

Elites regionais e o fim da *era ferroviária*

O debate na Assembleia Legislativa de Minas Gerais(1921-1937)

O presente trabalho analisa o discurso da elite política mineira a partir do estudo dos debates da Assembleia Legislativa de Minas Gerais acerca do tema da modernização dos transportes entre as décadas de 1920 e 1930, objetiva-se adicionalmente o diálogo com os trabalhos de Barbosa (2011) e Lopes (2012), que também analisaram os anais da Assembleia Legislativa para as três primeiras décadas do período compreendido como *era ferroviária*, ou entre 1870 e 1900.

PALAVRAS CHAVE: Minas Gerais, República Velha, Era Vargas, *era ferroviária*, elites políticas regionais.

Luiz Antonio do Nascimento de Sá – Face/UFMG

Marcelo Magalhães Godoy – Face/UFMG

História Econômica e Demografia Histórica

A Era Ferroviária Mineira

Em uma análise do padrão do desenvolvimento ferroviário mineiro há que se contemplar as características da economia regional, bem como o perfil da elite política mineira que determinaria os padrões desta modernização e as limitações da mesma. Percebe-se que parte da historiografia dedicada ao estudo da modernização ferroviária embasa-se no pressuposto que associa o desenvolvimento dos transportes ao desenvolvimento da atividade agroexportadora cafeeira. Tal visão tende a tratar o caso da expansão ferroviária paulista como padrão de modernização ferroviária brasileira.

Telio Anísio Cravo (2013) propõe-se a preencher lacuna historiográfica sobre os transportes no Brasil, que pouco conhece o desenvolvimento técnico e a participação de engenheiros na construção do modal rodoviário no século XIX. O trabalho com fontes primárias coletadas no “Banco de Dados de Estradas e Pontes”, entre outros relatórios e documentos, atesta a incorporação de técnicas estrangeiras na construção de estradas e pontes, antes do período de advento das ferrovias, possibilitada pelo direcionamento dos recursos de Engenharia para estes interesses, e a construção de um aparato administrativo que suportasse tal desenvolvimento.

O ano de 1835, por meio da iniciativa de Bernardo Pereira Vasconcelos, é definido como o marco inicial na elaboração de um plano viário regional e a partir do qual se desenvolveria a capacidade técnica e administrativa que permitiria a construção de estradas e pontes em Minas Gerais. Na primeira legislatura, de 1835, discutiu-se a necessidade de superação do isolamento geográfico mineiro e aprimoramento da comunicação interna da província. O plano previa a construção de quatro estradas carroçáveis que estabeleceriam conexões entre a capital e o interior da província e a ramificação destas quatro estradas em linhas secundárias que criariam um traçado rodoviário de formato capilar (BARBOSA, 2011: 171-172).

No ano de 1864, com o objetivo de acelerar a implantação de sistema de transportes, elabora-se o segundo plano viário da província, elaborado pelo engenheiro Henrique Gerber, que previa a combinação entre as modalidades ferroviária, rodoviária e fluvial, tendo como eixo a Estrada de Ferro D. Pedro II (BARBOSA, 2011: 172). O plano, porém, não é concretizado, impondo a reformulação do projeto de modernização dos transportes em Minas Gerais, que viria a ser realizado sete anos depois, na fase inaugural da *era ferroviária* mineira.

Barbosa considera o Plano de Viação de 1871, elaborado pelo engenheiro Modesto Faria Bello, como um avanço na discussão de políticas de transportes de alcance provincial, pois guardava a intenção clara de promover a integração global, ou seja, integração intraprovincial(entre sub-regiões mineiras) e interprovincial (entre Minas e outras províncias).

Barbosa estuda o discurso da elite política mineira nos debates acerca da modernização dos transportes por meio da consulta aos Anais da Assembleia Provincial para o período de 1870 a 1889, no contexto do início da *era ferroviária mineira*. A Estrada de Ferro Dom Pedro II, a primeira ferrovia a adentrar o território mineiro, em 1869, representa o surto inicial da expansão que se seguiria, visto que “se constituiu no tronco principal, a partir do qual se desdobrou grande parte da malha mineira(2011: 142)”.

Como destacado anteriormente, a expansão ferroviária, tal qual a expansão do modal rodoviário que a precedeu, realiza-se em Minas Gerais por meio de decisiva iniciativa estatal, o que se justifica pelos altos custos de investimentos que tal modalidade de transporte implicava e pela própria desintegração da economia mineira. O esquema de concessão adotado a partir de então implicava, entre outros aspectos, na responsabilidade do Estado de – além de fiscalizar os empreendimentos das linhas férreas – criar mecanismos para atração do capital privado, como isenção fiscal e garantias sobre o capital investido.

As evidências do comprometimento dos membros do Legislativo com as sub-regiões de origem surgem com frequência nos discursos dos Anais, contrastando com a proposta de unificação regional e fortalecimento da província a partir da expansão ferroviária prevista no plano de 1871 (2011: 184-185). Identifica-se também a desigualdade da distribuição de recursos, como reflexo do peso político de regiões de maior dinamismo econômico: o Norte de Minas, mais atrasado economicamente, é preterido ao longo do período; enquanto o Sul e Zona da Mata são visivelmente mais beneficiadas.

A submissão da expansão ferroviária mineira à política imperial para o setor também deve ser destacada como condicionante dos objetivos da modernização dos transportes em Minas Gerais. Isso porque o interesse em abocanhar parte do fluxo de recursos públicos impunha a submissão da elite provincial ao projeto imperial de expansão ferroviária, que privilegiava a região voltada para a economia primário exportadora

(BARBOSA, 2011: 150). A dependência dos recursos imperiais comprometia, por conseguinte, o projeto de integração interna e o desenvolvimento do mercado provincial.

Portanto, o *formato radial* do traçado ferroviário a ser desenhado no território mineiro a partir da década de 1870 e a distribuição das linhas férreas na província, depois estado, são reveladores dos interesses a que esta etapa da modernização dos transportes atendia: ao invés de priorizar a integração regional e romper o isolamento das sub-regiões mais atrasadas, a expansão ferroviária favoreceu as áreas de maior representação política e à conexão com outras províncias/estados que serviam ao escoamento da produção cafeeira.

As contradições já presentes nas duas primeiras décadas de expansão da modalidade de transporte em questão reverberam nas discussões na Assembleia, onde a funcionalidade do projeto ferroviário foi colocada em questão por alguns dos deputados provinciais. Para além das discussões acerca do traçado das linhas férreas, da crítica o favorecimento de algumas sub-regiões, da reivindicação da construção em outras sub-regiões mineiras menos favorecidas, são identificados debates que questionam: “i. a ausência de indústrias que justificassem o modal; ii. a necessidade de planejamento;iii. os impactos orçamentários negativos (BARBOSA, 2012: 194)”. Entre as três críticas, destaca-se o temor dos deputados pelo desequilíbrio fiscal, que ocupou progressivamente espaço nos Anais da Assembleia à medida que se aprofundava o endividamento da província em decorrência dos gastos com ferrovias.

Miguel Lopes(2012) dedica-se a trabalho análogo ao de Barbosa, ao analisar os Anais da Assembleia com o objetivo de estudar a orientação da elite política mineira nas discussões acerca da modernização dos transportes ao longo da primeira década republicana. Para o recorte temporal assumido, há que se considerar os impactos da mudança para regime federalista sobre a formulação de políticas públicas no estado de Minas Gerais, as relações entre as instâncias municipal, estadual e federal decorrentes desta mudança e a inserção de Minas Gerais no cenário político nacional.

O autor destaca que a mudança de atribuições entre os âmbitos municipal e estadual teria sobrecarregado o município no que tange às atribuições na construção de estradas de rodagem, enquanto na esfera estadual elegia-se o transporte ferroviário como prioridade. As limitações do processo de expansão ferroviária, somadas à incapacidade

dos governos municipais de suprir toda a demanda por estradas e pontes, manifesta-se no papel destacado que as vias e meios tradicionais continuaram a ter nos transportes de Minas Gerais. Igualmente destaca-se a distribuição desigual dos investimentos em transportes no território mineiro, fato também atestado por Barbosa para as duas décadas imediatamente anteriores (LOPES, 2012: 24-25)

Além das reivindicações por maiores investimentos estaduais e das críticas ao favorecimento de certas sub-regiões em detrimento de outras, a contestação ao padrão de modernização ferroviária mineira manifesta-se nas discussões na Assembleia por meio da cobrança por maior fiscalização do governo no cumprimento das cláusulas dos contratos de concessão. A carência de investimentos e a operação em nível inferior ao tráfego mínimo são exemplos de quebras de contrato por parte das empresas de linhas férreas denunciadas pelos membros do Legislativo. A expansão de linhas férreas sem o consentimento do governo demonstra mais uma vez a incapacidade do Estado de assumir seu papel de fiscalizador de maneira eficiente.

Percebe-se, portanto, que os problemas postos nas duas primeiras décadas de expansão ferroviária, ainda estão presentes nas discussões sobre os transportes na primeira década da República. Ainda que o destaque conferido ao tema nos debates comprove a importância das políticas públicas de transportes, atesta-se: a ineficiência e não funcionalidade do traçado ferroviário; a falta de planejamento; a deficiência na fiscalização; a desigualdade da distribuição de linhas ao longo do território do estado; a disputa entre os deputados por recursos públicos que favoreçam suas sub-regiões. As debilidades e contradições do projeto de modernização ferroviária ao longo das três primeiras décadas da *era ferroviária mineira* manifestam-se na persistência de vias e meios de transportes tradicionais, no peso orçamentário das políticas de transportes e na primeira fase de encampação de ferrovias pelo Estado.

A despeito das críticas já apontadas por membros do Legislativo a respeito das contradições da modernização ferroviária atestadas nas três últimas décadas do século XIX, o ritmo de expansão ferroviária em Minas Gerais permaneceria crescente no início do século XX. O regime republicano conferia maiores poderes aos governos estaduais em contraposição ao regime monárquico que, como destacado anteriormente, constringia a ação dos governantes provinciais. Além da descentralização que se traduziu em maior autonomia para os estados na condução de políticas de transportes, a

integração da elite política mineira e a consequente ascensão à categoria de elite regional de primeira grandeza ao lado de São Paulo, possibilitou o aumento do poder de barganha na extração de recursos públicos federais a serem investidos em ferrovias.

O peso político do estado de Minas Gerais no âmbito nacional, a partir da aliança com São Paulo, poderia interferir na orientação das políticas de transporte para superação do atraso relativo do estado e a correção dos erros já detectados no traçado ferroviário. Porém, o que se seguiu foi a persistência do padrão de modernização de transportes em curso nas décadas anteriores. Ainda que a primeira metade da década de 1900 seja marcada por brusca redução no ritmo de expansão das linhas férreas, o período de 1908 a 1916 daria um novo fôlego ao ciclo de crescimento da malha ferroviária mineira (BATISTA, BARBOSA, GODOY, 2012: 191-192). É importante ressaltar que na década de 1900 já se evidenciava a precarização e o endividamento das empresas ferroviárias, que teriam forçado a intervenção direta, por meio da encampação, como ocorre com a empresa Muzambinho, que depois de encampada em 1907 é vendida ao Governo Federal, e a Oeste de Minas, encampada diretamente pelo Governo Federal. Ainda assim, no período de 1908 a 1916 a extensão férrea de Minas Gerais eleva-se em 2170,6 km (BATISTA, BARBOSA, GODOY, 2012: 192). O paradoxo entre a constatação do peso orçamentário das políticas de transportes, a questionável eficiência das mesmas e a decisão de investir em mais um ciclo de expansão ferroviária, endossa a irracionalidade e a desconexão entre as decisões das políticas de transportes e a realidade econômica do estado.

As décadas de 1920 e 1930 serão marcadas por um ritmo de crescimento mais lento das linhas férreas e pelo aumento da atenção conferida ao modal rodoviário. Durante a década de 1920, ocorrem novas encampações, de trechos da Estrada de Ferro Paracatu e da Estrada de Ferro Goiás, além da incorporação de trechos de companhias privadas pela Central do Brasil. O destaque maior, porém, é conferido à Rede Sul Mineira, arrendada em 1921 pelo Estado de Minas, cuja política de reaparelhamento contribuiu fortemente para a elevação dos gastos públicos no setor de transportes na década em questão.

Na década de 1930, em um contexto de gastos crescentes, elabora-se o Plano da Rede Mineira de Viação que unifica a administração de todas as linhas férreas pertencentes ao Estado, com exceção da Central do Brasil (BATISTA, BARBOSA, GODOY, 2012:

197). O modal rodoviário, por sua vez, continua ganhando importância e registra-se o aumento dos gastos dos cofres públicos estaduais com a construção de estradas.

Os debates na Assembleia Legislativa de Minas Gerais (1920-1940)

Ao longo da década de 1920, estava em vigência no Brasil o sistema bicameral nos legislativos estaduais. Portanto, para esta década foram consultados os arquivos referentes às discussões da Câmara dos Deputados e do Senado Mineiro. Entre as fontes primárias consultadas na Biblioteca da Assembleia Legislativa de Minas Gerais, os Anais do Senado Mineiro de 1928 e 1929 encontravam-se em reparo e, conseqüentemente, foram compulsados na pesquisa.

Durante a década de 1930, o Legislativo só funcionou entre os anos de 1935 e 1937, estando fechado entre 1931 e 1934, para retornar com apenas uma casa (a Assembleia Legislativa), até ser fechado novamente em 1937, com o golpe do Estado Novo. Para além da restrição histórica, não foram localizados os Anais para o ano de 1936.

Pretende-se confirmar, com o estudo dos Anais, que, a despeito da ruptura política entre as décadas de 1920 e 1930, atesta-se um processo de continuidade no que diz respeito à condução das políticas de transportes, e na percepção da elite política presente nos debates do Legislativo.

Com o objetivo de organizar os subsídios encontrados nos arquivos consultados, os discursos passaram por divisão temática, em que se atestou a incidência dos seguintes temas:

Temas	Número de excertos coletados na Câmara dos Deputados	Número de excertos coletados no Senado Mineiro
Distribuição sub-regional dos recursos para ferrovias	21	6
Setor rodoviário	19	7
Equilíbrio orçamentário	15	2
Clientelismo e corrupção	11	1
Administração pública da rede ferroviária - Rede Sul-	9	1

Mineira e Rede Mineira de Viação		
Desenvolvimentismo	6	3
Paralisação de obras e deficiências técnicas	5	5
Questão tarifária das ferrovias	3	2
Integração entre modalidades de transporte distintas	3	2
Persistência dos transportes tradicionais	-	3

O destaque para o assunto da distribuição sub-regional dos recursos para os transportes no agrupamento temático confirma a dificuldade da elite política mineira em atuar em prol dos interesses dos estados. A maioria dos excertos dos debates parlamentares inseridos neste grupo temático consiste em solicitações de prolongamentos, encampações, ou clamores por maior atenção a alguma das sub-regiões de Minas Gerais.

Cabe ainda mencionar que parte dos excertos foram relacionados a mais de um tema. Percebe-se, por exemplo, que a associação entre as discussões em torno da Rede Sul-Mineira e da Rede Mineira de Viação com a questão do peso orçamentário das políticas de transportes para Minas Gerais foram frequentes, no contexto do aumento da função administrativa do Estado no setor ferroviário.

É necessário esclarecer ainda que o grupo temático “setor rodoviário” pode permitir uma interpretação equivocada de quanto a proeminência das políticas para este setor no contexto de esgotamento da expansão ferroviária. As menções à modalidade rodoviária são pontuais, quase metade delas solicitações de construções de estradas ou pontes em locais específicos. A apresentação de projetos estaduais de transporte rodoviário ganhou destaque nos debates da Assembleia Legislativa na década de 1930, mas até o fim do período estudado não surgiu como ameaça à capacidade de mobilização em torno dos interesses ferroviários.

Em 1924, Camillo Chaves fez um longo discurso na Câmara dos Deputados, em que defendeu a construção de uma linha de ferro ligando o Triângulo Mineiro ao resto do estado. Chaves atestou que a Companhia Mogiana, estrada de ferro com a maior parte de seus trilhos em território paulista, apresentou limitações em promover a integração do estado e dinamizar a economia da sub-região, ao mesmo tempo em que acusou a mesma estrada de ferro de facilitar o acesso de São Paulo à sub-região, o que alargaria, segundo ele, o poder de influência paulista no Triângulo Mineiro. Em seu discurso destacam-se as comparações entre a rede ferroviária mineira e a rede paulista:

“A rede ferroviária do Estado de Minas não é inferior à rede paulista em desenvolvimento kilometrico. É, entretanto, immensamente inferior a esta em significação economica. As estradas paulistas, visando o interior, orientam-se no sentido de localizarem-se nos valles providos de grandes mattas de terra rôxa, originando isto um grande desenvolvimento na lavoura cafeeira, que é o orgulho e a razão da prosperidade economica do vizinho Estado.

De facto, na rota das suas vias-ferreasprincipaes, da Paulista, da Mogyana, da Sorocabana, da Araraquara, da Noroeste do Brasil, as lavouras de café e de outros cereaes ostentam toda a sua pujança e a prosperidade dessas estradas é conhecida, assim como a deslumbrante riqueza das suas zonas marginaes.

Por outro lado, vê-se a inefficiencia das estradas mineiras, que, construídas talvez segundo objetivos políticos, não têm facultado ás zonas que percorrem, o desenvolvimento observado nas zonas paulistas, assim não logram rendas sufficientes para o próprio enriquecimento. São más estradas, porque não têm zonas boas; são zonas más, porque não dão vida ás suas estradas.

São quase sempre próprios federaes ou estaduaes, unico meio porque se lhes evita o fracasso. Isto, é o que se observa, com algumas excepções” (AALMG-CD, 1924: 550-551).

Observa-se na comparação estabelecida entre Minas Gerais e São Paulo a vinculação estreita entre lavoura cafeeira e traçado ferroviário, que não se reproduz no caso mineiro. Chaves insinua que determinações políticas teriam contribuído para uma distribuição disfuncional e seletiva dos investimentos ferroviários no território mineiro, desfavorecendo o potencial de desenvolvimento e integração da modernização ferroviária e comprometendo a viabilidade econômica da manutenção das estradas de ferro. O resultado da ineficiência da maior parte das estradas de ferro mineiras, segundo o deputado, seria a passagem do controle das linhas férreas do setor privado para o setor público.

Cabe ressaltar que no discurso de Chaves, que clamava por integração regional e por uma distribuição mais equânime dos recursos, a retórica de fortalecimento do estado

está serviço de uma reivindicação que atenderia a uma região específica. Assim como o deputado Camillo Chaves julgava que a região que representava (Triângulo Mineiro) era preterida pelos favorecimentos do governo nas políticas de transportes, outros políticos utilizaram do mesmo discurso para demandar recursos para as regiões que representavam. O resultado da orientação política aos interesses personalistas, de favorecimento às sub-regiões, pode ser observado na passagem seguinte:

“O Sr. Washington Pires: - Façamos o início da política do transporte, transporte fácil, transporte rápido, mais curto e mais barato.

Com a devida vênia, senhores entendidos em coisas de economia política, certamente Minas precisa encarar o transporte como factor máximo de sua economia. Para que produzir se a impossibilidade do transporte aniquila a produção?

A maioria dos nossos productos de lavoura, mais do que estes aquelles promanados da mineração, tem a sua cotação presa, jungida, asphyxiada pelo factor frete.

É o frete que dá valor ao nosso mineiro, ás nossas madeiras; o frete onera tanto alguns dos nossos productos dos mais vulgares, que explorá-los é de má orientação; eles valem menos que as exigências tarifarias.

Sr. Presidente, o Triangulo vem de estender linhas férreas que o estão integrando a Minas; o Sul precisa também desta integração. Foreiro commercialmente de São Paulo, elle vive como que economicamente divorciado de Minas... pensando só no café ...fóra de Minas, que Minas não póde pensar só no café. O Sul assim apartado de nós outros...

O Sr. Ignacio Barroso: - E também o Norte precisa de estradas de ferro.

O Sr. Washington Pires: -Norte tem sido a menina dos olhos do ilustre e eminente actual Ministro da Viação. Cada dia os jornaes noticiam uma inauguração ferroviária no Norte de Minas...

O Sr. Ignacio Barroso: - Apenas no Norte do Valle do S. São Francisco.

O Sr. Ignario Murta: - No começo do Norte de Minas.

O Sr. Olyntho Martins: - O valle do Jequitinhonha não gosa de taes benefícios.

O Sr. Martins Prates: - Perfeitamente. O extremo Norte é a parte mais necessitada; lá nada se faz.

O Sr. Claudemiro Ferreira: - O Nordeste tem sido beneficiado também, não só o Valle do São Francisco.

O Sr. Washington Pires: - Entendam-se v.v. excs. uns com os outros sobre esses diversos *Nortes*, que para mim constituíam um Norte só. Para mim o Norte seria unico, essa vasta região, esse Eldorado de riquezas inapreciáveis que é a vasta faixa de Minas, de Goyaz á Bahia.

O Sr. Ignácio Barroso: - V.exc. disse que o Sul tem todo progresso; entretando, o Norte não tem nenhum.

O Sr. Washington Pires: - Do que não me cabe culpa, concordará v.exc. É preciso então que facilitemos, por esta via férrea que eu peço, os meios do Sul mandar o seu progresso ao Norte e é seguindo a normalidade dos factos que havemos de chegar até lá(AALMG-CD, 1926 :656)''.

A discussão na Câmara dos Deputados no ano de 1926 se inicia com o discurso de Washington Pires, que defendeu a criação de uma estrada de ferro ligando Formiga a Passos, que iria entroncar-se à Rede Sul Mineira (estrada de ferro de propriedade federal, administrada pelo governo estadual) a fim de promover a integração da região do Sul de Minas com o Centro e com o Oeste do estado.

A região Sul era, no período em questão, uma de áreas maior dinamismo econômico, de importante produção cafeeira, além de ser uma das áreas mais amplamente beneficiadas pela modernização ferroviária em Minas Gerais. Já o Norte de Minas, na década de 1920, possuía economia pouco dinâmica, e era carente de recursos para políticas de transportes por parte do governo. Ainda assim, Washington Pires hesitou em reconhecer a discrepância entre o quadro de carência de vias modernas de comunicação no Norte e as limitações do traçado ferroviário já existente no Sul, e recusou-se a recuar em sua posição de que o Sul de Minas merecia prioridade na atenção do governo, no que diz respeito à política de transportes.

Percebe-se ainda no discurso de Pires a menção ao Triângulo Mineiro como exemplo bem sucedido de região que recebeu recursos do governo para o setor de transportes e conseguiu desenvolver-se a partir de então, enquanto no discurso de Chaves, dois anos antes, a região era vista por este deputado como preterida. É possível concluir, portanto, que havia uma tendência, própria de deputados de orientação sub-regionalista, de relutar em reconhecer-se como favorecido pelo governo, ao mesmo tempo em que se prontificavam a apontar os benefícios a outros deputados e suas respectivas sub-regiões, taxando-os de injustos.

Outro ponto de discussão na Assembleia Legislativa era o peso que deveria ser conferido ao setor de transportes na distribuição orçamentária. Mesmo admitindo-se o recorte temporal que corresponde às etapas finais da *era ferroviária*, em que os resultados da modernização ferroviária para Minas Gerais já se revelavam pouco exitosos, acusa-se a insistência na questão dos transportes como prioridade dos debates parlamentares. O discurso de apoio à priorização da modernização dos transportes

defende o que foi chamado por alguns dos deputados estaduais da época de “efeito reprodutivo” do setor de transportes. Isso significa que os investimentos em transportes seriam recompensados, devido à capacidade das melhorias no setor de impulsionarem o desenvolvimento econômico.

Durante o período, discursões sobre instrução pública, saúde e higiene ganharam maior atenção no Legislativo, o que pode ser atribuído à postura que se queria progressista herdada do movimento republicano, e que também serve como orientação para as políticas de transportes. Alcançar o progresso, nos discursos da Assembleia, significava não só obter destaque econômico, mas também atingir certo padrão social, em que condições dignas de saúde, comunicação e educação eram indispensáveis. Na hierarquia das melhorias sociais necessárias para que se atingisse esse padrão social elevado, o transporte era frequentemente prioridade (AALMG-CM, 1928: 315).

Ainda a respeito da questão orçamentária, o conflito de interesses entre o equilíbrio das contas públicas e o ímpeto por novas obras de modernização dos transportes também foi mote para debates na Assembleia Legislativa. Não eram raros os discursos em que se acusava a Comissão de Finanças de zelo excessivo com o equilíbrio orçamentário, que estaria privando o estado de investimentos indispensáveis para o desenvolvimento mineiro. Um exemplo é o discurso do deputado João Henrique, em 1928, reclamando da não aprovação de duas emendas, sendo uma delas um projeto em que solicitava a construção de um prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas, em direção às cidades de Sacramento e Prata (AALMG-CM, 1928: 351). O deputado apelou até para a questão de necessidade de integração regional frente à ameaça de influência paulista, mas não fez quaisquer indagações a respeito da situação financeira do estado. O que se questionou em seu discurso foi a desaprovação de seu projeto, que pareceu ser vista por ele como uma ofensa pessoal.

Ainda que a acusação de obsessão com o equilíbrio orçamentário seja frequentemente atribuída a políticos mineiros, a argumentação de João Henrique ampara-se na premissa de que as obras de transporte eram tão indispensáveis que sua viabilidade financeira não precisava ser discutida. Independente da importância da obra a que o deputado pleiteava por meio da emenda, reforça-se com mais este exemplo, o padrão de ação dos deputados mineiros: a prioridade conferida em obter seu quinhão na disputa por aprovação de projetos na Câmara.

É de se esperar que, nesta etapa da era ferroviária mineira, as restrições tenham sido maiores, haja vista a ineficiência das estradas já construídas e a dificuldade das estradas sustentadas até então com capital privado, que exigiram a intervenção estatal para manter-se em funcionamento. Ainda assim é surpreendente atestar, por meio dos discursos nos Anais para as décadas de 1920 e 1930, que o argumento confiante na capacidade da modernização dos transportes em romper com o atraso econômico mineiro, continue sendo sustentado com tanto empenho como o faz João Henrique, abusando de apelos patrióticos e noções vagas de progresso e desenvolvimento.

Em sintonia com o “apelo” de João Henrique na Câmara dos Deputados, Camillo de Britto também relativizou a importância do equilíbrio orçamentário em discurso no Senado em 1921, ao alegar que os gastos públicos são indispensáveis para promover a economia e estimular a produção, garantindo superávits no longo prazo:

“Realmente, não pode haver *superavit* da receita sobre a despesa sinão quando todas as fontes de produção estão em aumento e desenvolvimento sensíveis. A receita, porém, que não offerecelogar ao *déficit*, não pode apresentar uma agricultura e industria em boas condições para a critica pessimista a que são affeitos os cassetras da política (AALMG-SM, 1921: 113)”.

O discurso de Brito conduz a uma reivindicação de investimento na região do Rio Doce, região vinculada à exportação cafeeira da Zona da Mata, e servida até então pela Estrada de Ferro Leopoldina, financiada com capital estrangeiro. A proposta do deputado era de atendimento da área do Rio Doce ainda carente de comunicações:

“... É necessário que se construam meios de transporte para o lado esquerdo do Rio Doce, e se continue a Estrada de Ferro Leopoldina para o lado direito, cujas terras são optimas. O lado esquerdo esta completamente incultivado.

Embora sem vias de comunicação, alli está entretanto, o melhor de nossas forças e riquezas naturaes(AALMG-SM, 1921: 114)”.

“Façamos como em S. Paulo; romperam os sertões por estradas de ferro procurando as terras virgens do Baurú e do interior.

A principal preocupação do legislador em Minas deve ser também estender a via férrea por toda a matta e pelas margens do Rio Doce, afim de dilatar a sua riqueza e tornar ainda mais importante o logar que este Estado já occupa na cultura do café (AALMG-SM, 1921: 115)”.

Mais uma vez, surge a comparação com o caso paulista de modernização ferroviária, considerado como modelo bem sucedido. O discurso de Camillo de Britto, que atesta a

inferioridade da cultura cafeeira mineira em relação a São Paulo, parece indicar uma miopia quanto à realidade econômica de seu próprio estado. A insistência em se espelhar em um modelo de desenvolvimento de transporte que se fie na associação com o capital gerado pela economia primário-exportadora e, portanto, incompatível com a orientação de mercado de Minas Gerais, parece ter desviado o foco das reais necessidades do estado, antes província, quando se iniciou o surto do desenvolvimento ferroviário. De qualquer forma, cabe ressaltar que a cultura cafeeira mineira apesar de não tão pungente quanto a paulista, ainda ocupava destaque no quadro da produção do setor no país – a despeito das limitações técnicas já mencionada – e ainda era componente de destaque na arrecadação estadual. Assim sendo, o compromisso com o café, apesar de não ser prioridade na formulação de projetos e discussões no Legislativo, não poderia ser completamente ignorado pela elite política mineira.

Apesar das frequentes manifestações, que sugerem falta de racionalidade na formulação de políticas voltadas para a modernização dos transportes, e falta de unidade nos projetos e conflitos entre interesses particulares, identificam-se algumas vozes que apresentaram críticas contundentes às contradições da expansão ferroviária já na sua fase final, nos discursos do Senado e da Câmara dos Deputados. Uma das maiores dificuldades na análise dos debates na Assembleia é distinguir as reivindicações e contestações dos deputados e senadores direcionadas prioritariamente para o favorecimento próprio (atendimento imediato de suas propostas) das críticas contundentes que tem como objetivo provocar uma revisão dos termos de condução das políticas de transporte e fazer propostas mais abrangentes, ao invés de continuar solicitando novas obras que atendem a áreas específicas.

Na passagem em que Camillo Chaves, então deputado, apontou várias das deficiências da rede ferroviária mineira, para logo em seguida fazer solicitações à sub-região Triângulo Mineiro, questionou-se se suas reais intenções eram de fato promover um crescimento da sub-região que servisse ao estado como um todo, ou reverberar uma postura sub-regionalista que impedia a integração regional. Porém, naquela passagem atestava-se que o deputado avaliava o fluxo para mercados externos, entre o Triângulo e São Paulo, como desfavoráveis a economia mineira, o que, de antemão, coloca a sua argumentação em um posto mais elevado, em comparação aos discursos retóricos associados a interesses localistas.

Percebe-se, então, naquele discurso proferido na Câmara dos Deputados em 1924, que o deputado demonstrou alguma admiração pelo modelo de expansão ferroviária paulista, no que diz respeito à capacidade deste estado de servir-se do capital privado para o desenvolvimento ferroviário e promover o retorno deste investimento em crescimento econômico. Contudo, problematizou o desenvolvimento de uma economia voltada para fora, por entender que a priorização dos vínculos com os mercados dos estados vizinhos poderia resultar em inserção periférica do estado no país e em termos de troca desfavoráveis a Minas Gerais.

Em 1927, Camillo Chaves, agora como Senador, apresentou discurso em que novamente demonstrou capacidade de compreensão dos problemas do setor ferroviário mineiro. No discurso em questão, Chaves pediu a elaboração de um novo plano ferroviário, que reunificasse as decisões do setor e estimulasse o capital privado. Trata-se do único projeto para o setor ferroviário de alcance nacional apresentado pelo Legislativo (Senado Mineiro e Câmara dos Deputados) durante todo o período definido como recorte temporal para este estudo:

“Como é evidente, a chave do progresso do nosso Estado consiste no desenvolvimento de sua rede ferroviária, que com os seus trilhos levará o desenvolvimento às zonas de grande capacidade productiva e, por elles, levando ao consumo, escoará os productos da sua lavoura (AALMG-SM, 1927: 210)”.

“Evidente é, entretando, Sr. Presidente, a exigüidade das rendas publicas deante do vulto do problema. Mal bastam ellas ao custeio de outras applicações indispensaveis.

Nem convém ao Estado, entendo eu, administrar estradas de ferro, que geralmente acarretam, no volume dos capitaes necessários, pesados encargos ao thesoupublico, sem a remuneração devida.

É o que se observa no insuccesso da administração nas estradas de propriedade do governo, na parte concernente aos rendimentos de capital.

Verdade é que este já as adquiria de companhias particulares mal succedidas e arruinadas, victimas de seus erros de origem.

Como, pois, incentivar as construcções de estradas de ferro?

Interessando novamente os capitaes particulares, despertando as iniciativas tendentes no desenvolvimento das construcções ferroviárias até agora amortecidas e desenganadas por uma série de fracassos (AALMG-SM, 1927: 210)”.

“Infelizmente a nossa legislação em vigor, posto que confusa e insufficiente, não seduz a iniciativa particular para empreendimentos desta ordem (AALMG, 1927: 210)”

“Na confecção dos traçados não predominou a razão econômica, única que oferece garantias de êxito aos empreendimentos.

Esta foi uma falha da nossa legislação, quando da elaboração dos planos de viação, ao contemplar zonas que não podem, pela sua falta de potencialidade, retribuir o desenvolvimento o custo do benefício.

Zonas pobres dotadas de estradas de ferro, continuam estacionárias, servidas por estradas arruinadas.

Para a iniciativa particular convém os traçados econômicos, cabendo ao Estado fiscalizar a sua escolha, em bem da defesa do Tesouro, que sofre os ônus dos auxílios, das garantias, do prejuízo indireto proveniente da possível ineficiência das empresas e, finalmente, nas empenhagens custosas nos casos de fracassos das companhias. Essa fiscalização deve se estender à construção ao aparelhamento técnico e à própria administração (AALMG, 1927: 211)”.

O discurso de Camillo Chaves ainda que reproduza a narrativa desenvolvimentista que justificou a expansão ferroviária mineira desde seu início na década 1870, demonstra consciência do fracasso da maioria das iniciativas particulares realizadas até então, a desorganização da atuação do governo no setor, refletida na falta de unidade da legislação ferroviária, e o peso para os cofres públicos das administrações das estradas de ferro que àquela altura já haviam decretado falência. A crença na capacidade de reversão do quadro das políticas de transportes, portanto, não vem acompanhado por demanda de intensificação de gastos. Entre as propostas do projeto apresentadas por Chaves destaca-se a revisão dos termos de contrato, que impõem maior regulação do Estado sobre as estradas de capital privado, como no estabelecimento do dividendo mínimo de 12%, apesar de prever um aumento da subvenção quilométrica. Em nova discussão sobre o mesmo projeto, o próprio Camillo Chaves pediu uma revisão de um dos artigos de seu projeto em que propôs que a quantia de subvenção quilométrica prevista em 50 contos de reis fosse reduzida para 30 contos de réis, além da redução da tolerância de dividendo mínimo de 12% para 10%.

Ainda assim, há que se ressaltar que a argumentação de Chaves, de que as estradas de ferro deveriam direcionar-se para as regiões de maior dinamismo econômico, fere o sentido de integração regional. Considerando que Minas Gerais apresentava território marcado pela heterogeneidade, e por grande variação de desenvolvimento entre suas sub-regiões, uma política que incentivasse o livre percurso do capital para as regiões mais dinâmicas implicaria em intensificação da concentração das linhas ferroviárias entre as regiões Sul, Zona da Mata e Centro.

O discurso de Chaves, que pode ser identificado como liberal, parece ter aderido a um radicalismo ao admitir a descrença na possibilidade do Estado conduzir uma política consistente de desenvolvimento ferroviário, resultado dos custos crescentes para os cofres públicos mineiros das encampações ao longo das décadas de 1920 e 1930. O número de ferrovias públicas acumulou-se a tal ponto que o Estado mineiro foi obrigado a reunir a administração destas linhas em uma empresa só, de propriedade federal. Foi o que ocorreu com a Rede Sul-Mineira, formada em 1920, a partir de prolongamentos da Central do Brasil, com estradas particulares encampadas, oriundas de concessões tanto federais quanto estaduais. Em 1931, a Rede Sul-Mineira se reuniria com a Estrada de Ferro Oeste de Minas, formando a Rede Mineira de Viação. Ao longo do período estudado, são longas as solicitações de encampações de estradas de ferro a serem aparelhadas à Rede Sul Mineira e depois à Rede Mineira de Viação. Em especial na década de 1930, são muito frequentes as acusações sobre o peso orçamentário da manutenção da Rede Mineira.

Em 1937, último ano de funcionamento da Assembleia Legislativa de Minas Gerais na Era Vargas, Martins Prates, deputado que na década anterior figurou em debates em defesa de melhorias dos transportes para a região Norte, apareceu desta vez como representante da mesma sub-região, requerendo não novas obras, mas sim o aparelhamento da Estrada de Ferro Bahia a Minas (AALMG-CM, 1937: 199). Depois de longo relatório de justificativa para o aparelhamento em que se apresentam as provas de precariedade técnica e o descontrole das contas da linha Bahia a Minas, segue-se um debate com o deputado Tristão da Cunha, que sugere que a “politicagem” teria prejudicado o funcionamento da estrada de ferro em questão:

“Sr. Presidente. Tenho me esquivado de tratar, neste recinto, de questões que dizem respeito não só à política como aos interesses do meu município.

Isso porque entendia que essa missão competia de preferência ao meu nobre colega deputado Martins Prates que, gozando de boas graças dos governos, poderia fazê-lo com mais eficiência e maior proveito para aquela zona.

Chamado, porém, a debate pelo meu distinto colega para dar o meu testemunho sobre a situação de verdadeiro descalabro em que se encontra a Estrada de ferro Baía a Minas, único escoadouro da produção de Teófilo Otoni, julgo do meu dever prestá-la com a franqueza e desassombro que me caracterizam.

Efetivamente, sr. Presidente, o tráfego, daquela Estrada, que é próprio federal, se acha quase paralizado. À margem da linha e pelas estações encontram-se montões de mercadorias, num valor aproximado de vinte mil contos, apodrecendo à míngua de transporte.

A causa principal desse descalabro, porém, já tive oportunidade de dizê-lo em aparte ao meu nobre colega, consiste na intromissão da política naquela via-ferrea.

Assim é que a verba, de que dispõe hoje a Estrada, foi grandemente majorada, mas, envés de ser utilizada na conservação da linha e do material rodante, está sendo consumida em alistamento eleitoral e em sinecuras para atender à clientela política.

Ainda há pouco, foram ali admitidos funcionários que elevaram em cerca de 1000 contos as despesas de pessoal de uma Estrada que, até pouco tempo mantinha em ordem de seu tráfego com a verba total de dois mil contos. Isso justamente quando a Estrada está com o tráfego reduzido a menos da metade do normal, conforme afirmou da tribuna o deputado Martins Prates (AALMG-CD, 1937: 212-213)''.

Como parte da acusação, o deputado Tristão da Cunha apresenta uma notícia publicada pelo jornal “Nordeste Mineiro”, em que se denuncia a apropriação de recursos públicos pelos diretores e a contratação de protegidos políticos para a Estrada de Ferro, que era de propriedade federal. Martins teria, segundo as acusações de Cunha, ligações diretas com a diretoria da Bahia a Minas e o poder de nomear cargos da administração da linha férrea, o que justificaria a sua indicação a favor do aparelhamento da estrada de ferro na Assembleia.

Em meio a um debate acalorado e troca de acusações, em que se revela a rivalidade partidária entre Cunha e Prates, este último é acusado pelo primeiro não só de nomear protegidos para cargos públicos da Bahia a Minas, mas de favorecer o transporte de mercadorias (madeira) a empresas com que mantinha vínculo estrito. Por sua vez, Mariano Sepulveda da Cunha, o diretor da estrada de ferro, teria se comprometido a angariar votos na região, completando o quadro de troca de favores políticos dentro do setor de transportes do governo mineiro.

Comparando os resultados das análises dos Anais da Assembleia Legislativa das décadas de 1920 e 1930, com os debates em torno dos transportes analisados por Barbosa (2011), a partir da pesquisa nos Anais da Assembleia Provincial mineira das décadas de 1870 e 1880, observa-se que boa parte das contradições que foram alvos de discussão nas duas primeiras décadas da *era ferroviária mineira*, foram temas polêmicos também na fase final do período de expansão ferroviária.

A questão do comprometimento da elite política no Legislativo mineiro com suas respectivas sub-regiões já estava posta desde o início da era ferroviária, bem como a acusação de concentração dos recursos de transportes nas regiões de maior dinamismo econômico. A Zona da Mata aparece nos debates da Assembleia da Província como área em ascensão econômica em função do crescimento da atividade cafeeira, o que justificaria, segundo seus representantes políticos, as reivindicações de uma infraestrutura viária. Nos debates do Legislativo das décadas de 1920 e 1930, ainda que a vinculação entre políticas de transportes e economia cafeeira não seja frequente, também se encontram defensores da priorização da região da Mata na modernização ferroviária, alegando a importância econômica da região. Um dos exemplos que seguem tal linha de argumentação é o discurso de Camillo Chaves de 1927, citado anteriormente, em que o senador propõe um novo plano de legislação ferroviária, que seja capaz de atrair capital para as regiões mais desenvolvidas economicamente.

Portanto, em termos de distribuição regional de recursos públicos para modernização ferroviária, não se identifica alteração drástica entre as duas primeiras décadas da *era ferroviária*, estudadas por Barbosa, e as duas últimas décadas estudadas no presente trabalho. A Zona da Mata e o Sul de Minas são regiões de maior dinamismo econômico, voltadas para a atividade cafeeira no final do século XIX, e ao final do período compreendido como *era ferroviária* conseguem concentrar para si percentual expressivo da extensão ferroviária mineira. Cabe ainda menção ao Triângulo Mineiro que, citado por Barbosa como economia em ascensão no século XIX, consolida seu destaque no estado ao longo do período republicano, especializando-se na atividade pecuária, e é bem representado no Legislativo mineiro de 1920 e 1930, no que diz respeito a propostas de construções de novas linhas ferroviárias, ainda que o ramal da Companhia Mogiana que cruza esta sub-região tenha privilegiado a interação com o mercado externo (paulista). O Norte de Minas, por sua vez, preterido nos favorecimentos da modernização ferroviária desde as primeiras etapas, chega ao final da *era ferroviária* ainda mal servido por meios de comunicação que o integrasse com as outras sub-regiões do estado.

O contraponto entre o discurso desenvolvimentista, que confia nos investimentos na modernização dos transportes como instrumento de superação do atraso econômico mineiro, e a preocupação com a questão orçamentária em função dos custos com garantias de juros e outras formas de subsídio, identificado na análise de Barbosa,

também se reproduz décadas depois no Legislativo, entre o fim da República Velha e a primeira década de Era Vargas. Pode-se concluir que a capacidade de mobilização destas críticas em relação aos termos dos contratos de concessão e os impactos sobre os cofres públicos, bem como sobre a regulamentação das ferrovias privadas, teve pouca efetividade, visto que a expansão ferroviária prosseguiu segundo o mesmo padrão, conservando as deficiências apontadas pelos deputados provinciais.

Os custos públicos com a expansão ferroviária se potencializaram à medida que a proporção de empresas ferroviárias sustentadas por capital público e a função administrativa do Estado sobre o setor aumentaram, principalmente após a formação da Rede Sul Mineira, no início da década de 1920, e da Rede Mineira de Viação, na década de 1930. Ainda assim, atesta-se, nos debates dos deputados e senadores de Minas, a crença na capacidade de reversão do quadro ferroviário desfavorável, e a disposição, ainda que no plano discursivo, em intensificar gastos com políticas de transportes.

Quanto ao sentido da modernização dos transportes em Minas Gerais no início da era ferroviária, Barbosa (2011) aponta que os interesses provinciais estiveram submetidos ao Governo Geral, e, portanto, a expansão ferroviária atendia, nessa primeira etapa, ao interesse nacional de atender às exigências da economia primária exportadora, em detrimento do interesse regional de integração do mercado interno. O desejo de se apropriar dos recursos públicos, e se beneficiar de alguma forma dos investimentos ferroviários do Governo Geral, traduziu-se na acomodação dos políticos mineiros a esse modelo de expansão ferroviária desfavorável ao perfil econômico da província. A mudança para o regime republicano favoreceu a autonomia estadual, mas isso não se refletiu em uma reconsideração do sentido radial da expansão das linhas férreas mineiras e não há reavaliação dos objetivos da modernização dos transportes, como aponta Miguel Lopes (2012) ao analisar os debates do Senado Mineiro e da Câmara dos Deputados na primeira década republicana.

Os discursos analisados por Lopes (2012) indicaram que os deputados e senadores do período estudado percebiam as falhas das políticas de transportes implementadas pelo Estado, mas faziam críticas, em sua maioria, pontuais à atuação do governo neste setor. Criticou-se nesta década os termos de concessão, a precariedade técnica das linhas, o não cumprimento dos contratos por parte das empresas privadas e mais uma vez verifica-se a disputa por recursos entre sub-regiões. Ou seja, o sentido da modernização

ferroviária não foi revisto, e a priorização das linhas férreas de escoamento de produção para mercados externos, incompatível com o perfil econômico mineiro, continuou reproduzindo as contradições da modernização ferroviária no estado. Nas denúncias de descontrole orçamentário, não se acusa o desvio de recursos públicos como o causador das limitações da rede ferroviária mineira. Não há afronta direta e consistente ao poder Executivo: reproduz-se o discurso do progresso a fim de prolongar o ciclo de expansão que possibilita a apropriação de recursos públicos.

Os recortes temporais dos trabalhos de Barbosa (2011) e Lopes (2012) representam dois períodos emblemáticos para a *era ferroviária mineira*. As décadas de 1870 e 1880, início da *era ferroviária*, eram as mais propícias para discussão dos termos em que Minas Gerais promoveria a modernização ferroviária na província, a fim de lançar as bases para a formação de um mercado integrado e superar o atraso relativo. O não cumprimento do Plano de Viação de 1871 e o imediatismo da reivindicação de investimentos públicos para o setor garantiram a desestruturação do projeto de integração regional e delimitaram um padrão de expansão ferroviária inapropriado, que continuou a ser seguido, grosso modo, até o fim da *era ferroviária* em 1940.

A primeira década republicana, estudada por Lopes (2012), por sua vez, representava uma possibilidade de revisão dos rumos da modernização ferroviária, por reconfigurar as relações de poder entre os níveis de poder, favorável a maior autonomia administrativa e financeira do estado. A rigor, o governo mineiro só usufruiu de autonomia estadual no fim da primeira década republicana, pois passou por um processo de unificação política que só se concluiu em 1898. De qualquer forma, o período de adaptação ao regime republicano e movimentação política interna anterior à unificação das elites regionais, não se desdobrou na revisão dos termos da modernização dos transportes e, conseqüentemente, a aliança com São Paulo e ascensão política mineira ao primeiro escalão das elites regionais deu plenos poderes ao estado para uma nova etapa de expansão ferroviária, que conservou as mesmas contradições.

Se as críticas ao padrão de modernização ferroviária no Legislativo mineiro tiveram pouca representatividade prática, em momentos em que as possibilidades de revisão e elaboração de um planejamento no setor de transportes que se fizesse cumprir eram reais, o peso das críticas dos deputados e senadores entre as décadas de 1920 e 1930 foi menor ainda. As críticas à distribuição regional dos recursos estiveram mais atreladas a

reivindicações pessoais de políticos por maior assistência às suas sub-regiões, do que ao interesse de integração do estado. As críticas ao peso orçamentário das políticas do setor de transportes também se configuram como críticas pontuais que não atacaram o cerne do problema, sendo quase nulos os discursos com algum caráter propositivo, talvez devido à percepção do esgotamento da *era ferroviária*. As acusações à Rede Mineira de Viação, na década de 1930, são coerentes com o perfil de elite política mineira: ao atestar a crise, parte-se para a culpabilização dos rivais políticos, já em outro contexto quanto à estrutura partidária. As menções ao caráter clientelista, corrupção e apropriação de recursos públicos não surgem como reconhecimento das falhas da elite política regional mineira como um todo, mas como base para trocas de acusações partidárias, atendendo interesses tão imediatistas e personalistas quanto aqueles que determinaram o fracasso do ferroviarismo em Minas Gerais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOSA, Lidiany Silva. **Tropas e ferrovias em uma província não-exportadora:** Estado, elites regionais e as contradições da política de transportes no início da

modernização – Minas Gerais, 1835-1889. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2011. Tese de doutorado.

BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães; MENDES, Philippe Sherrer. “Transporte e finanças públicas: contribuição para o estudo do lugar do dispêndio em infra-estrutura viária nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais 1835-1889”. Em: FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (org). **Transportes e Formação regional**: contribuições à História dos Transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

BATISTA, Felipe Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, modernização e formação regional – Subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. **Revista de História Regional**, v. 17, n. 1, p. 162-203, 2012.

CRAVO, Têlio Anísio e GODOY, Marcelo Magalhães. “Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais”. **Anais do XIV Seminário sobre Economia Mineira. Diamantina**: Cedeplar/UFMG, 2010.

CRAVO, Têlio Anísio. **Pontes e Estradas em uma província no interior do Brasil oitocentista** - Engenharia, engenheiros e trabalhadores no universo construtivo da infraestrutura viária de Minas Gerais (1835-1889). São Paulo: USP/FFLCH, 2013. Dissertação de mestrado.

DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

DULCI, Otávio Soares. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

GODOY, Marcelo Magalhães e BARBOSA, Lidiany Silva. “Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora”. **Economia e Sociedade**. 2008, vol.17, n.2, pp. 159-186.

LOPES, Miguel Victor Tavares. **Elites regionais e a modernização dos transportes**. O debate na Assembléia Legislativa de Minas Gerais na primeira década republicana. Belo Horizonte, Face/UFMG. Monografia de Bacharelado, 2012.

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

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

NATAL, Jorge Luiz Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**: história e perspectivas. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp, 1991.

SCHWARTZMAN, Simon. **Bases do autoritarismo brasileiro**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 1982.

WIRTH, John D. **O fiel da balança**: Minas Gerais na federação brasileira, 1889-1930. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.