as companhias não os indenizam desses prejuízos. Entretanto, por força do direito, as companhias incorrem em multa e além disso são obrigadas a indenizar os proprietários pelos danos causados. Não é só prejuízo material, mas também o perigo da vida dos passageiros. Não poucas vezes temos tido notícia de desastres por encontro de animais na linha, causando ferimentos e mortes em passageiros. (*Apoiados*) É preciso que clamemos e reclamemos constantemente, cotidianamente, a fim de obrigar as companhias ao cumprimento de seus deveres, oferecendo aos passageiros a segurança a que têm direito, e aos proprietários das terras, que circundam a estrada, garantia para sua propriedade. (Anais do Senado Mineiro, 1891-1892, 1ª Sessão, 1ª Legislatura. 34º Sessão Ordinária, aos 19 de agosto de 1891. Página 315.)

Defendendo-se das reclamações, a Cia. Leopoldina declarou que uma defasagem momentânea na oferta de carros, causada pela super safra de café, ocorrida no início da década de 1890, que teria abarrotado seus galpões. Afirmou ainda a dificuldade no transporte das cargas devido à diferença do tamanho das bitolas. Suas justificativas foram aceitas pelo senado mineiro, mas com ressalvas. A Leopoldina também atravessava uma crise financeira, que a levou à falência por não conseguir arcar com as despesas de manutenção das suas linhas nem obter lucros significativos. Portanto, em 1895, a Estrada de Ferro Leopoldina foi absorvida pela administração pública. O processo de encampação seria uma alternativa para organizar a companhia, restabelecer seus serviços e manter em funcionamento a rede ferroviária considerada como principal artéria de exportação de Minas Gerais. Assim, reforçava-se o discurso da importância das estradas de ferro como meio de desenvolvimento.

Os problemas e prejuízos gerados pela Leopoldina e demais empresas ferroviárias no Estado não significaram a interrupção das concessões de privilégios e da construção de novos ramais ferroviários. Vários senadores compreendiam que as vias de transporte promoveriam o crescimento econômico no Estado, aumentando o comércio e a exportação de café. Os políticos passaram a defender que as novas concessões e subvenções deveriam ser aprovadas mediante maior critério e planejamento, especificamente relacionadas ao desenvolvimento comercial e a ligação do estado com os portos marítimos:

Senador Costa Sena: Lembremo-nos de que temos necessidade de uma viação racional, lembremo-nos de que é tempo de combater este açodamento com que temos marchado relativamente a concessão de vias-férreas, tornando quase impossível a organização de um sistema razoável de viação, pela multiplicidade de privilégios concedidos sem método nem plano. [...] Pensa a comissão que, embora seja boa a zona, embora aqueles povos mereçam tanto, como os outros, devemos, neste momento, concentrar todas nossas forças na execução de estradas, que favoreçam o nosso comércio direto com o mar e que venham ao mesmo tempo nos colocar em boas condições políticas, fazendo com que a nossa liberdade e autonomia não sejam coisas fantasmagóricas. (Anais do Senado Mineiro, 1893, 3ª Sessão, 1ª Legislatura. Discurso pronunciado na Sessão de 12 de maio de 1893. pág. 81)

Apesar do orçamento público atravessar grave crise financeira no período, os investimentos nas estradas de ferro foram firmados como um compromisso para colocar Minas nos caminhos do progresso. As elites políticas compreendiam que a melhora nas vias de transporte possibilitaria o aumento das exportações e a ampliação do comércio, apesar de todos os transtornos e prejuízos concernentes a política de construção e instalação das redes ferroviárias. LIMA (2009), ao analisar o contraste entre a noção do progresso e a percepção das limitadas realizações dos empreendimentos ferroviários da Companhia Oeste de Minas, entre 1880 e 1930, concorda com a ideia da ferrovia como instrumento capaz de possibilitar o rompimento com a situação de atraso econômico e cultural. Portanto, a ferrovia gerou progresso por onde passou, mas este progresso esteve muito aquém das expectativas mantidas pelos senadores.

Considerações finais

A análise dos discursos dos senadores, especialmente a do discurso do senador Afonso Pena, demonstrou a ideia da ordem associada ao progresso, que esteve presente na concepção desenvolvimentista da economia relacionada à implantação das ferrovias: cabia ao Estado regulamentar, através de um planejamento estratégico, as atividades das estradas de ferro (BLASENHEIM, 1996). Porém, a forte crise financeira que atingiu o setor ferroviário, o não planejamento na definição dos traçados dos trilhos, de acordo com uma lógica econômica, e a não padronização do tamanho das bitolas foram fatores que contribuíram para a incapacidade das empresas ferroviárias de atender a expectativa da sociedade política e dos seus usuários. Após a proclamação da República, houve uma forte crise financeira em nível nacional que influenciou as políticas destinadas à instalação das ferrovias no Brasil e em Minas Gerais. A busca rápida pelo progresso, feita por um país que ainda não tinha uma produção industrial considerável, gerou muitas dúvidas na comunidade política, por não saber se o país poderia seguir um ritmo acelerado de desenvolvimento, sem desencadear consequências negativas para a economia e a política. FAORO explicita bem essa questão:

A ardente procura do progresso rápido, da queima de etapas, da equiparação às nações fortes, responde pelo déficit dos orçamentos, em desafio aos dogmas financeiros, esquecidos nas emissões ou nos empréstimos, não raro culminando em surtos inflacionários. [...] A situação, aparentemente caricaturada, traduz a intimidade das relações econômicas: a causa do progresso, concentrada numa classe, será ajudada e servida pelos deputados e senadores, vinculados ao mesmo propósito superior. [...] Ser culto, moderno, significa, para o brasileiro do século XIX e começo do XX, estar em dia com as ideias liberais, acentuando o domínio da ordem natural, perturbada sempre que o Estado intervém na atividade particular. [...] O ideal de progresso rápido e crescente até ao infinito casa-se ao misticismo da abundância americana, numa utopia industrial. (FAORO, 2012, pág.07-08; 111-124)

A comunidade política de Minas Gerais seguiu essa mesma perspectiva ao tentar desenvolver sua economia, considerada como estagnada em relação aos avanços percebidos na economia do Estado de São Paulo. Assim, o trem, aliado ao ideal de trabalho e dinamização da economia, seria uma das construções ideológicas referentes ao progresso, civilização e modernização da sociedade. A locomotiva seria responsável pelo escoamento da produção, pela ocupação de territórios desabitados e a consequente descoberta e aproveitamento das potencialidades econômicas dessas regiões. A rede ferroviária, de acordo com as concepções dos senadores, deveria ter a dupla função de desenvolver a economia e de penetrar o território, conforme os modelos vislumbrados nos Estados Unidos. Seus discursos revelam esse ideal da ferrovia, ao se posicionarem a

favor da construção das linhas pelo interior mineiro, a fim de transportar o progresso, o desenvolvimento e a civilização.

As construções imaginárias da ferrovia como condutora do progresso contrastaram com a realidade percebida no início do século XX, em Minas Gerais. Conforme apontado por BLASENHEIM (1996), as ferrovias não atenderam à lógica de viabilidade econômica nem foram construídas com objetivo de penetrar o interior do estado. Ao contrário, os traçados das redes ferroviárias acompanharam os limites das fazendas de café. As linhas foram construídas em municípios que contavam com certo desenvolvimento econômico e com um comércio local significativo. Os traçados seguiram as pretensões das elites locais, atendendo aos seus desejos de terem uma ferrovia próxima à sua fazenda.

A construção da Cia Leopoldina exemplifica esta ideia. A instalação e expansão de sua rede ferroviária seguiu uma lógica bastante peculiar, nem econômica e nem de penetração territorial, mas vinculada à força política do fazendeiro, que desejava levar os trilhos às portas de suas propriedades. Sua instalação não foi realizada em povoados desabitados; as estações ferroviárias foram construídas em localidades com um mínimo de desenvolvimento econômico e comercial, ainda que suas atividades produtivas não estivessem ligadas à expansão cafeeira. Ao Estado caberia regulamentar e articular as ações das empresas ferroviárias na economia mineira e fiscalizar a ordem de seus serviços. A Leopoldina construiu seus ramais sem padronização dos traçados e bitolas e o governo mineiro passou a interferir nos seus serviços durante os períodos de crise financeira. Os serviços prestados pela linha foram objeto de diversas reclamações dos consumidores, fazendeiros e comerciantes.

Os problemas gerados pela Cia. Leopoldina tiveram um significado além da sua situação financeira precária; representaram a decepção dos políticos com o ideal modernizador encetado pelas estradas de ferro. O senador Afonso Pena, ao mesmo tempo em que apontava os problemas gerados pela Cia. Leopoldina e as dificuldades financeiras enfrentadas, indicava a importância do transporte ferroviário para o engrandecimento mineiro e continuava a apoiar as práticas de concessão de privilégios e subvenção para outras companhias de estradas de ferro. A crença da elite política de que fomentariam o desenvolvimento econômico e social por onde passassem era forte o suficiente para não deixarem de aprovar as concessões e os subsídios, apesar dos prejuízos já constatados pela experiência com a E.F. Leopoldina, por exemplo.

O ideal liberalista contribuiu para a não interferência do Estado nas execuções dos projetos de instalação da ferrovia. Caberia à livre concorrência selecionar quais companhias de estradas de ferro obteriam sucesso e manteriam o equilíbrio financeiro do Estado. Porém, a realidade da política ferroviária mineira, entre o final do século XIX e início do século XX, demonstrava a necessidade do planejamento prévio para a construção das estradas de ferro e os dilemas acarretados pelas políticas concessionárias, resultando em ações especulativas, contratos que entraram em caducidade ou foram desrespeitados. As construções de determinados ramais ferroviários não saíram do papel ou não foram concluídas.

A trajetória controversa da Cia. Leopoldina foi marcada pelas expectativas que a sociedade gerou em torno do simbolismo representado pela locomotiva e a realidade da construção de seus ramais ferroviários e a prestação de seus serviços. As estradas de ferro foram representadas como o elemento de progresso rápido no imaginário político mineiro. A sua instalação era compreendida como a solução de todos os problemas na região, que desenvolveria a localidade econômica e socialmente. Nos anos iniciais de funcionamento é inegável que a Leopoldina serviu aos propósitos de escoar rapidamente a produção para o Rio de Janeiro, promoveu o encurtamento das distâncias e viagens

mais rápidas. A ferrovia permitiu que a produção fosse transportada de um modo mais seguro, mais rápido e em maior volume. Por onde os trilhos passavam o comércio era incrementado e as cidades do interior, ligadas aos centros urbanos, passavam a comungar de novos padrões culturais. As ferrovias possibilitaram certo desenvolvimento econômico, por meio das trocas comerciais. Contudo, o desenvolvimento e o progresso não ocorreram conforme as esperanças e projeções que a elite política mineira depositou nas ferrovias.

Todas as companhias ferroviárias faliram e algumas foram absorvidas pela administração pública, com o objetivo de manter a continuidade da prestação de seus serviços. A Leopoldina, por exemplo, foi dissolvida e reorganizada duas vezes pelo governo, com o intuito de manter em continuidade seus serviços. Pois, apesar da crise financeira e dos prejuízos aos cofres públicos, a locomotiva facilitou o transporte de mercadorias dentro e fora do Estado de Minas Gerais, especialmente o escoamento do café. Representou a decepção dos mineiros, de acordo com os discursos dos senadores, devido à precariedade dos seus serviços.

O trem símbolo do progresso do século XIX e início do século XX não teve o impacto entre os mineiros que, ao sonharem em implantar uma vasta rede ferroviária no território, desejaram que ela promovesse rapidamente o desenvolvimento econômico e social. O tão almejado engrandecimento mineiro não veio conduzido pela força do trem. A precariedade dos serviços e os prejuízos de investimentos desvelaram um cenário de decepção ante as expectativas dos senadores mineiros sobre as estradas de ferro, inclusive do senador Afonso Pena. As críticas de Afonso Pena à Leopoldina demonstraram sua frustração em relação à ideia de modernidade contida na imagem do trem. O progresso foi trazido pelo trem, mas com velocidade muito pequena, dentro de uma ordem pré-estabelecida, conforme a organização conservadora das elites políticas mineiras.

Bibliografia

Fontes Documentais

ANAES DO SENADO MINEIRO 1891-1910. Atas e Legislações do Senado e do Congresso Mineiro (ata, fundo ou relatório). Localização: A613; 350. 1891-1910. Arquivo Público Mineiro.

Referências Bibliográficas

AZEVEDO, André Nunes. Da Monarquia à República: Um Estudo dos Conceitos de Civilização e Progresso na Cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906. Dissertação de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Departamento de História – Pontífice Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transporte, modernização e formação regional. Subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. Belo Horizonte : UFMG/CEDEPLAR, TD 458, 2012.

BLASENHEIM, Peter. L. As Ferrovias de Minas Gerais no século XIX. Locus Revista de História, V.2 Nº2: 81-110. Juiz de Fora. Julho/Dezembro. 1996. IN: <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/01/5-peter.pdf>, acessado em 26 de janeiro de 2014.

BRAGA, Marco; GUERRA, Andreia; REIS, Cláudio. Breve História da Ciência Moderna – Volume 4: A belle-époque da ciência (século XIX). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2008.

CARVALHO, José Murilo de. Pontos e Bordados, Escritos de História e Política. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

CHARAUDEAU, Patrick. Discurso Político. São Paulo: Editora Contexto, 2008.

Congresso Mineiro. Anais do Senado Mineiro do Estado de Minas Gerais, 1891-1906. Arquivo Público Mineiro.

COSTA, Angela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. 1890-1914: No tempo das certezas. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DULCI, Otávio Soares. João Pinheiro e as origens do desenvolvimento mineiro. IN: Minas e os fundamentos do Brasil Moderno. GOMES, Ângela de Castro (Org.) Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. Território e Geopolítica nas Minas Gerais do Século XIX. IN: http://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/consulte/publicacoes_assembleia/periodicas/cadernos/arquivos/pdfs/16/haruf_salmen.pdf, acessado em 20 de julho de 2012.

- FAORO, Raimundo. Os Donos do Poder – Formação do Patronato Político Brasileiro. 5ª edição. São Paulo, Globo Editora, 2012.
- GOMES, Ângela de Castro (Org.). Minas e os fundamentos do Brasil moderno. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2005.
- GONÇALVES, Irlen Antônio; NOGUEIRA, Vera Lúcia. Educação e Escolarização em Minas Gerais: o Legislativo e o Executivo como produtores da representação dos trabalhadores. IN: Progresso, Trabalho e Educação Profissional em Minas Gerais. GONÇAVES, Irlen Antonio (ORG). Belo Horizonte, Mazza Edições, 2012. pág. 41-60.
- HARDMAN, Francisco Foot. Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª edição. revista e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- HOBSBAWM, Eric. J. A Era dos Impérios 1875-1914. São Paulo, Paz e Terra, 2011.
- KOSELLECK, Reinhart. Futuro Passado - Contribuição à Semântica dos Tempos Históricos. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2006.
- LESSA, Simone Narciso. Trem de ferro: Do Cosmopolitismo ao Sertão. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. Ferrovia, Sociedade e Cultura, 1850-1930. Belo Horizonte, Argumentum Editora, 2009.
- LUCAS, Maria Angélica Olivo Francisco. Evolucionismo Spenceriano: Concepções de progresso, Estado e educação. Site: Sociedade Brasileira de História da Educação. IN: http://www.sbhe.org.br/novo/congressos/cbhe1/anais/094_maria_angelica.pdf, acessado em 10 de abril de 2014.
- MELLO, Maria Tereza Chaves de. A modernidade Republicana. IN: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042009000100002, acessado em 20 de julho de 2012.
- MELLO, Maria Tereza Chaves de. A República Consentida: Cultura Democrática e Científica do Final do Império. Rio de Janeiro, FGV Editora, 2007.
- OLIVEIRA, Pablo de Souza. Quando o trem partiu? Ferrovia, cidade, memória e identidade em Novo Cruzeiro – MG. (1960 – 2007). Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Severino Sombra. Vassouras, 2009.
- PÁDUA, Pedro Geraldo. O Conceito de Progresso nas mensagens dos presidentes do Estado de Minas Gerais (1891-1930). Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.
- PRADO, Luiz Carlos Delorme. A Economia Política das Reformas Econômicas da Primeira Década Republicana. IN: <http://seer.ufrgs.br/AnaliseEconomica/article/view/10724>, acessado em 20 de julho de 2012.
- SCHWARCZ, Lília Moritz. O Espetáculo das Raças. Cientistas, Instituições e Questão Racial no Brasil 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Vol. 2 Nº 4,

2010.

IN:

http://www.rbhcs.com/index_arquivos/Artigo.Caminhosferrovi%C3%A1rios.pdf,
acessado em 27 de janeiro de 2014.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O Teatro das Oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”. Belo Horizonte, C/Arte Editora, 2001.

WIRTH, John D. Minas Gerais na federação brasileira 1889-1937: o fiel da balança. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.