

“O resfolgar do Pégaso do progresso”:
os orçamentos ferroviários na retórica política
dos presidentes do Estado de Minas Gerais (1891-1910)

Autor: Bárbara Braga Penido Lima, mestre em Educação Tecnológica/CEFET/MG
Filiação: Doutoranda em História/PPGHIS – UFMG.

Resumo:

Pretendemos analisar as expectativas sobre os projetos de construção ferroviária em Minas Gerais face aos orçamentos públicos instituídos para a instalação e expansão da malha ferroviária mineira. As verbas destinadas à criação das estradas de ferro foram identificadas nas mensagens dos Presidentes do Estado, entre 1891 e 1910, dirigidas ao Congresso Mineiro. Buscamos comparar a ideia de progresso vislumbrada nos repertórios sobre a expansão dos trilhos ferroviários e os orçamentos praticados pelo erário público, procurando estabelecer as relações entre as expectativas discursivas, a expansão das ferrovias no estado e as perspectivas de progresso.

Palavras-chave: Retórica Política, Progresso, Ferrovias, Orçamento Público

Área temática: 1. História Econômica ou Demografia Histórica.

“O resfolgar do Pégaso do progresso”¹:
os orçamentos ferroviários na retórica política
dos presidentes do Estado de Minas Gerais (1891-1910)

Introdução²

Este artigo busca discutir a ideia de progresso percebida nos repertórios discursivos das Mensagens dos Presidentes do Estado apresentadas ao Congresso Mineiro³, entre 1891 e 1910, relacionados à instalação e organização de ferrovias em Minas Gerais, como meio de alcançar o progresso no Estado. A ideia de progresso foi tomada como meio de análise entre o fenômeno discursivo político-intelectual e o fato econômico, interpretado na dotação orçamentária da construção das ferrovias. Por meio da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas⁴, eram efetivadas as propostas para a instalação e expansão da rede de ferrovias em território mineiro; sendo este trabalho descrito com o informe orçamentário nas mensagens presidenciais dirigidas ao Congresso Mineiro. Sob a perspectiva da ocupação do território, da dinamização da economia e da integração das zonas que compõem o estado, os presidentes mineiros entendiam as ferrovias como indutoras do progresso econômico e social. Logo, intenta-se avaliar se os valores do erário público destinados a construção de ferrovias e a prática de concessão de trechos à iniciativa privada correspondem ao arcabouço discursivo do repertório político, que assinalava a expansão ferroviária como uma das soluções do suposto “atraso” mineiro (DULCI, 1999).

O repertório político mineiro, nesse período, sugeria a articulação entre a ideia de progresso, a construção das ferrovias e o desenvolvimento econômico. Posto que a difusão das ferrovias é consequência da articulação entre as determinações econômicas e as “injunções do universo da política” (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011). Desse modo, procedeu-se a análise do discurso, conforme a teorização de Charaudeau (2013), para examinar as Mensagens Presidenciais contidas nos Anais do Senado Mineiro, apreendidas como fontes documentais. O Congresso Mineiro, nesse sentido, é entendido como um dos ambientes produtores de discursos que comandavam os sistemas de representação, segundo a proposta de Chartier (1990). Neste local, apesar das disputas internas geradas por esses grupos, as concepções de progresso eram partilhadas entre as

¹ Jornal *O Pharol*, 6 de março de 1888 *apud* Goodwin Jr. (2015, p. 280).

² Este texto é continuidade da pesquisa de mestrado de Bárbara B. P. Lima, intitulada “Affonso Penna e os repertórios do engrandecimento mineiro: instrução profissional, ferrovia e ideário republicano (1874-1906)”, realizada no Programa de Pós-Graduação de Mestrado em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG), sob orientação do Prof. Dr. Irlen Antônio Gonçalves e co-orientação do Prof. Dr. James William Goodwin Jr.

³ Em Minas Gerais, após a implantação do regime republicano em 1889, foi instalado o Congresso Mineiro, composto por Senado e Câmara dos Deputados, que passou a exercer o poder legislativo estadual. Instituição representativa das oligarquias dominantes da época (LIMA, 2016).

⁴ A secretaria da agricultura, comércio e obras públicas, criada pela lei nº 6 de outubro de 1891, ficou encarregada das questões relacionadas à agricultura, comércio, obras públicas, minas, terras, colonização, imigração, catequese dos índios, correios e telégrafos. Era função do órgão, também, a elaboração da estatística e do recenseamento da população. Após a reforma estrutural do estado de 1901, tal secretaria foi extinta e suas atribuições foram transferidas para a Secretaria do Interior e para a Secretaria de Finanças. Os Serviços de Obras Públicas e Viação, a cargo da Secretaria das Finanças, foram incorporados a Inspeção de Obras Públicas e a Inspeção de Viação. Em 1903, esses serviços ficaram a cargo da Diretoria Geral de Agricultura, Viação e Indústria. Em 1907, a diretoria foi repartida em duas: Diretoria de Viação e Obras Públicas e Diretoria de Agricultura, Comércio, Terras e Colonização. No ano de 1910, pela Lei Nº 516, foi restabelecida a Secretaria da Agricultura, Indústria, Terras, Viação e Obras Públicas. Com aprovação do regulamento de 1911, esta secretaria ficou organizada em três diretorias: Diretoria de Agricultura, Terras e Colonização; Diretoria de Viação, Obras Públicas e Indústria; e Diretoria de Comércio e Expansão Econômica (ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1891-1957).

elites políticas mineiras (VISCARDI, 2012)⁵, por pertencerem ao mesmo sistema de cultura política⁶. Nas mensagens presidenciais, lidas em plenária, estão contidos os dados orçamentários propostos, entre outros setores, ao projeto de ampliação da rede ferroviária de Minas Gerais. Contudo, tais dados não são apresentados de forma seriada e ordenada, revelam lacunas e ambiguidades nas informações referentes aos gastos do erário público com a construção de estradas de ferro e com os subsídios fornecidos às companhias ferroviárias pelo governo mineiro.

Decerto, não é possível estabelecer homologia entre o pensamento econômico dominante entre os políticos mineiros e as políticas econômicas instituídas em Minas Gerais, destacando os projetos orçamentários para a expansão ferroviária (PAULA, 2017, p.439). Em face da exigência de rendas progressivas, vislumbradas a partir da construção dos caminhos ferroviários no estado, foram discutidas diversas propostas orçamentárias para implantação e ampliação da malha ferroviária no estado. Ao considerar a ferrovia como elemento central no desenvolvimento socioeconômico, e não somente um mero apêndice da indústria agrícola em Minas Gerais, os dados orçamentários refletem a importância de avaliar a política econômica escolhida para o fomento da rede ferroviária. A importância dada ao projeto de expansão das ferrovias no território mineiro pode ser observada na seguinte mensagem:

Como vereis do relatório apresentado pelo dr. Secretário da Agricultura e anexos que o acompanham, o território do Estado é cortado por 2.450 km de estradas de ferro já em tráfego. Das estradas em tráfego, cerca de 1.700 km foram construídos mediante concessão do Estado. Acham-se em construção 801 km de linhas concedidas pelo Estado, e com estudos aprovados, 1763 km e, por estudar, 6693.

Atenta a extensão do nosso território e necessidade que sentimos de transporte rápido e barato, é seguramente insuficiente a extensão de estradas que possuímos, mas comparativamente aos demais Estados da República, não temos motivo para nos entristecer, pois a nossa viação férrea aberta ao tráfego representa quase a quarta parte das linhas brasileiras.

Não é pequena a responsabilidade assumida pelo Estado para a construção de estradas de ferro, mas além de que algumas incorrerão em caducidade, por isso que os respectivos concessionários não as podem realizar por terem sido mal planejadas, quer quanto a traçados, quer quanto à sua eficácia econômica, ocorre ainda que, relativamente a algumas linhas, dentro de breve tempo a responsabilidade se tornará puramente nominal.⁷ (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1893, p.12)

⁵ Viscardi (2012) definiu as elites políticas mineiras segundo os indivíduos que ocupavam cargos no Executivo e no Legislativo estadual e federal na Primeira República. Sob perspectiva semelhante, o conceito de elites, formulado por Carvalho (2013), refere-se aos grupos especiais de elite, marcados por características que os distinguem tanto das massas como de outros grupos de elites, de acordo com o critério de posição. Para Dulci (1999, p.107), “a elite política e a elite agrária remontam a uma estrutura socioeconômica tradicional, em que predominavam as atividades rurais”. Neste trabalho, o conceito de elite será utilizado para designar os ocupantes dos cargos na administração pública no cenário mineiro e nacional.

⁶ 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 (2009).

⁷ A grafia das citações presentes neste artigo foi atualizada pela autora.

A mensagem de Affonso Penna, presidente do Estado mineiro, evidencia a questão da rentabilidade do empreendimento ferroviário e demonstra os meios de entrada de capital estrangeiro no território mineiro, especialmente via contratos de concessão de subsídios (SAES, 1986; CASTRO, 1979). A relevância das estradas de ferro como meio de interligar o extenso território mineiro remete também a questão populacional e o seu deslocamento. Pois, no ano de 1872, 22% da população brasileira estava em Minas Gerais. Ademais, entre 1872 e 1900, a população mineira cresceu mais rapidamente do que a do Rio de Janeiro (Estado e cidade), embora mais lentamente do que a de São Paulo. E, no ano de 1900, o estado mineiro manteria a maior concentração populacional do país (OLIVEIRA, 2012, p. 71). Nesse sentido, o transporte ferroviário significava uma solução barata e eficiente para o deslocamento de pessoas e produtos. Ele também aborda a situação de encampação de ferrovias por parte do governo, um custo elevado ao erário público. Assim, mostra uma assimetria entre a idealização de um projeto de expansão ferroviária, que deveria ser sustentado pelo governo mineiro não importa o custo, e a possibilidade do prejuízo econômico para a administração pública.

O orçamento público destinado ao projeto ferroviário nos permite indagar sobre a realidade econômica vivenciada pelo governo mineiro em contraste com os instrumentos discursivos e horizontes de expectativas dos políticos mineiros. Para Albino (1956), pode-se enfileirar números discutíveis, percebidos nos dados orçamentários apresentados nas Mensagens dos Presidentes do Estado ao Congresso Mineiro, entendidas como relatórios da conjuntura socioeconômica de Minas Gerais, e configurar conclusões ainda mais discutíveis em torno desses números. Símbolo da modernidade tecnicocientífica, a ferrovia “contribuiu para os ideais republicanos e as camadas dominantes do país, para instaurar a ideia de progresso” (CORRÊA; OLIVEIRA, 2017, p. 328). Todavia, os trabalhos de Hardman (2005), Castro (1993), Arruda (2000) e Blasenheim (1996), por exemplo, sinalizam a ineficácia do projeto ferroviário enquanto indutor do progresso socioeconômico, meio de integração territorial e promotor da ocupação e urbanização do Brasil e de Minas Gerais.

O progresso, as ferrovias e o Congresso Mineiro

Com a proclamação da república, experimentava-se uma gama de mudanças sem precedentes, inclusive pelas perspectivas de aprofundamento dos laços do Brasil com a economia internacional, “seja por meio da intensificação da imigração europeia, ou das consideráveis entradas de capital estrangeiro, ou mais amplamente pelo vendaval de inovações tecnológicas e institucionais que caracterizaram o *fin de siècle*” (FRANCO; LAGO, 2011, p.03-04). Acreditava-se no apoio a medidas mais favoráveis a iniciativa privada, ao internacionalismo e ao investimento financeiro. A locomotiva, nesse sentido, refletia a projeção do desenvolvimento econômico e social e a internacionalização da economia, por meio da atuação de companhias estrangeiras na construção de estradas de ferro, além de ser um mecanismo no estímulo ao comércio e à indústria.

A ideia de progresso imputada aos políticos mineiros, partilhada em vocabulário comum, compreendia o desenvolvimento da produção material, via aprimoramento dos métodos agrícolas e incentivo à criação de indústrias. Os políticos mineiros percebiam o desenvolvimento econômico ligado à produção industrial, aos serviços prestados pela administração pública (PÁDUA, 2012). Para eles, pertencer ao concerto das nações modernas correspondia à participação nos benefícios do progresso e do desenvolvimento técnico e econômico (GOODWIN Jr., 2015). A ferrovia, interpretada como chave para o desenvolvimento econômico e social, possibilitaria a ampliação da circulação interna, a criação de povoados e, conseqüentemente, o avanço da economia e o controle das fronteiras pelos Estados. Em diferentes regiões, a ferrovia passou a ser percebida como

“elemento estratégico fundamental de controle interno e pressão externa, ou seja, um elemento fundamental de sua soberania” (LESSA, 1993, p.36).

Havia um consenso sobre as ferrovias que as idealizava como elo central para o progresso econômico (TOPIK, 1987, p.149). Desse modo, as estradas de ferro seriam responsáveis pela integração do território, dinamização do comércio, escoamento da produção – trazendo a reboque o projeto de modernização para o interior do estado (OLIVEIRA, 2009). Blasenheim (1996, p.83) 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”. Para os grupos políticos do estado, o trem simbolizava o cosmopolitismo e o progresso, como um fim em si mesmo, percebido como chave para a solução do atraso mineiro (LIMA, 2009, p.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.

Apesar dos senadores vislumbrarem a implantação da rede ferroviária nos Estados Unidos da América como modelo, a instalação dos trilhos em Minas Gerais não seguiu a mesma lógica. As ferrovias financiadas por particulares acompanharam a fronteira cafeeira, como o modelo instituído em São Paulo, em contraste com a rede ferroviária dos EUA – que “precedia as fronteiras econômicas” (BLASENHEIM, 1996, p.88). Porém, algumas ferrovias foram construídas conforme o modelo de ferrovia de penetração, adotado pelos estadunidenses, como demonstra Lessa (2003), ao analisar a construção da estrada de ferro entre Belo Horizonte e Monte Azul, na divisa de Minas com Bahia. Os traçados ferroviários, conforme o discurso dos políticos mineiros, foram idealizados para criar o tráfego, as vias de transporte e ligar regiões, os centros urbanos a regiões inexploradas. A ferrovia adquiria no imaginário do Congresso 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.

Ocorreram inúmeros debates no Congresso Mineiro sobre a forma de organização e financiamento para a construção dos caminhos de ferro em Minas Gerais. Parte dos políticos apoiava a construção das redes ferroviárias por meio do uso de recursos do âmbito privado, sendo o Estado um agente fiscalizador do projeto a ser instituído. Outro grupo era a favor da construção de ferrovias por meio de recursos públicos, cabendo ao governo os meios de incentivar a expansão dos trilhos pelo território mineiro, projeto também utilizado na expansão da rede ferroviária mineira (LIMA, 2016). Estes dois projetos de desenvolvimento dos caminhos ferroviários no estado mineiro coexistiram. O investimento, de âmbito privado inicialmente, demarca, ao final do século XIX, o *boom* ferroviário percebido no Brasil, e em Minas Gerais, decorrente da enorme vantagem financeira que essa atividade proporcionava: “construir estradas de ferro era, em todo o mundo, a forma de fazer grandes fortunas” (MAIA, 2009, p.53). A febre ferroviária, veiculada pelo entusiasmo dos políticos à causa do progresso, tornou problemática a realização de concessões para a construção de estradas de ferro. Após a expansão desorganizada da instalação de trilhos mediante concessões particulares, ocorreu a encampação generalizada dessas rotas pelo governo de Minas Gerais e pelo governo federal. Podemos utilizar como exemplo a absorção de outras companhias ferroviárias pela Cia. Leopoldina, que resultava na incorporação de ramais com trilhos de bitolas diferentes e, por vezes, concorrentes entre si, por uma mesma companhia ferroviária.

Embora lidas como tradução do progresso, as ferrovias realizaram, nas palavras de Albino (1956, p.132), “uma dolorosa obra de devassamento em boa parte do território mineiro”. No discurso de Affonso Penna podemos observar outros tipos de problemas causados pela Cia. Leopoldina aos seus consumidores e ao erário público:

Leio diariamente nos jornais que se publicam, quer na Capital Federal, quer em algumas cidades do interior do Estado, reclamações contra o modo por que está sendo feito o serviço desta via férrea, que é a principal artéria da 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 por que essa companhia, que recebe grandes subvenções dos cofres mineiros, desempenha-se das obrigações que contraiu para com a antiga província de Minas.

[...] A vida dos lavradores desta zona tem sido um verdadeiro cúmulo de dificuldades e prejuízos!... Luta pela falta de trabalhadores, ordenados exagerados, que regulam 2\$000, 3\$000, 4\$000 e mais mil réis diários, visto pagar-se 500, 600, 700 e 800 réis de cada alqueire de café! Falta de carros e tropas para levar o café, nos engenhos e estações, falta de sacos, dificuldades para obter dinheiro a fim de custear as fazendas, visto os comissários não cumprirem ordens ou marcá-las com a já muito conhecida chapa: para quando mandar o 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 caranguejo.

[...] 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. (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1891-1892, p.199)

O discurso de Affonso Penna demonstrou que, para a tradição da economia latifundiária mineira, o progresso trazido a reboque pelos trilhos ferroviários também foi interpretado de modo negativo pela sociedade. A modernidade ainda convivia com traços da tradição dos “campos mineiros”, sendo, por exemplo, coetâneas a existência do carro de bois, presente desde os séculos anteriores, e a existência do “motor à explosão” do trem (ALBINO, 1956, p.131). Nesse sentido, percebemos que tanto os políticos mineiros como outros setores da sociedade também mantiveram opiniões contrárias e uma representação negativa do progresso que a instalação das ferrovias proporcionaria. Além dos problemas inerentes aos empreendimentos ferroviários, era comum a celebração de contratos entre governo e companhias de estradas de ferro que não se materializavam, como podemos observar no discurso do senador Camillo Augusto Maria de Brito:

O relatório do ilustrado e honrado ministro da agricultura vem nos demonstrar, cheio de minuciosas e importantes informações que, apesar de grande número de concessões feitas até hoje, durante o ano de 1892, somente foram construídos e abertos ao tráfego 126 quilômetros de estradas de ferro, sendo 73 da Oeste, 42 da Bahia e 11 da Sapucahy. (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1893, p.60)

O Estado, além de subvencionar a construção das ferrovias, acabava por custear sua construção e funcionamento devido às falências das companhias ferroviárias, assumindo cada vez mais a responsabilidade e o ônus da modernização dos transportes. Verificamos que, na expectativa dos políticos, a expansão ferroviária era uma de suas

principais preocupações, sendo considerada como meio de acesso rápido ao progresso por promover o aprimoramento econômico e social. Entretanto, nos discursos produzidos por eles também percebemos grande controvérsia ao processo de instalação e expansão da rede ferroviária mineira: signatários de uma postura liberalista, a exemplo do próprio Affonso Penna, terminavam por propor, defender e votar cada vez mais a participação do Estado na administração da construção e expansão das ferrovias no território mineiro. Eram comuns reclamações por parte dos políticos sobre a atuação das companhias ferroviárias e as práticas de subvenção e concessão de recursos realizadas pelo governo. Pois, havia prevalecido escolhas privadas sobre o projeto de construção dos caminhos de ferro. Imperou, portanto, as implicações e os interesses econômicos, e, por vezes, “as propostas políticas de ocupação humana do território, porém visando à dinamização econômica” (CORRÊA; OLIVEIRA, 2017, p. 335).

A aplicação financeira: o erário público ferroviário

A partir das legislações sobre a construção de ferrovias em Minas Gerais, percebe-se a presença do Estado na sua organização e instituição por meio de 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, p. 90). Os contratos celebrados entre o Estado e as companhias particulares previam, normalmente, garantia de juros de 5% ou de 7%, em respeito a Lei nº 5561, de 28/02/1874 e o Decreto nº 6995 de 10/08/1878 (ACCIOLI, 2007). A mentalidade política acreditava que a abertura de novas ferrovias fomentaria a indústria agrícola, em destaque a exportação de café, e a indústria pastoril; o que, por consequência aumentaria a receita das empresas ferroviárias e desvincularia o Estado da obrigação do pagamento da garantia de juros. Ao avaliar as mensagens presidenciais dirigidas ao Congresso Mineiro, entre 1891 e 1910, percebemos que significativas quantias do erário público eram destinadas à construção e expansão da rede ferroviária no estado. Não obstante, os contratos celebrados entre o poder público e as companhias privadas também sofreram impactos da política do Encilhamento (BOTELHO Jr., 2003).

A instituição da política econômica relacionada a emissão significativa de papel-moeda, gerava folga creditícia e impulsionava a abertura de empresas. Promovia-se o acesso das companhias ferroviárias, por exemplo, a fundos adicionais, na medida em que se facilitou o lançamento de debêntures no mercado (OLIVEIRA, 2012). Considerando as asserções de Faoro (2012, p. 581), compreende-se que a construção e ampliação das vias férreas seria “obra do estímulo governamental, especulativa na sua essência, mercantilista no plano e esquecida do sopro liberal”, a partir da evocação da garantia de juros, das concessões e privilégios oferecidos às companhias ferroviárias. De acordo com o autor, as encomendas de maquinários e aparelhamentos, por exemplo destinados à malha ferroviária, “consagrariam o eufórico lance, pressionando ainda mais o governo por recursos, favores, privilégios e subvenções” (FAORO, 2012, p.578). Ao Estado, desse modo, caberia desempenhar um importante papel nessa atividade econômica, “acudindo a todos os pontos onde o princípio individual reclame a cooperação suplementar das forças coletivas” (FAORO, 2012, p.577).

A expansão ferroviária estaria ligada a atração de capitais privados. Na concepção política, a melhor maneira de atração de investimentos privados seria dar diversos e inegáveis benefícios para quem decidisse construir estradas de ferro. Era previsível, sob esse raciocínio, a atuação dos políticos mineiros em prol do aumento da rede ferroviária no estado, por meio da celebração de contratos via garantia de juros e/ou subvenções às companhias ferroviárias. A partir das mensagens presidenciais ao Congresso Mineiro, podemos vislumbrar os dados orçamentários encontrados referentes

ao investimento do Estado na expansão ferroviária em Minas Gerais. Entretanto, os dados divulgados nessas mensagens, contendo os orçamentos discutidos, votados e instituídos sobre os serviços ferroviários foram encontrados diluídos e lacunares em muitos debates específicos, nos quais não dificilmente temas diferentes sobrepõem-se um mesmo assunto, complicando o processo de análise.

A mensagem presidencial de Ernesto Cerqueira da Gama, dirigida ao Congresso Mineiro em 21 de abril de 1892, primeiramente destacava o valor total de 623:900\$533 recebidos pelo governo das companhias ferroviárias; por meio de impostos arrecadados sobre as passagens em vias férreas, restituição de subvenções e repasses de companhias de estradas de ferro aos cofres públicos (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1892, p.49). Porém, nesta mesma mensagem, foram divulgados dados sobre a dívida da Companhia Leopoldina com o Estado que equivaliam ao total de 786:954\$423 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1892, p. 35) e as porcentagens destinadas às estradas de ferro por meio da arrecadação de impostos que equivale ao total de 247:488\$171 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1892, p.49); totalizando um dividendo de, aproximadamente, 1.034:442\$594. Comparando o total arrecadado pelo Estado e o total da dívida das companhias ferroviárias, encontra-se um déficit de 410:542\$061.

Na mensagem enviada em 21 abril de 1893, o Presidente do Estado Affonso Augusto Moreira Penna descreve os prejuízos causados pelas companhias ferroviárias aos cofres públicos, ao afirmar que:

Para pagamento de garantia de juros e subvenção as estradas de ferro, engenhos centrais e serviço de imigração o Estado contraiu empréstimos no período de 1875 a 1893 na importância de 16.818:325\$000 dos quais foram resgatados 6.460:325\$000 até hoje. Estes algarismos são significativos e demonstram o escrupuloso cuidado com que a administração mineira, desde longa data tem se aplicado a poupar o crédito público, empregando-o somente para o serviço de viação e outros tendentes a incrementar a riqueza do Estado e nunca olvidando-se [sic] de amortizar a dívida. (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1893, p. 09-13)

Logo, apesar das perdas financeiras causadas pelas companhias ferroviárias, o investimento nas mesmas deveria ser contínuo e feito por meio do erário público para a manutenção e ampliação dos seus serviços, interpretados como imprescindíveis ao engrandecimento mineiro. As consequências da política do Encilhamento faziam-se sentir na economia mineira, demonstrando que as verbas públicas tinham como destino primordial manter impulsionado o programa de expansão ferroviária. Na mensagem de 21 de abril de 1894, também formulada pelo Presidente do Estado Affonso Penna, tornava-se mais evidente a crise financeira atravessada pelo Estado mineiro, tendo como uma de suas causas; conforme as palavras do presidente, “graças [a] crise originada das emissões bancárias em exagero e colossais especulações de praça que tiveram lugar em 1890 e 1891” (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1894).⁸ Um dos resultados desta crise seria o “insignificante movimento de construção de estradas de ferro” (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1894, p. 17). Para a manutenção dos serviços ferroviários a administração pública passou a encampar as companhias ferroviárias sob a prerrogativa de diminuição da garantia de juros de 7% para 6%, 5% e 4% das verbas destinadas às companhias ferroviárias (MENSAGEM AO

⁸ O presidente mineiro refere-se à política financeira nacional instituída em 1890 pelo Ministro da Fazenda, Rui Barbosa. Para saber mais, ver BOTELHO Jr., 2003 e FRANCO; LAGO, 2011.

CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1894, p.18-22). No balancete apresentado sobre o transporte ferroviário, afirmava-se um déficit atual de 4.043:272\$550, “que se elevará a mais de 5.000, conhecido que seja o resultado da arrecadação nas estações que ainda não haviam refletido os balancetes por ocasião de organizar-se a sinopse” (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1894, p.34).

Na gerência do Presidente do Estado Chrispim Jacques Bias Fortes, no ano de 1895 foram destinadas às companhias ferroviárias o total de 6.775:044\$984 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 21 de abril de 1895, p.30). No ano de 1896, ainda sob seu governo, a mensagem presidencial destacava que até 31 de dezembro de 1895 haviam sido construídos 3.064 km de estradas ferroviárias no solo mineiro, sob o custo total – considerando os orçamentos divulgados desde 1891 – de 13.944:881\$369 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 15 de junho de 1896, p.39). Em 1897, a mensagem de Chrispim Jacques Bias Fortes indicava que foram gastos para o aumento e preservação dos serviços ferroviários no Estado um total de 16.076:667\$000 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 15 de junho de 1897, p.11-26). Na mensagem referente ao seu governo de 1898, destacava-se que “até 31 de dezembro de 1897, foram construídos 3.404,492 km de rede ferroviária, sendo 2.224,492 km em estradas de concessão mineira e 1.180,000 km em estradas federais” (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 15 de junho de 1898, p. 20). Entretanto, as despesas dos cofres públicos com as companhias ferroviárias somaram o total de 18.193:000\$000 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 15 de junho de 1898, p.42).

As informações relatadas apontam a dimensão dos percalços financeiros enfrentados pelo governo mineiro na instituição do projeto de expansão ferroviária. O prejuízo financeiro é acompanhado pelo pequeno avanço na continuação da construção de estradas de ferro. Pois, em 1893 há um total de 2.450 km construídos, enquanto em 1898, o total é de 3.404, 492 km. Durante cinco anos, houve um aumento de apenas 944, 492 km de ferrovias em Minas Gerais. Ademais, em 1893, as estradas sob concessão constituíam 69% do total de ramais e, em 1898, esse valor decaí para 65%. Embora ao verificar a diferença real da construção de estradas de ferro sob concessão, deparamos com 524, 492 km e 55% do total de ramais construídos. Esse decréscimo da atividade das empresas ferroviárias concessionárias remete a maior intervenção do Estado na construção de ferrovias.

O Estado, por meio da encampação generalizada, assumiu a responsabilidade financeira de manter o prolongamento dos trilhos no território mineiro. Todavia, a média anual da construção de trilhos foi de 188,9 km; o que demonstra ser um empreendimento altamente dispendioso aos cofres públicos. Infere-se também que o governo mineiro não detinha tantos recursos para promover um aumento considerável na quilometragem de ferrovias construídas e aberturas de novas estradas de ferro ao tráfego. A não materialização dos contratos celebrados e a falência das companhias ferroviárias, após o insucesso da política econômica do Encilhamento e a crise financeira que assolou este período, acarretou para o Estado a função de mantenedor dos contratos já celebrados (BLASENHEIM, 1996). O objetivo primordial do governo, nesse caso, seria dar continuidade as obras em andamento dos ramais ferroviários em construção – obras que seriam paralisadas sem a ação de encampamento das ferrovias.

Em 1899, durante o governo de Francisco Silviano de Almeida Brandão, na mensagem ao Congresso Mineiro datada de 15 de junho de 1899, verificamos que o Estado destinou às companhias ferroviárias, sob empréstimos e garantias de juros, 20.309:084\$160. Na mensagem presidencial ao Congresso Mineiro de 1900, Francisco Silviano de Almeida Brandão indicava que a partir de suas medidas financeiras conseguiu reduzir o déficit gerado pelos empreendimentos ferroviários para 18:566\$369 (MENSAGEM AO CONGRESSO MINEIRO, 15 de junho de 1900, p.26-27). Destaca-se que o recurso destinado ao empreendimento ferroviário advém do programa *Funding*

*Loan*⁹, no qual o país recebeu um vultuoso empréstimo estrangeiro para normalizar as contas pública enquanto se comprometia a sanitizar as finanças por meio de uma série de medidas de austeridade fiscal (FRANCO; LAGO; 2011). Por meio desta verba, verificamos a redução da dívida pública relativa às ferrovias no total de 18.174:433\$631, um feito importante que permitiria uma retomada mais ativa na construção de trilhos ferroviários em Minas Gerais. Ademais, a partir do ano de 1900, observamos também de a intervenção do governo federal em socorro às ferrovias mineiras, por meio da encampação de algumas companhias ferroviárias.

Apesar da entrada massiva de capital financeiro nos cofres públicos, a quantia não foi suficiente para alavancar a construção de estradas de ferro no estado mineiro, a partir deste período. Conforme o quadro a seguir, observamos os seguintes dados:

Ano	E.F. km Total	E.F. km Privado ¹⁰	E.F. km Estado	E.F. km Federal	Gastos
1901	3.458	2.435	1.023		37.122:235\$777
1902	3.561,372		2.312	1.167,592	62.334:432\$248
1903	3.648,277		2.310,685	1.337,592	59.826:962\$089
1904	3.758,277		2,334,685	1.423,592	
1905	3.835,824				
1906	3.930,608		1.435,174	2.261,564	66.743:444\$074
1907					72.574:844\$074
1908	4.216,766				50.945:141\$555
1909					
1910	4.562				38.993:085\$246

Quadro 01 – Dados retirados das mensagens dos Presidentes do Estado de Minas Gerais, entre 1901 e 1910. (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1901-1910).

Ao restringir a análise das informações orçamentárias apenas aos dados apresentados nas mensagens presidenciais sobre a construção de ferrovias no território mineiro, observa-se lacunas referentes ao gasto do erário público e a expansão da malha ferroviária – além da discriminação entre os valores de quilometragem das estradas estaduais e federais. As informações hauridas das mensagens dos presidentes mineiros revelavam que os dados não foram apresentados de maneira organizada todos os anos, posto que ainda haviam ramais em construção que só seriam contabilizados nos anos seguintes ou simplesmente os valores orçamentários em determinados anos não eram divulgados, sendo apenas informadas as quilometragens das ferrovias em construção no estado. Apesar dos gastos, por vezes reconhecidamente vultuosos com as estradas de ferro, percebemos que eram empregados diversos recursos políticos e financeiros para a manutenção e ampliação desse serviço. Porém, a necessidade de manter as linhas em funcionamento junto ao projeto de expansão dos trilhos sofreu diversas críticas por parte dos políticos, em função dos altos recursos destinados a um empreendimento demarcado por falhas. Em mensagem datada de 15 de junho de 1908, João Pinheiro nos forneceu uma indicação sobre os problemas contínuos causados pela maneira como foram empregados os esforços públicos e privados para instalação e expansão da rede ferroviária em solo mineiro:

⁹ Para saber mais sobre o programa *Funding Loan* ver Franco e Lago (2011); Filomeno (2010); Fritsch (1985) e Furtado (1998).

¹⁰ Por Estradas de Ferro Privadas, compreendem-se as ferrovias pertencentes às companhias particulares que receberam garantia de juros e/ou subvenções por parte do governo mineiro.

Em Minas Gerais; Estado central, de território vasto e população disseminada, construíram-se, sem sistema algum, as estradas de ferro, e, ainda hoje, quando se procura remediar a este mal, tentam aumentá-lo interesses às vezes divergentes.

O que cumpre, a todo transe, é sistematizar os traçados, visando, nas novas construções, os que tornem econômicos os transportes, por caminhos mais curtos para os portos de saída, de sorte que a mercadoria chegue sempre, e busca dos mercados de consumo, o menos onerado possível. (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1908, p.20)

A análise do quadro revela que gastos e prolongamentos das ferrovias foram demonstrados de maneira parcial, a exemplo do vislumbrado nos anos de 1904, 1905 e 1910. Até 1901, por exemplo, ainda eram contabilizadas as companhias ferroviárias privadas. Após essa data, os valores referentes às ferrovias privadas foram suprimidos. Desse modo, percebemos o declínio das construções de estradas de ferro pelo setor privado ou a ausência de informação das quilometragens de estradas de ferro construídas por ele – possivelmente por serem valores pequenos. Existe ainda a questão da progressiva falência dessas companhias e o subsequente processo de encampação das companhias pelo governo mineiro e federal. Gradativamente as estradas de ferro que foram instaladas sob concessão estadual passaram a ser administradas pelo governo federal, como meio de diminuir a dívida pública do Estado. O ano de 1906 explicita esse cenário ao demarcar que as estradas de ferro federais representam 57,5% do total das linhas instaladas em Minas Gerais. Essa tática serviu para atenuar a dívida pública do Estado para a permanência e avanço do serviço ferroviário.

Tal medida resulta na diminuição dos gastos do tesouro mineiro com a construção de ferrovias, embora os mesmos seguissem elevados. Assim, entre 1901 e 1910, foram construídos 1.104 km de estradas de ferro, sob um custo parcial de 388.530:145\$063. Isso significa que ao longo deste período, o investimento parcial realizado por quilômetro construído foi de 351:929\$480: gastos com a manutenção de concessões, subvenções, encampamentos e abertura de novas linhas ao tráfego. No decorrer dos orçamentos analisados entre 1891 e 1910, percebemos a consolidação de um discurso financeiro em que o Estado se tornava o principal vetor na garantia da ampliação e continuidade da prestação dos serviços ferroviários – ainda que o tesouro público sofresse graves prejuízos e tentasse recuperá-los por meio de processos de venda e encampação das estradas de ferro. Ressalta-se que o gasto do ano de 1910, trata-se de um valor parcial para os custos orçamentários apresentados, considerando as diversas obras de prolongamento e construção de ferrovias; como podemos verificar no seguinte trecho:

Nestes últimos tempos, especialmente em 1909 e no correr do ano atual, tem se dado considerável impulso ao movimento de construção ferroviária no Estado. Dentre as inaugurações feitas ultimamente, sobreleva notar a da Estação de Pirapora com a entrega ao tráfego do trecho terminal da E. F. Central do Brasil.

Duplamente apreciável este acontecimento — sob o aspecto econômico, como debaixo do ponto de vista estratégico — traduz ele velha aspiração da engenharia e estadistas brasileiros e marca uma fase memorável na história da viação do País.

A inauguração da estação de Pirapora efetuou-se a 28 de maio último, dia em que também se deu início aos trabalhos do ramal de Montes Claros e se inaugurou o primeiro trecho da estrada de Curralinho a Diamantina. A esses atos, cuja importância para o

desenvolvimento econômico de uma futura a zona, é desnecessário exaltar, esteve presente o emérito titular da pasta da Viação, Dr. Francisco Sá, nosso ilustre coestaduano, a quem deve Minas relevantes serviços.

Ao mesmo tempo em que a extensa e fértil região norte-mineiro vai conquistando este poderoso fator de progresso, as demais zonas do Estado veem aumentar animadoramente a extensão de suas linhas férreas: as diferentes estradas — Oeste de Minas, Goiás, Leopoldina, Victoria a Diamantina e a Rede Sul-Mineira (constituída da fusão das antigas Sapucahy, Minas e Rio e Muzambinho), distendem-se pelo nosso território em prolongamentos e ramais e vão, destarte, construindo solidamente uma das principais bases da nossa grandeza futura. Em 1908, a extensão em tráfego das linhas férreas no Estado era de 4.216,76km.

Em 1909, grande foi o impulso, como disse, que tiveram os trabalhos de construções de ramais e prolongamentos. Ao tráfego foram entregues mais 70km da E. F. da Victoria a Diamantina, com a inauguração, a 31 de dezembro, da Estação de Derrubadinha, no quilômetro 345. Com a inauguração da Estação de Pirapora, da E. F. Central do Brasil, subirá a 953,92km a extensão em tráfego desta estrada, no Estado, além de muitos quilômetros já construídos do ramal de Sant'Anna de Ferros. Os trabalhos do ramal de Currealinho a Diamantina estão sendo atacados ativamente, tendo sido inaugurado, a 27 de maio último, o primeiro trecho até Roça do Brejo com 22,490 km de extensão. Na E. F. Goiás foi também entregue ao tráfego o trecho de Porto Real a Bambuí. Na rede sul-mineira de estradas de ferro federais brasileiras prosseguem igualmente com bastante atividade os serviços de ligação da segunda secção da 15. F. Sapucahy, hoje incorporada à Rede, secção compreendida entre Baependi e a cidade de Barra do Pirahy, no Estado do Rio de Janeiro; e se acha adiantada a fatura do ramal de Piranguinho a S. José do Paraíso. Na Leopoldina Railway estão se fazendo as obras do prolongamento da linha de Santa Luzia do Carangola a Manhuaçu, com a extensão de 120,100 km e a linha que, deste prolongamento, vai ter à fronteira do Estado do Espírito Santo, com um total de 14,800 km. Tiveram também início, conforme comunicação feita pela Companhia, os trabalhos da linha de Ponte Nova, em direção ao município de Manhuaçu, constituindo estes últimos prolongamentos da E. F. Leopoldina objeto do contrato de 22 de fevereiro de 1908. Finalmente, estão bastante desenvolvidos os serviços do ramal para a cidade de Mar de Espanha, contratados com a mesma companhia pelo Governo. Prosseguem vigorosamente os trabalhos de construção da linha da E. F. Oeste de Minas, destinada a ligar esta Capital à Estação de Henrique Galvão, devendo até fins de julho vindouro ficar concluída uma secção com o percurso de 80 km, achando-se o restante da mesma linha com um total de 76 km com as obras d'arte e serviços de terra muito adiantados. (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1910, p.28-31)

Estrategicamente, a administração pública procurava interligar todas as zonas mineiras, dinamizando assim o comércio entre elas e entre o estado e os estados vizinhos. Destacamos que, em detrimento às outras regiões que já contavam com ramais ferroviários em constante expansão, a região norte de Minas Gerais deveria ter em suas terras cada vez mais ramais ferroviários que, na interpretação dos políticos mineiros, serviriam para auxiliar o desenvolvimento econômico e social dessa região e aprimorar o aproveitamento de suas potencialidades econômicas. Havia, portanto, na concepção dos políticos mineiros, um importante papel desempenhado pelas locomotivas que era articular às políticas agrícolas e industriais à ocupação de todo o território mineiro, por meio do transporte ferroviário. Porém, apesar das expectativas sobre o potencial desenvolvimentista que a ferrovia representava, o custeio desse projeto causava perdas financeiras ao erário público. O seguinte quadro expressa os valores dos gastos estaduais, da receita recolhida, de despesa e déficit pecuniário na viação férrea:

Ano	Gastos Estaduais	Receita	Despesa	Déficit
1875-1893	10.358:000\$000	-	-	-
1891-1895	13.944:881\$369	-	-	-
1897	16.076:667\$000	-	-	-
1898	18.193:000\$000	-	-	-
1899	20.309:084\$160	-	-	-
1900	18:566\$369	359:932\$235	556:717\$866	196:782\$631
1901	37.122:235\$777	-	-	196:785\$631
1902	62.334:432\$248	16:863\$828	34:578\$086	23:958\$488
1903	59.826:962\$089	11:371\$104	34:097\$610	22:726\$506
1906	66.743:444\$074	-	-	-
1908	72.574:844\$074	-	-	-
1910	38.993:085\$246	-	-	-

(Quadro 02: Mensagens Presidenciais dirigidas ao Congresso Mineiro, 1891-1910)

Os gastos assinalados no quadro apresentam o crescimento da dívida pública em favor da construção e manutenção da rede ferroviária no estado, entre 1875 e 1899. Ao longo dos 24 anos, observou-se um crescimento vertiginoso das linhas ferroviárias tendo em vista importância para o transporte de café e de diversos gêneros agrícolas. Nesse período foram gastos inicialmente 9.951:084\$160. Isso significa que o período que demarca o *boom* ferroviário contou com forte presença das companhias ferroviárias privadas, que, posteriormente, seriam absorvidas ora pela administração pública estadual ora federal (BLASENHEIM, 1996). Todavia, no ano de 1900, o custeio do projeto ferroviário foi menor, haja vista a entrada de capitais estrangeiros no Estado, por meio do *Funding Loan*, e aumento da venda de estradas de ferra para o governo federal. O ano de 1901 apresenta um relativo aumento de custo financeiro ao tesouro público comparado aos anos seguintes, em que o valor destinado à viação férrea quase dobra.

Os políticos mineiros atribuíram o declínio dos custos com as ferrovias ao aumento do transporte de gêneros agrícolas, com destaque para o café. O aumento da arrecadação financeira em função da taxação de maior volume das cargas transportadas via trilhos diminuiu o gasto estadual com as ferrovias. Tal perspectiva incitava o mito do progresso assentado no transporte ferroviário no discurso político. De modo que, para além de atender as fronteiras agrícolas do café, aprovavam projetos de construção de trilhos que atendessem demais zonas produtoras de gêneros agrícolas e articulasse a comunicação entre as regiões que compunham o estado mineiro. Todavia, os gastos percebidos a partir de 1902 descortinam um novo cenário na política econômica do transporte ferroviário. Pois, o pagamento de subvenções e de garantia de juros junto às restituições enviadas aos cofres públicos não somavam uma quantia significativa face ao

dinheiro disponibilizado pelo governo mineiro (ANAIS DO SENADO MINEIRO, 1891-1910).

Ao tomarmos a renda bruta arrecadada das ferrovias nos anos de 1889 (3.994:990\$482), de 1900 (8.213:057\$312) e de 1901 (10.222:688\$247), como exemplo; reforça-se o argumento de que o governo mineiro teve significativos prejuízos causados ao erário público. Ainda que os déficits dos anos de 1902 e 1903 representem um importante declínio, esse valor demonstra que o Estado repassou boa parte de suas linhas férreas à administração federal. O gasto do ano de 1908 indica a forte crença na ferrovia como pujante vetor para a dinamização do comércio, escoamento de produtos e integração do território mineiro. Entretanto, esses valores explicitam a dissonância entre a estrutura econômica de Minas Gerais e a modernização dos transportes com base no ferrovianismo. Conforme Batista e Godoy,

quanto à origem dos capitais investidos, nota-se certa heterogeneidade. Observa-se a presença de capitais estrangeiros, especialmente inglês e francês, assim como a presença de capitais nacionais privados – principalmente nos momentos iniciais da “era ferroviária” – mas o que ressalta é a atuação de capitais públicos. O grau de participação destes capitais é distinto ao longo do tempo e do espaço. Os capitais estrangeiros estiveram mobilizados mais diretamente nas ferrovias voltadas à exportação, na Leopoldina Railway, na Vitória a Minas e na Saint John’s Mining Railway (PIMENTA: 1971; ESTADO DE MINAS: 1898, 1913). O capital nacional atuou mais ou menos disperso e tanto em produtos voltados ao abastecimento dos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, como na Sapucaí e Muzambinho, como também em companhias com relativa importância na distribuição interna de produtos, como na Oeste de Minas, além de companhias voltadas à exportação. (BATISTA; GODOY, 2012, p. 14)

Os discursos que defendiam um projeto liberal e de iniciativa privada, com afluência de capital estrangeiro, para a expansão ferroviária apresentam uma grande dissonância com o cenário analisado. Conforme o quadro a seguir, podemos observar a porcentagem dos gastos com o transporte ferroviário face a receita global do Estado de Minas Gerais¹¹:

Ano	Gastos Estaduais	Receita global do Estado de Minas Gerais	Porcentagem dos gastos ferroviários
1898	18.193:000\$000	18.102:189\$27	100,5%
1899	20.309:084\$160	18.724:548\$61	108,5%
1900	18:566\$369	14.768:583\$96	0,125%
1901	37.122:235\$777	16.571:036\$46	224%
1902	62.334:432\$248	16.983:906\$54	367%
1903	59.826:962\$089	16.308:805\$05	366,8%
1906	66.743:444\$074	14.952:880\$28	446%
1908	72.574:844\$074	20.105:193\$68	360,9%
1910	38.993:085\$246	22.847:438\$90	170,6%

¹¹ Fonte: Para a receita global do Estado de Minas Gerais: OLIVEIRA, J. K. e BEHRENS, O. Finanças do Estado de Minas Gerais (1890-1953), Secretaria de Finanças – Departamento de Estudos Econômicos e Legislação Fiscal, Belo Horizonte: 1954 pp. 02-03.

Quadro 03: Gastos Estaduais com as ferrovias em comparação com a receita global do Estado de Minas Gerais.

A análise dos valores apresentados revela que as verbas referentes ao incremento do ferropiarismo em Minas Gerais ultrapassavam, na maior parte dos anos, significativamente o valor total da arrecadação da receita mineira. Os anos de 1898 e 1899 compreendem uma porcentagem aproximada dos gastos que excedem o valor da arrecadação pública, de modo que os gestores públicos poderiam assinalar uma estimativa controlada quanto aos gastos com as ferrovias. Porém, o ano de 1900 é um marco na redução dos gastos com as ferrovias. Esse decréscimo significativo, que corresponderia a um suposto equilíbrio entre o orçamento destinado às ferrovias e a arrecadação mineira, resultou das ações de encampação ferroviária por parte do governo federal, entrada de recursos financeiros no erário público, via *Funding Loan*, e relativa estagnação na continuidade dos trabalhos de construção de novos ramais ferroviários. Os anos subsequentes mostram o crescente gasto excessivo o transporte ferroviário em Minas Gerais. Além de assinalar a retomada na abertura do tráfego ferroviário, observa-se o alto custo financeiro referente à reparos e manutenção de linhas já operantes, processos de encampação e pagamento de juros e subvenções às companhias privadas.

As mensagens presidencialistas expressam cada vez mais a atuação e interferência do governo mineiro, e também do governo federal, na promoção e expansão do transporte ferroviário. Embora, vários políticos fossem favoráveis ao papel do Estado apenas como agente fiscalizador dos serviços prestados, as crises no setor financeiro associadas com a falta de um planejamento eficiente do traçado ferroviário acarretaram na falência e paralisação dos serviços de diversas companhias ferroviárias. À medida que o setor privado se mostrava incapaz de manter em funcionamento as ferrovias, o governo mineiro passou a administrar às companhias ferroviárias para manutenção e expansão da oferta desse serviço (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011, p.99-101).

Conclusão

A análise dos documentos oficiais relativos à construção das ferrovias no estado de Minas Gerais permitiu perceber uma discordância entre as construções idealizadas sobre a locomotiva como fomentadora da modernização pelo seu território e a realidade dos empreendimentos ferroviários executados, a partir do estudo dos orçamentos apresentados nas mensagens presidenciais dirigidas ao Congresso Mineiro entre 1891 e 1910. A metáfora alusiva ao trem como símbolo da modernidade e do progresso integrava a munição retórica que avivava as discussões encetadas pelos políticos mineiros durante as sessões plenárias. A análise das falas dos políticos mineiros mostrou suas expectativas e suas decepções sobre a expansão das estradas de ferro no estado. Desse modo, “ao longo de toda a era ferroviária mineira, vozes dissonantes alertaram para o padrão de expansão que se adotava, [e] observou-se certo viés alienante que manteve a crença nos supostos benefícios imanescentes à ferrovia até meados do século XX” (BATISTA; BARBOSA; GODOY, 2012, p.06).

Em concordância com os estudos de Lessa (1993), percebemos que a política ferroviária mineira foi marcada por “descaminhos, especulações, interrupções e recomeços” derivadas da falta de critérios do Estado para organizar a instalação dos trilhos. Ao longo de sua trajetória, o sistema ferroviário mineiro esteve associado a “interesses políticos e econômicos conflitantes, mostrando-se sempre como um bom recurso de retórica quando alguma autoridade queria mostrar-se afeita ao progresso e desenvolvimento” (LESSA, 1993, p.63). A malha ferroviária foi incapaz de articular as várias regiões que compunham a economia mineira. A ferrovia gerou o progresso por onde passou, mas este progresso esteve muito aquém das expectativas mantidas pelos

políticos mineiros. A modernidade não surgiu como uma ruptura com a realidade anterior; ou seja, o progresso e a modernização mineira não corresponderam aos anseios dos grupos políticos do estado nem à imagem projetada pela retórica de seus discursos. De acordo com os orçamentos públicos avaliados, diversas companhias de estradas de ferro geraram significativos prejuízos ao tesouro público, entre as quais podemos citar, como exemplo, a Cia Leopoldina e a Cia. Oeste de Minas que sofreram encampação por parte do Estado e depois por parte do governo federal.

À revelia do discurso liberal vigente, a postura da maior parte dos grupos políticos em defesa do apoio financeiro do Estado às companhias ferroviárias e a comparação com os orçamentos públicos destinados aos empreendimentos ferroviários, entre 1891 e 1910, percebemos que, apesar de assinalarem em seus discursos momentos de crise financeira, importantes quantias eram empregadas anualmente para manutenção dos serviços ferroviários. Nesse sentido, havia certa correlação entre a retórica discursiva em defesa dos avanços ferroviários no estado e a aplicação financeira utilizada para manutenção e ampliação das ferrovias. Pois, acreditava-se que a evolução econômica das zonas rurais estaria condicionada à trajetória sistematizada da rede ferroviária. Porém, a construção dos traçados ferroviários falhou quanto ao projeto de integração de todas as regiões do Estado mineiro.

A realidade demonstrou que o Estado exerceu, cada vez mais, função de fomentador e mantenedor dos empreendimentos ferroviários pelo país e em Minas Gerais. Devido aos altos custos das ferrovias e os contratos de concessões e/ou subvenções que não se materializavam, era comum que as companhias ou empresas privadas entrassem em crise e decretassem falência. Assim, o governo acabava por adquirir ou encampar as ferrovias com objetivo de continuar sua construção, “melhorar as condições técnicas do traçado, ajustá-las às necessidades de um tráfego econômico, substituindo o material rodante já estragado pelo uso” (MAIA, 2009, p.57). O governo mineiro foi responsável pela conclusão de muitas obras, a remodelação de maquinismos e a manutenção dos serviços prestados de diversas companhias (LIMA, 2016, p.145).

O Estado, ao tomar o planejamento e financiamento dos serviços ferroviários sob sua responsabilidade, como podemos auferir nos dados apresentados pelas mensagens presidenciais sobre a viação ferroviária, intervia diretamente no fomento da economia, pois acreditava-se que “o atraso não seria recuperado confiando-se apenas na ‘mão invisível’” do mercado” (DULCI, 1999, p.33). Nessa conjuntura, vencer este suposto atraso, portanto, compreendia a implantação de projetos de progresso pelas esferas do poder público. Mais do que um agente coordenador e apoiador da instalação e expansão do transporte ferroviário, o governo mineiro assumiu cada vez mais tarefas como vetor responsável pelo funcionamento e pela ampliação desse serviço, via subsídios financeiros e processos de encampação. Esta postura político-econômica, de acordo com Dulci (1999, p.26), caracteriza-se como processo de *modernização conservadora*. Ele afirma que o modelo central do modelo de modernização conservadora é a *primazia de fatores políticos sobre fatores de mercado*. O poder público, desse modo, arbitrava e dirigia os negócios econômicos, com destaque para a organização da construção e expansão das ferrovias em Minas Gerais.

A reboque das locomotivas viriam o incremento à indústria, a dinamização do comércio e a civilização dos costumes. Prevalencia a crença de que as locomotivas fomentariam o desenvolvimento econômico e social por onde passassem, sendo ela forte o suficiente para não paralisar as práticas de aprovação de concessões e subsídios realizadas pelos políticos mineiros, ainda que tais procedimentos comprometessem o erário público em elevadas dívidas. Apesar dos problemas constatados, eram evidentes os sinais de melhoria que o transporte ferroviário gerou para a dinamização da economia e facilitação das comunicações. 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, de modo que permaneciam continuamente evocadas nas retóricas políticas discursivas relacionadas ao ideal de progresso e modernização.

Portanto, os políticos mineiros, ao analisarem a conjuntura ferroviária no estado, valorizaram seu potencial transformador, mantendo sua crença no progresso via expansão das estradas de ferro. Para diminuir os gastos excessivos com as companhias ferroviárias praticavam a encampação generalizada e a venda das ferrovias ao governo federal. Assim, se a dívida gerada pelas estradas de ferro ao erário público em 1907 correspondeu ao total de 75.574:844\$074, em 1909, essa mesma dívida declinou à soma de 50.945:141\$555. Ainda que os dados orçamentários se apresentassem de forma lacunar e, em alguns anos, imprecisa, percebe-se o contínuo trabalho de expansão da malha ferroviária no estado. Estes dados também foram suficientes para acompanhar a discussão sobre o repertório político e a aplicação financeira, buscando estabelecer as possíveis correlações entre as retóricas discursivas e os planejamentos orçamentários instituídos para os empreendimentos ferroviários.

O trem, apesar dos problemas de instalação e precariedade dos serviços prestados pelas empresas ferroviárias, além dos déficits causados ao erário público, permaneceu associado às expectativas de desenvolvimento econômico e social, mesmo não sendo realizado o desejo de se implantar uma vasta rede ferroviária no território mineiro, que levaria rapidamente ao engrandecimento de Minas Gerais, na acepção dos políticos do Estado. O reforço do discurso do progresso via locomotivas promoveu o aumento do assentamento dos trilhos de ferro, subvencionados por quilometragem ou concessão de juros, posto que a instalação de ferrovias criava a expectativa de que o desenvolvimento capitalista poderia ser vislumbrado de perto em regiões longínquas e o “*mosaico mineiro*”, na definição de Wirth (1982), seria interligado econômica e socialmente. Assim, apesar dos problemas orçamentários e das dívidas que se avolumavam ano após ano em função da manutenção e ampliação dos serviços das companhias ferroviárias, a locomotiva mantinha no imaginário e na retórica política o papel de mensageira do progresso e da modernidade e, portanto, sua implantação no estado deveria contar sempre com apoio do governo.

Bibliografia

Corpus Documental

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.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. 1891-1957: Secretária da Agricultura, Comércio e Obras Públicas 1910-1935: SECR. Fundo. Código: SA. Localização: Arquivo Público Mineiro.

MENSAGENS AO CONGRESSO MINEIRO 1891-1910. IN: ANAES DO SENADO MINEIRO 1891-1910. Atas e Legislações do Senado e do Congresso Mineiro. Localização: A613; 350. 1891-1910. Arquivo Público Mineiro.

Referência Bibliográficas

ACCIOLI, Rodrigo Girdwood. *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007. Dissertação de Mestrado.

ALBINO, Washington. *Perspectivas atuais da economia mineira*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais: Segundo Seminário de Estudos Mineiros, 22 a 27 de outubro de 1956.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. São Paulo: EDUSC, 2000.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. *Transportes, modernização e formação regional. Subsídios a história da Era Ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940*. Belo Horizonte: UFMG/ CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão, 458).

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.

BOTELHO Jr., Cid de Oliva. *A crise cambial do encilhamento: algumas observações sobre a interpretação de Celso Furtado*. Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 12, n. 2 (21), p. 275-294, jul./dez. 2003.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem e Teatro das Sombras*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2013.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil 1860-1913*. Rio de Janeiro: ZAHAR. 1979.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso*. Campinas: UNICAMP, 1993 (Dissertação de Mestrado em História da UNICAMP).

CHARAUDEAU, Patrick. *Discurso Político*. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

CHARTIER, Roger. *A história cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1990.

CORRÊA, Lucas Mariani; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *Público e Privado: as políticas e os planejamentos da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas em relação à Sorocabana Railway Company*. Revista História Econômica & História de empresas, vol. 20, nº 2, pp. 323-359, 2017.

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

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. 5ª edição. São Paulo: Globo, 2012.

FILOMENO, Felipe Amin. *A crise Baring e a crise do Encilhamento nos quadros da economia-mundo capitalista*. Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 19, n. 1 (38), p. 135-171, abr. 2010.

FRANCO, Gustavo H. B.; LAGO, Luiz Aranha Correa do. *A Economia da República Velha, 1889-1930*. Texto para discussão Nº 588. Departamento de Economia. Rio de Janeiro: PUC-RIO, 2011.

FRITSCH, Winston. *Sobre as interpretações tradicionais da lógica da política econômica na Primeira República*. Estudos Econômicos, São Paulo, v. 15, n. 2, 1985.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1998.

- GOODWIN JÚNIOR, James William. *Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição: Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)*. Belo Horizonte: Editora Fino Traço, 2015.
- GOULART José Alípio. *Meios e instrumentos de transportes no interior do Brasil*. Rio de Janeiro: MEC, Serviço de Documentação, Departamento de Imprensa Oficial, 1959.
- GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Editora da UFGD, 2011.
- GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais*. São João del Rei (1831-1888). São Paulo, Annablume, 2002.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª. ed. revista e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- 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, Bárbara Braga Penido. Affonso Penna e os repertórios do engrandecimento mineiro: (1874-1906). Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte, Argumentum Editora, 2009.
- MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e Despedidas. História de Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Coleção História. Belo Horizonte: ARGUMENTVM, 2009.
- MOTTA, Rodrigo Patto Sá (org.). *Culturas Políticas na História: novos estudos*. Belo Horizonte, Editora Fino Traço, 2009.
- OLIVEIRA, M. T. R. DE. *Encilhamento: controvérsias e efeitos sobre a indústria têxtil mineira*. História Econômica & História de Empresas, v. 1, n. 1, 6 jul. 2012.
- 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.
- PAULA, João Antônio de. *Pensamento econômico e história do pensamento econômico do Brasil*. IN: SAES, Alexandre Macchione; RIBEIRO, Maria Alice Rosa; SAES, Flavio Azevedo Marques de (Orgs). *Rumos da história econômica no Brasil: 25 anos da ABPHE*. São Paulo: Alameda, 2017.
- SAES, Flávio A. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo, Editora Hucitec, 1986.
- TOPIK, Steven. *A presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1987.
- VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *O Teatro das Oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte: C/Arte Editora, 2012.

WIRTH, John D. *O Fiel da balança: Minas Gérias na Federação Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.