

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

Autor: Felipe de Alvarenga Batista
Graduado em Economia e Pesquisador do Núcleo de Pesquisa em História Econômica e
Demográfica do Cedeplar/UFMG
felipe_batista032@hotmail.com

Co-autor: Marcelo Magalhães Godoy

Professor do Departamento de Economia da Face/UFMG e Pesquisador do Núcleo de
Pesquisa em História Econômica e Demográfica do Cedeplar/UFMG
mmgodoy@cedeplar.ufmg.br

Resumo

Este estudo pretende contribuir ao entendimento do processo de modernização dos transportes na economia mineira, mais especificamente, a evolução da indústria ferroviária entre os anos de 1869 e 1940. Compreendida segundo ótica marxista, enquanto indústria atuante na e para a esfera da circulação, mas parte integrante da esfera da produção, o ferropiarismo deve ser estudado no bojo do processo de maturação e expansão do modo de produção capitalista. Por um lado, faz-se necessário retê-lo enquanto imperativo do processo de acumulação de capital externo, levando-se em conta a inserção periférica da economia brasileira na divisão internacional do trabalho e, por outro, é indispensável ressaltar as especificidades das transformações econômicas regionais, assim como características particulares de modernização dos transportes. Ressaltadas as trajetórias política e histórico-estrutural de Minas Gerais – principalmente no referente à expansão e crise da economia de subsistência mercantil escravista, à tomada de consciência da “perda de substância” relativa a São Paulo e aos primórdios dos projetos desenvolvimentistas – busca-se compreender a dissonância de interesses entre a modernização dos transportes assentada sob o modal ferroviário e a estrutura econômica herdada, bem como a influência de um Estado de caráter essencialmente patrimonialista. Por fim, utilizando como fonte primária os Relatórios de Presidente de Província e de Estado e os Anuários Estatísticos é apresentada sinopse da evolução das companhias ferroviárias, as principais características da “era ferroviária mineira” e proposta periodização para estudo do tema. O estudo do caso de Minas Gerais aponta justamente para o problema de generalizações acríticas.

Conclui-se que a adoção do ferropiarismo deve ser atribuída menos a motivos histórico-estruturais que ideológicos e políticos. Enquanto perdurou a crença legitimadora de que a ferrovia trazia consigo a própria modernidade, fim em si mesmo e não meio de propulsão do desenvolvimento econômico, a modernização dos transportes atuou em desarmonia com a estrutura econômica.

Abstract

This paper seeks to contribute towards the understanding of the transports modernisation process in Minas Gerais. More specifically, it studies the evolution of the railway industry between 1869 and 1940. Notwithstanding the necessity of taking into account the peripheral insertion of the Brazilian economy, it is of paramount importance to stress the specificities of the regional economic transformations, as well as the particular characters of the transports modernisation. Thereinafter the political and economic history of the state is summarised, highlighting the expansion and crisis of the slave-based mercantile subsistence economy, the growing conscience of the “relative backwardness” in relation to São Paulo, and the roots of the development projects. Against this background, an explanation for the divergence between the transports modernisation that effectively took place and the inherited economic structure is pursued. The influence of an essentially Patrimonialist state is also analysed. Lastly, drawing on the State President Reports – *Relatórios de Presidente de Província* – the evolution of the state railway system and its companies is described and a periodisation is proposed. The study of Minas Gerais points to the problems of uncritical generalisations.

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

Key words: transports modernization, railways, “era ferroviária mineira”, Minas Gerais.
Area Temática: 6 – História de empresas e história da tecnologia

INTRODUÇÃO

Este trabalho pretende contribuir à historiografia econômica de Minas Gerais no que concerne ao entendimento do processo de modernização dos transportes levado a cabo pelo ferroviarismo. A “era ferroviária mineira”, compreendida entre 1869 a 1940, deve ser estudada levando-se em conta as especificidades histórico-estruturais e políticas de Minas de Gerais. As análises sugeridas por (GODOY e BARBOSA: 2008) apontam que o modelo de ferroviarismo efetivamente implantado não atendia às reais necessidades da economia. Sua adoção deve ser atribuída, portanto, menos a motivos histórico-estruturais que ideológicos e políticos. Enquanto perdurou a crença legitimadora de que a ferrovia trazia consigo a própria modernidade, fim em si mesmo e não meio de propulsão do desenvolvimento econômico, a modernização dos transportes atuou em desarmonia com a estrutura econômica.

Justificadas por mito do progresso, as estradas de ferro cobriram o espaço mineiro numa extensão não observada em nenhuma outra região. Seus mais de 8.000 km não integraram o mercado interno e foram incapazes de realizar o potencial latente então apresentado. Certo véu alienante manteve a crença nos supostos benefícios iminentes à ferrovia até meados do século XX, quando, desarticulada, sem sentido econômico e altamente custosa a malha foi desestruturada. Neste momento, Minas já aparece inserida subordinada na divisão inter-regional do trabalho e ao rodoviarismo cabe a função de integrar o mercado nacional e consolidar a dependência econômica.

Este texto está dividido em 3 tópicos, além desta introdução e da conclusão. O primeiro, *Capitalismo e modernização dos transportes*, discute as diferenças históricas da modernização dos transportes no centro e na periferia e aborda a problemática da generalização da modernização dos transportes no Brasil. O segundo, *Economia e política nas Minas Gerais*, apresenta as características histórico-estruturais e políticas da região. O terceiro realiza estudo sobre a “era ferroviária mineira”, com base nas Mensagens de Presidente de Província e de Estado e nos Anuários Estatísticos de Minas Gerais e do Brasil. Aborda a história das companhias ferroviárias, as características essenciais da “era ferroviária mineira” e apresentada, ao fim, uma proposta de periodização.

CAPITALISMO E MODERNIZAÇÃO DOS TRANSPORTES NO CENTRO E NA PERIFERIA

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

produção (MARX: 1982).

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

Se, por um lado, a tendência à modernização dos transportes no Brasil é antes resultado da atuação do capital sobre o processo de circulação de estrutura econômica dependente que necessidade precípua criada internamente pela economia, por outro, é inegável que o processo, realizada por substituição gradativa e incompleta aos transportes tradicionais – tais quais as balsas, jangadas, canoas, barcaças, barcos, tropas de muares e veículos de tração animal – representou um avanço na circulação de bens e pessoas e tenha sido fundamental na integração econômica e espacial do território brasileiro.

O ponto inicial da “era ferroviária brasileira” está associado ao Decreto nº 641, expedido em 1852, que autorizava à companhia que construísse a ligação total ou parcial das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais garantia de 5% de juros sobre o capital investido, além de obtenção não onerosa de terras e isenção de direitos de importação de carvão mineral e equipamentos ferroviários (ACIOLI: 2007). Se a companhia foi incapaz de levantar capital para efetivação do empreendimento, o Decreto cumpriu suficientemente bem sua função. Em Abril de 1854, a locomotiva Baronesa, da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Petrópolis inaugurou os primeiros 14,5 km da malha ferroviária brasileira. Em 1855, foi criada a sociedade anônima Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1858, foram abertos os trilhos da *Recife and São Francisco Railway Company*, primeiro empreendimento inglês em estradas de ferro no Brasil. Daí se seguiram a *Bahia and São Francisco Railway Company* e a estrada Santos-Jundiaí, concedida à *São Paulo Railway Company Limited*.

Apesar de ter garantido o assentamento dos primeiros trilhos no Brasil, o Decreto nº 641 não garantiu dinamicidade à indústria que, em 1872, expandia-se por somente 932 km, em evidente sentido radial. O marco legal que impulsionou a “era ferroviária brasileira” foi o Decreto Imperial nº 2450, de 1873, por meio do qual se concedia subvenções quilométricas ou garantias de juros¹. Se na década de 1860 foram assentados 521,4 km de trilhos, na de 1870 foram 2.653,3 km. Os dados demonstram ainda que o período compreendido entre 1880 e 1920 marca o auge da “era ferroviária nacional”. A média de avanço dos trilhos, que havia sido de 125 km/ano entre 1854-1880, elevar-se-ia a 613 km/ano. Os 3.397 km de trilhos franqueados em 1880 tornaram-se 9.973,1 km em 1890; 15.316,4 km em 1900; 21.325,6

¹ Tal Decreto instituiu cinco importantes alterações em relação ao Decreto nº 640: elevava o valor dos juros garantidos de 5% para 7%, estabelecia tempo máximo de 30 anos que o capital investido teria tal privilégio, requeria comprovações estatísticas de que o empreendimento apresentaria renda líquida superior a 4% ao ano, estabelecia limite máximo sobre o capital garantido e afiançava as garantias de juros e subvenções cedidas por concessões provinciais. A Lei nº 5561, de 28 de fevereiro de 1874, e o Decreto nº 6995, de 10 de Agosto de 1878, não estabeleceriam mudanças importantes na política ferroviária, apenas confirmariam a tendência já expressa de apropriação de recursos públicos por capitais privados (ACIOLI: 2007).

km em 1910; 28.534,9 km em 1920².

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

O período de 1920 a 1950, marcado por média de crescimento de 262,7 km/ano, corresponde à última etapa de expansão da “era ferroviária”. A eclosão da I GM extrinsecou a debilidade financeira das companhias ferroviárias, e a intervenção Estatal se mostrou, então, necessária. Segundo Nazareth (1978):

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

TABELA 1 – Malha ferroviária brasileira, 1854-1970

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

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

Vistas como agentes da esfera da circulação, mas integradas de forma indissociável a esfera da produção, deve-se compreender estas transformações na administração e desenvolvimento da indústria de transporte como manifestações estruturais da economia brasileira, evidenciadas a partir da segunda década do século XX. A estrutura de transportes de um modelo de crescimento voltado para fora não condizia com as necessidades estruturais de uma economia gradativamente internalizava seu processo de acumulação por meio de industrialização substitutiva de importações. A necessidade de integração dos mercados regionais requeridas pelo capital industrial não poderia se realizar por ferrovias, cujos 36.000 km de trilhos voltavam-se primordialmente aos portos de exportação. A aliança entre o Estado e o capital interno e estrangeiro conformou, então, um sistema rodoviário voltado para unificação do mercado interno nacional. A partir de 1930 e 1955, podemos constatar a mencionada tendência de retrocesso do modal ferroviário e ascensão do rodoviarismo.

As ferrovias refletiram a inserção subordinada da estrutura econômica nacional à lógica capitalista mundial. Garantiram contato direto das zonas produtoras de bem primários com o litoral e adensaram-se

² Devemos levar em consideração, ainda, que este avanço da malha entre os anos de 1910 e 1920 ocorreu essencialmente antes do conflito mundial, o que leva a crer na dinamicidade do ferroviarismo nos anos imediatamente anteriores à I Guerra Mundial.

onde o setor exportador se mostrava mais dinâmico. Daí não se segue, todavia, que devemos generalizar casos específicos de modernização dos transportes. Apesar de ser necessário respeitar a lógica geral de inserção da economia brasileira na divisão internacional do trabalho, grave erro seria olvidar as características histórico-estruturais e políticas de cada região (NATAL: 1991).

ECONOMIA E POLÍTICA NAS MINAS GERAIS

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

Se as iniciais discussões de Martins (1982) e Slenes (1985) são fundamentais por incitarem debates acerca do papel dinâmico dos setores externos e internos à economia mineira em geral, o trabalho de Paiva e Godoy (2001) demonstra a complementariedade das teses defendidas pelos dois autores. A presença de um forte setor voltado à satisfação das necessidades internas, assim como profunda extroversão refletem a complexidade econômica mineira oitocentista. Mais: complexidade que manifesta o potencial de crescimento latente desta unidade compósita. Nas palavras dos autores:

Pugnar pela introversão econômica, a produção essencialmente orientada para o mercado interno da Província e a incipiência dos vínculos com o exterior ou, em outro extremo, propor a extroversão, o setor exportador respondendo direta ou indiretamente por todo o dinamismo econômico, são duas formas rigorosamente lícitas, ainda que parciais, de apreender uma mesma realidade. A magnitude e complexidade da economia de Minas Gerais, ao permitir a convivência de sólidas conexões internas com ampla inserção em mercados externos, propulsionou o surgimento de organização econômica original (PAIVA e GODOY, 2001, p. 55).

Tais características estruturais são realçadas por Martins Filho (2009). Sem desconsiderar os setores que mantêm fortes vínculos com outras economias regionais, o “gigante invisível”, ou seja, o setor introvertido reafirma a posição de Minas Gerais, nas primeiras duas décadas do século XX, enquanto economia plural, que tende à auto-suficiência,.

A literatura historiográfica sugere que a economia mineira, entre meados do século XIX a início do XX, caracterizou-se pela elevada complexidade, tendência a perda de substância e por ser dotada de potencial de conformar parque industrial diversificado, articulado e verticalmente integrado. Se, por um lado, os esforços governamentais coetâneos, em especial a construção de Belo Horizonte, em 1894, e a longevidade das políticas defendidas no Congresso de 1903 demonstram a inclinação dos mineiros pela autonomia e diversificação produtiva, bem como a prioridade de articulação interna. Por outro, a elite política mineira, caracterizada por débeis laços com os setores produtivos e forte *ethos* patrimonialista,

parece ter sido insensível às reais necessidades histórico-estruturais da economia regional.

Incapaz de estimular a estrutura econômica sob uma base heterogênea, auto-sustentável e articular seu mercado interno, a economia mineira, a partir da segunda metade do século XX, se inseriu de forma subordinada na divisão inter-regional do trabalho nacional. Nos quadros da execução do “Binômio Energia e Transporte” e do “Plano de Metas”, consolida-se estrutura industrial desarticulada e assentada na produção de bens intermediários.

MITO DA ERA FERROVIÁRIA

Pela definição da indústria de transporte, faz necessário estudo das características histórico-estruturais do processo global de produção. A economia mineira no século XIX e primeira metade do século XX caracterizava-se por introversão econômica e dispersão das unidades produtivas, portanto a requerer uma modernização dos transportes que dinamizasse seu mercado interno e emulasse complementariedade dos setores produtivos. Possibilidade que não significava perda de comunicação externa, porque estas eram importantes à lógica de acumulação interna. Por outro lado, a estrutura política que conduziria tal processo assentava-se sobre uma dinâmica de exercício de poder essencialmente patrimonialista. Considerada a mútua influência entre as duas esferas, passamos ao estudo do processo de modernização dos transportes. Primeiro será demonstrado que uma modernização “alternativa” foi realmente estudada e, até certo momento, priorizada. Em seguida, será apresentada sinopse da evolução das mais importantes companhias ferroviárias, caracterizada a essência da “era ferroviária mineira” e formulada proposta de periodização do processo.

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

Godoy e Barbosa (2008), por meio da análise dos Inqueritos Provinciais das décadas de 1850 e 1860 e pela avaliação dos projetos de viação de 1835, 1864 e 1871 demonstram a desarmonia entre a estrutura econômica de Minas Gerais e a modernização dos transportes efetivada pelo modal ferroviário, entre fins do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

No que se refere às preocupações gerais, os planos de viação provinciais de 1835, elaborado por Bernardo Pereira Vasconcelos, de 1864, de Henrique Gerber, e de 1871 percebe-se as necessidades de: primeiro, ligar a economia mineira aos mercados externos, especialmente ao mercado do Rio de Janeiro, e, segundo, o imperativo de superar o problema da desarticulação interna.³ No tangente à preferência por

³ A inadequação das vias de comunicação é vista como entrave ao crescimento econômico tanto para os setores orientados para o mercado interno quanto

modais, as políticas pendiam à priorização da modalidade rodoviária, em clara sintonia com a modernização dos transportes tradicionais, ou na combinação entre múltiplas modalidades de transportes sob a hegemonia das estradas de rodagem. Constatação também observada pelas Mensagens dos Presidentes de Província, por exemplo, na expectativa de exploração da navegação fluvial especialmente dos rios das Velhas, São Francisco, Sapucaí e Grande⁴.

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

Por outro lado, o exame dos mapas do Barão Homem de Mello e de Francisco Homem de Mello, relativos ao ano de 1909, se depreende que os esforços despendidos a favor de modernização que privilegiasse os diversos modais se mostraram infrutíferos, e que o ferropianismo saíra vitorioso (GODOY e BARBOSA: 2008). A “era ferroviária mineira” estenderia-se até 1940.

EVOLUÇÃO DAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS MINEIRAS

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

A Estrada de Ferro Central do Brasil foi a primeira ferrovia a penetrar território mineiro, tendo inaugurado as estações de Serraria e Chiador em 27 de junho de 1869. Concedida com base na Lei nº 641 de 1852 e autorizada pelos Decretos Imperiais nº 1598 e 1599, ambos de 1855, nascia a Sociedade Anônima Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. À Companhia foram concedidos privilégios de construção, uso e gozo da estrada de ferro por 90 anos, garantia de juros de 5% sobre o capital investido. Seu trilhos seriam assentados partir da capital do Império e, após a transposição da serra do Mar e antes de atingir o Paraíba do Sul, bifurcariam-se em dois ramais: um se dirigiria à povoação de Cachoeira, o outro ao Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais (PIMENTA: 1971; JACOB: 1911).

Apesar de adentrar a província mineira somente em 1869, desde de dezembro de 1856 a Companhia já havia requerido, e a Assembléia Provincial de Minas concedido, garantia adicional de 2% de juros sobre o capital investido e licença para direcionar seus trilhos pelo interior da província (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1857). Tais concessões se justificariam pela centralidade que a

para os voltados para mercados externos, ambos dotados de elevado potencial de desenvolvimento. Tais ordens de preocupação evidenciam a importância do modelo proposto por Pavia e Godoy (2001) acerca da complementaridade das idéias de Martins (1982) e Slenes (1985).

⁴ A navegação fluvial chegou a ser, inclusive, considerada enquanto principal via de comunicação pelo presidente Joaquim Saldanha Marinho. Segundo os trabalhos da época, Minas Gerais detinha 3.650 km de rios navegáveis, destacando-se os rios das Velhas e São Francisco.

estrada assumiria, como pode-se perceber por fala do presidente provincial João Crispiano, de 1864:

E se me é permitido aventar alguma idéa sobre materia que me é muito estranha, direi, que todo o systema de estradas deve partir da estrada de ferro de Pedro II e encaminhar-se pra três pontos, - o valle do Rio Grande, - o Rio das Velhas, e o Rio Doce. A cada um destes troncos todas as mais estradas se devem prender como ramos de uma grande e magestosa arvore, que formará a rede secundaria dos caminhos provinciaes, municipaes e vicinaes (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1864, p. 17).

A “linha do centro de Minas” parte de Entre Rios e segue para o interior de Minas. Passa pelas estações de Serraria e Paraibuna, inauguradas em 1874; atinge Juiz de Fora, em 1875; Barbacena, em 1880; chega a Ouro Preto, em 1887; Belo Horizonte, em 1895; Corinto, onde sofre bipartição, em 1905; Pirapora, em 1910; Montes Claros, em 1926. Tremendal, ponto de entroncamento com a Estrada de Ferro Leste Brasileiro, em 1950, quando a Companhia já apresenta 2.061,808 km de extensão (JACOB: 1911; ESTADO DE MINAS: 1880, 1889, 1907, 1910, 1926; PIMENTA: 1971).

A Rede Mineira de Viação, criada a partir do Decreto nº 9882 de 1931, resultou da fusão de duas estradas tributárias da Central do Brasil: a Oeste de Minas e a Sul de Minas, e consubstanciou-se na mais extensa dentre as companhias ferroviárias de Minas, com seus 3.500 km em 1940. Os prolongamentos da Central do Brasil, a partir de Barra do Piraí, seguem o Rio Paraíba do Sul. Enquanto o ramal de Porto Novo acompanha o fluxo do rio e adentra território mineiro, o de Cruzeiro sobe o rio até a estação do mesmo nome. É nas proximidades de Cruzeiro (SP) onde têm início os trilhos que adentram Minas.

Com base na Lei provincial nº 2062, de 1874, foi concedido privilégio de 50 anos e garantia de juros sobre o capital máximo de Rs. 14.000:000\$000⁵ à companhia que construísse uma estrada de ferro que buscasse a confluência dos rios Sapucaí e Verde. Adquirida, em 1875, foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Rio Verde. A empresa apenas iniciou o assentamento dos trilhos e, em 1880, tranferiu seus privilégios à Companhia inglesa *Minas and Rio Railway*. Em 1884, os 147 km que compõe a estrada estavam construídos. Apesar dos saldos positivos desde sua inauguração, a estrada foi encampada em 1901 pela União por £1.150.600 e imediatamente arrendada a um particular. Este primeiro contrato de arrendamento seria rescindido em 1909, e, junto à já encampada Muzambinho, seria arrendada à Sapucaí (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1874, 1875; JACOB: 1911).

A Estrada de Ferro do Vale do Sapucaí, organizada em 1888, foi detentora do monopólio de 50 anos da linha que partia de Soledade, na *Minas and Rio*, e passava por Caxambú, Itajubá, Pouso Alegre e Sapucaí⁶. Os trabalhos de construção iniciaram em 1889; em 1890, a Companhia adquiriu mais duas concessões: da estação de Soledade e Baependi, e de Lavras a Santa Rita do Jacutinga. Em 1891 estavam franqueados os 108 km entre Caxambú e Itajubá. Em 1892 os sinais de debilidade financeira já

⁵ O capital máximo garantido seria elevado depois a Rs. 16.150:000\$000 pelo Governo Geral, que além de afiançar a garantia provincial, concedeu garantia adicional de 3% de juros sobre o capital primitivo e 7% sobre o capital extra de Rs. 2.150:000\$000.

⁶ O contrato estabelecia também garantia de juros de 7% sobre capital máximo de Rs. 6.000:000\$000, por 20 anos, e privilégio de zona de 30 Km. Em 1º de dezembro de 1888, a Lei nº 3648, elevaria o capital garantido a Rs.10.000:000\$000.

eram visíveis e, em 1893, foram paralisadas as obras (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1890-1894).

Segundo o presidente Affonso Penna, a responsabilidade pelo insignificante desenvolvimento da malha, em 1893, decorria da política do Encilhamento e à especulação provocada, ao governo caberia assumir responsabilidade pelo não abandono das principais linhas em andamento e realização das imediatamente necessárias. Para tanto, foi expedida a Lei nº 64, em julho de 1893, que autorizava o Governo Provincial a conceder empréstimos às companhias. A Viação Sapucahy, auxiliada com Rs. 6.920:000\$000 distribuídos entre 1894 e 1898, foi a empresa que mais se beneficiou destes créditos extraordinários. Neste período, 224 km de linhas franqueadas. Apesar das melhoras na linha, as dificuldades financeiras continuaram incomodar a Companhia que, em 1899, entrou em liquidação forçada. O governo administrou-a entre março e novembro do mesmo ano, até que reorganizada sob a denominação de Companhia de Viação Férrea Sapucaí, voltou à administração particular (ESTADO DE MINAS: 1864, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898).

As concessões que deram origem à malha da Muzambinho não têm origem única, mas resultado de privilégios concedidos tanto pela União como pela Província. As concessões dos trechos de Três Corações a Fluvial e de Freitas a Campanha são federais⁷. O trecho Fluvial a Areados tem origem em concessões provinciais nos anos de 1888 e 1889, sem que fossem concedidos privilégios⁸ (JACOB: 1911). Incapaz de assentar seus trilhos, a companhia foi auxiliada pelo Governo Provincial, por meio da Lei nº 64, entre 1894 e 1898, com Rs. 5.644:4120\$000. Endividada, suas concessões e privilégios foram considerados caducos e a empresa foi encampada pelo Governo Estadual, por Rs. 12.000:000\$000, em 1907. E, em 1908, foi transferida pelo mesmo preço à União. No ano seguinte, seus 248 km de trilhos foram arrendados à Sapucaí (ESTADO DE MINAS: 1898, 1908).

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

Suas mais significativas construções são o trecho entre Soledade e a Encruzilhada, que permitiu ligação com a Central do Brasil, e a construção do trecho Três Corações a Lavras. Estendeu-se também

⁷ A garantia de juros de 4% durante o tempo de construção e 5% após aberto o tráfego, sobre o capital de Rs.2.509:500\$000, foi concedida somente ao ramal de Campanha.

⁸ Somente em 1893, adendos nos contratos estabeleceram a garantia de juros de 6%, à razão de Rs. 25:000\$000 por quilômetro

pela política de encampação levada à frente pelo poder público, que incorporaria, na década de 1920, 41 km da Estrada de Ferro Machadense, 20 km da Trespontana e 31 km da São Gonçalo do Sapucaí.

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

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

Em 1894, a linha tronco, de bitola 0,76m, se estendia por 600 Km e atingia as margens do rio Paraopeba. Ficaria aí estancada e apenas seriam construídos ramais: Itapeçerica, em 1891; Pitangui, 1907; e Cláudio, 1912. O ramal de Ribeirão Vermelho, de 15 km de bitola mista, foi construído nos anos de 1895 e 1896, a ligação entre Aureliano Brandão a Formiga foi construída entre 1896 e 1905 (JACOB: 1911) e a de Lavras a Barra Mansa, entre 1895 e 1915. A bitola de 1m foi utilizada entre Garças à capital e de Formiga a Lavras.. O porto de Angra dos Reis foi atingido em 1928, a estação de Catalão, na outra ponta, foi inaugurada em 1942 (PIMENTA: 1971), após a Oeste de Minas incorporar, em 1920, 356 km da Estrada de Ferro Goiás, de Formiga a Patrocínio, e concluir o restante do trajeto (PROVINCIA DE MINAS: 1889- 1896; ESTADO DE MINAS: 1915, 1920).

A participação da Estrada de Ferro Goiás em Minas se deve ao Decreto nº 5349, de 1904, que concedia construção da linha Araguari a Catalão, e Decreto nº 6438, de 1906, que determinava seu ponto inicial em Formiga e final em Catalão, além de conceder um ramal para Uberaba (JACOB: 1911). Os 53 km de Araguari a Catalão inauguraram-se até 1910, enquanto os 355 km de Formiga a Patrocínio em 1918. Por não cumprir os acordos estabelecidos nos contratos de construção, o Governo Federal expediu o Decerto nº 13963, em 1920, e assumiu administração da linha de Araguary a Catalão, enquanto o trecho Formiga a Patrocínio foi anexado à Oeste de Minas. Em 1931, mais 156 km da Companhia Paracatu foram encampados e fundidos à Oeste de Minas. Neste mesmo ano, os 2.123 km da Oeste de Minas seriam arrendados ao Governo Estadual e, junto à Estrada Sul de Minas, conformariam a Rede Mineira de Viação(ESTADO DE MINAS: 1935).

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

A Companhia Mogiana, cujo grosso da malha situa-se em território paulista, apresenta prolongamentos em Minas Gerais. Além de ter sido a principal atuante no Triângulo Mineiro, ela deteve três ramais de comunicação entre as malhas mineira e paulista: Poços de Caldas, Guaxupé e Itapira.

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

A Estrada de Ferro Bahia a Minas apresentava, em 1930, a extensão de 512 km, sendo 370 km em Minas, ligando Caravelas a Aymorés. Concretização da vontade de Theophilo Ottoni, seu objetivo consistia em abrir espaço para a colonização e desenvolvimento do nordeste mineiro: devia-se assentar trilhos e obter saída para o mar. Concedida em 1880, com subvenção de Rs. 9:000\$000 por quilômetro, os trabalhos de construção do trecho mineiro foram lentos: iniciaram em 1883, atingiram Ladainha, em 1919; e Araçuaí, em 1942. Sua trajetória financeira não foi marcada por prosperidade. Em 1895, o Governo Estadual adquiriu Rs. 5.000:000\$000 em títulos de dívida da Companhia; emprestou Rs. 4.433:672\$108\$ pela Lei nº64 e, em 1897, quando a dívida da empresa ultrapassava Rs. 20.029:616\$401, foi encampado o trecho mineiro. Esteve sob administração estadual até 1904; entre 1904-11, sob administração privada, quando, então, foi encampada pelo Governo Federal. Entre 1912-36, apesar de incorporada à Rede Bahiana de Viação Férrea, o trecho mineiro foi administrado pela arrendatária francesa *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux d'Est Brésilien* (ESTADO DE MINAS: 1883, 1895-1900, 1904, 1911, 1912, 1919, 1935 1937).

As estradas de ferro Leopoldina e Vitória a Minas estavam umbilicalmente relacionadas à realização de transporte especializado voltado para a exportação internacional. É complexa a história da Leopoldina, assim como a do ferroviários na Zona da Mata. Para além da ausência de planejamento e da elaboração de contratos confusos é repleta de disputas políticas (BLASENHEIM: 1996). Atacada por febre ferroviária entre 1874 e 1887, a região foi coberta por 750 km de linhas férreas - aproximadamente 50% da malha mineira (PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS: 1874, 1887, 1888). O fez, todavia, em processo desorganizado e intensa competição intra-regional. A problemática, pressentida ainda na década de 1870, quando 11 das 25 concessões outorgadas foram destinadas à região, pode ser acompanhada pelas disputas travadas na Assembléia Legislativa entre as Estradas de Ferro Leopoldina,

Rio Doce, Alto Muriaé, Pirapetinga e União Mineira. Quem saiu vitoriosa foi a Leopoldina, que, em 1890, já havia absorvido todas as demais concorrentes, exceto Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, cujos 58 km seriam incorporados em 1915 (ESTADO DE MINAS GERAIS: 1890-1900, 1915).

O suposto sucesso da Leopoldina, cujas exportações de café garantiam constantes superávits e cuja extensão ultrapassava o território mineiro e atingia o Rio de Janeiro e o Espírito Santo, tende a esconder sua desorganização administrativa; esta parece ser a causa de suas duas liquidações na década de 1890. Em 1898, reorganizou-se pelo capital inglês, enquanto *Leopoldina Railway Company Limited* e assim se manteve até o final da “era ferroviária mineira”, quando seus trilhos já atingiam 1.151,5 km, e alcançavam Mahuaçu e Caratinga (ESTADO DE MINAS GERAIS: 1890-1900, 1930).

A Estrada de Ferro Vitória a Minas originou-se de projeto audacioso, datado de 1890, mas o empreendimento não emularia iniciativas até 1902 quando, por meio de alterações propostas por concessão estadual, seria organizada a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas. Tais mudanças estabeleciam Diamantina enquanto ponto final da linha férrea e garantia de juros de 6% sobre o capital máximo Rs. 30:000\$000 por km⁹ (PIMENTA: 1971). Os trabalhos foram iniciados no porto de Vitória, em 1903, e, em 1907, atingiram Minas Gerais. Quando os trilhos da empresa se encontravam em Derrubadinha e preparavam-se para tomar a direção do Rio Suaçuí Grande, novas alterações no trajeto dos trilhos e um novo objetivo foram destinados à ferrovia. Os estudos geológicos recém realizados haviam demonstrado a existência de imensa jazida de minério de ferro na região de Itabira. Caberia à estrada atingí-los. As controvérsias advindas de tais alterações – em grande parte por pressão de capitalistas britânicos que passaram a comprar terras em Itabira, além de obterem o controle acionário da empresa – atrasaram o prolongamento dos trilhos. Cachoeira Escura só foi atingida em 1915; Desembargador Drumond, em 1932; e Itabira, em 1942, quando a estrada já havia sido encampada pela Companhia Vale do Rio Doce (PIMENTA: 1971).

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DA “ERA FERROVIÁRIA MINEIRA”

Minas Gerais ao fim de sua “era ferroviária” detinha a maior malha do país. Os 8.176 km de trilhos, aproximadamente 25% da malha férrea brasileira, assentavam-se sobre uma área de aproximadamente 574.855 km² e eram quase integralmente de posse do Governo Federal e arrendadas ao Governo Estadual (ESTADO DE MINAS: 1953). Proximidade que reflete relação inversa com a eficácia econômica demonstrada pela política de modernização dos transportes.

Nascida sob a marca do sentido radial (litoral/portos - interior/produção agrícola e mineral), a malha ferroviária foi incapaz de articular as várias regiões que compunham a economia mineira.

⁹ A Companhia integrou um montante de capital da ordem de 47 milhões de francos, lançados nas bolsas de Paris, Bruxelas e Amsterdam.

Construída a partir do eixo principal assumido pela Central do Brasil, as ferrovias de Minas se por algum momento buscaram autonomia em relação ao monopólio exercido pelo porto do Rio de Janeiro, o fizeram a fim de se ligarem a portos de exportação alternativos, tais quais Vitória, Angra dos Reis e Santos. Até mesmo a Oeste de Minas, que em certo momento parece comprometida com a busca pela unificação do mercado interno do estado, voltou-se para a ligação com um porto de exportação.

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

A ausência de planejamento no assentamento dos trilhos é marca da malha ferroviária mineira, como se pode depreender da desarmonia em relação às especificidades econômicas e naturais do espaço regional, da variação e incompatibilidade das bitolas, do predomínio de traçado irracional e da forma como as classes dirigentes do estado atuaram. Prevaleceu o descuido com as concessões, apesar da suposta preocupação demonstrada anualmente nos relatórios apresentados pelos dirigentes de Minas, que constantemente clamaram pela elaboração de plano de viação ferroviário.

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

A falta de planejamento é também evidenciada quanto à quase completa ausência de intermodalidade dos transportes em Minas. Apesar de conhecido o potencial e benefício da navegação dos rios à comunicação interna desde meados do século XIX. Jamais se efetivou o devido impulso à concretização de tal empreendimento. As navegações nos rios São Francisco, Grande e Sapucaí não evoluíram a ponto de realizarem o que delas se esperava. As ferrovias cresceram desmesuradamente, sem o devido respeito às condições geográficas e econômicas de Minas e sem integrarem o mercado mineiro (PROVÍNCIA DE MINAS: 1839, 1843, 1850, 1853- 18 70, 1887, 1892, 1929).

Quanto à origem dos capitais investidos, nota-se certa heterogeneidade. Observa-se a presença de capitais estrangeiros, especialmente inglês e francês, assim como a presença de capitais nacionais privados – principalmente nos momentos iniciais da “era ferroviária” – mas o que ressalta é a atuação de

capitais públicos. O grau de participação destes capitais é distinto ao longo do tempo e do espaço. Os capitais estrangeiros estiveram mobilizados mais diretamente nas ferrovias voltadas à exportação, na *Leopoldina Railway*, na Vitória a Minas e na *Saint John's Mining Railway* (PIMENTA: 1971; ESTADO DE MINAS: 1898, 1913). O capital nacional atuou mais ou menos disperso e tanto em produtos voltados ao abastecimento dos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, como na Sapucaí e Muzambinho, como também em companhias com relativa importância na distribuição interna de produtos, como na Oeste de Minas, além de companhias voltadas à exportação.

O destaque coube à atuação do capital público. Iniciada com a D. Pedro II, sua participação fortalece à medida que a “era ferroviária” se mostra menos viável do ponto de vista econômico. De uma atuação passiva, sob a forma de encargos das concessões e empréstimos, o capital público torna-se agente ativo com a perenidade dos déficits e liquidações forçada. A partir das encampações e fusões, assume responsabilidade administrativa e o fardo de perpetuar a expansão dos trilhos (ESTADO DE MINAS: 1896-1898, 1902-1910, 1915-1917, 1921, 1923, 1925, 1927-1930, 1935-1938, 1947-48).

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

UMA PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO PARA A “ERA FERROVIÁRIA MINEIRA”

A evolução da implantação dos trilhos férreos foi utilizada como variável central para a proposição de periodização, conquanto considerou-se também a importância da participação da esfera pública na consubstanciação desta malha, a dinâmica histórica das principais companhias ferroviárias e os eixos fundamentais que singularizam a história da “era ferroviária mineira”¹⁰.

São propostos seis períodos para a “era ferroviária mineira” (GRÁFICO 1). O primeiro (1869-

¹⁰ Os dados foram recolhidos em JACOB (1911), que forneceu informações sobre o desenvolvimento da malha ferroviária, discriminada por companhias até o ano de 1909, nas Mensagens de Presidente de Província e Estado, para o período 1840-1930 e diversos anos avulsos (1937, 1938, 1947 e 1948), nos Anuários Estatísticos de Minas Gerais para os anos de 1906, 1911, 1918, 1921, 1929 e 1949-53, e nos Anuários Estatísticos do Brasil para diversos períodos e anos (1908-1912, 1936, 1937, 1939/40 e 1946-1952).

1878) é marcado por crescimento lento e fortemente localizado. A intensidade de trilhos assentados cresce rapidamente a partir de 1879, quando são assentados mais de 3.200 km de linha. A média de avanço de trilhos franqueados por ano reduz-se bruscamente em 1899 e abre novo período, com irrelevante crescimento que se estende até 1907. Observam-se, ainda, os primeiros movimentos de encampação das estradas de ferro. O período de 1908 a 1916 distingui-se por ativa e direta atuação da esfera pública no assentamento de trilhos. São nove anos de crescimento intenso da malha mineira, em média 271,3 km de trilhos/ano. Este impulso perde vitalidade e, entre 1917 e 1928 percebe-se atuação moderada - são 130 km/ano de acréscimo de linhas férreas. No sexto período (1929- 1940), esta força se esvai por completo e se torna evidente a saturação do ferroviário e a opção pelo rodoviário.

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

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

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

A Estrada de Ferro Central do Brasil continuou seu prolongamento pela região central de Minas em um movimento mais ou menos constante. Os 377,5 km de trilhos assentados atingiram Barbacena, em 1880; Queluz, em 1883; Belo Horizonte, em 1895; e foi construído o ramal de Ouro Preto, em 1888.

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

Foram assentados no Sul de Minas 703 km de linhas férreas. Aos 147 km da Estrada de Ferro *Minas and Rio*, integralmente inaugurados em 1884, foram acrescentados 349 km da Sapucaí e 237 km

da Muzambinho. A Mogiana foi responsável pela construção dos ramais de Poços de Caldas e de Itapira, este se concatenando à Sapucaí.

Papel de destaque coube à região Oeste, beneficiada pelo desenvolvimento dos 831 km da Estrada de Ferro Oeste de Minas. A Companhia assentou seus primeiros trilhos em 1880, entre a estação de Sítio e São João d'El Rei, desenvolveu a sua linha tronco e seus ramais tributários, Itapecerica e Pitangui, além de ter construído parcialmente a linha de Formiga até Candeias e Lavras a Carrancas.

A presença de empresas ferroviárias privadas era preponderante, apenas a D. Pedro II era de propriedade imperial. Tal fato não significa que o imperativo econômico fora determinante, já que, em sua maioria, eram sustentadas por garantia de juros que oneravam fortemente o tesouro público. Os gastos com garantias de juros e subvenções quilométricas passam a ser motivo de preocupação crescente nas Mensagens à Assembléia. Na mensagem de 13 de Abril de 1885, do presidente Olegário Herculano d'Aquino e Castro, pela primeira vez se trata das "Despesas com Estradas de Ferro": o gasto provincial com tal rubrica entre 2 de janeiro de 1872 e 7 de janeiro de 1885 fora de Rs. 3.572:839\$362. Gastos que se intensificaram a ponto de, em mensagem de 13 de Abril de 1886, o presidente Herculano Portella comunicar a expedição da Lei nº 3232, que revogava todas as Leis que autorizavam contratos para construção de estradas ferroviárias que ainda não haviam entrado em vigor¹¹. Os gastos seguiram tendência ascendente assim como os trilhos assentavam-se irracionalmente. Estas duas preocupações podem ser notadas recorrentemente nas mensagens destinadas à Assembléia pelos chefes do Executivo, como, por exemplo, na mensagem de 1882, enviada pelo presidente Theophilo Ottoni:

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

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

São estas subvenções, garantias de juros e empréstimos e o fetiche pelas ferrovias que explicam o rápido desenvolvimento da malha ferroviária neste período. O governo vinha há muito assumido elevada responsabilidade e ônus na modernização dos transportes. Até 1898 foram gastos Rs. 19.625:707\$771 com garantia de juros, Rs. 20.309:084\$159 com empréstimos pela Lei nº 64 e Rs. 3.233:840\$000 em

¹¹ Medida necessária porque, caso todas as concessões realmente se concretizassem, a despesa do Governo Estadual, em 1889, atingiria Rs. 91.934:913\$701, pecúnia não disponível pelo tesouro.

subvenções quilométricas. Esta despesa total de Rs. 43.168:631\$929, concentrada na década de 1890, é evidência de uma modernização dos transportes não condizente com as necessidades materiais da estrutura econômica de Minas Gerais, mas são justificadas por prevalência de um *ethos* essencialmente patrimonialista a orientar as elites e a vigência de relações clientelísticas entre Estado e sociedade.

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

O terceiro período da “era ferroviária mineira” (1899 - 1907) é marcado por brusco cessar da expansão ferroviária: o crescimento médio da malha foi de 39,5 km/ano, sustentado pelos 191,6 km da Central do Brasil, por 81 km da Oeste de Minas e 59,5 km da Sapucaí. Outras duas estradas que também contribuíram para a elevação da malha, mesmo que em ritmo inferior à média do período, são a Estrada de Ferro Guaxupé e a Bahia e Minas. A extensão total da malha elevou-se de 3.567,9 km, em 1899, para 3.963,7 km (MAPA 4).

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

Tendo assumido tamanha responsabilidade no desenvolvimento da malha que, como agravante, não apresentava saldos positivos de receita, coube ao Governo Estadual assumir compromisso de empreender forte política de encampação e administração. Encampou e reorganizou a Estrada de Ferro Sapucaí, em 1899; encampou a Muzambinho, em 1907, e vendeu-a ao Governo Federal no mesmo ano. A Oeste de Minas, que entra em liquidação forçada em 1900, é encampada diretamente pelo Governo Federal. As encampações da *Minas and Rio*, em 1909, e da Bahia a Minas, em 1912, se bem que não datem deste período, são fatos que refletem a política aí iniciada. As principais companhias da malha ferroviária mineira passaram, e assim permaneceram até o final do ferrovianismo, sob domínio público.

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

Os trilhos da Oeste de Minas foram os que mais se expandiram, 517,5 km, elevando sua malha a 1.445 km. Seu crescimento foi realizado em duas frentes: uma, ligando Garças a Belo Horizonte, trecho

construído entre 1911 e 1916, e que possibilitou a ligação das redes da Oeste de Minas e da Central do Brasil, e a comunicação do oeste do estado com a capital – a mais importante ligação interna que a malha mineira realizou – outra, de Carrancas a Bom Jardim, em busca do porto de Angra dos Reis.

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

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

Desenvolvimentos importantes, porém de menor monta, foram realizados pela Central do Brasil, Leopoldina, Mogiana e Rede Sul Mineira. A Central do Brasil acresceu 265,1 km à sua rede que, em 1916, já estendia-se a 1.157,4 Km. A Leopoldina construiu 184 km; a Mogiana, se bem que tenha ampliado sua rede em 249 km úteis, o fez graças a arrendamentos junto à Sul Mineira e não propriamente por meio de expansão da malha férrea mineira; e a Sul Mineira, apesar do arrendamento concedido, ampliou sua rede útil em 156,4 km.

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

Observa-se no quinto período da “era ferroviária mineira” (1917-1927), crescimento conjunto dos modais ferroviário e rodoviário. As ferrovias expandem em ritmo relativamente mais lento, mas em movimento ainda relevante, enquanto o modal rodoviário volta à pauta de discussão nas Mensagens, se bem que subordinado ao ferroviarismo. Em meados da década de 1910 discute-se, inclusive, a elaboração de uma política rodoviária baseada em incentivos tais quais garantias de juros e subvenções kilométricas (MAPA 6), como relato trecho da mensagem do presidente Arthur Bernardes, de 1919:

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

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

Elaborado por João Texeira Soares, Olegário Maciel, Arthur Guimarães, Caetano Lopes e Ismael de Souza, o Plano Geral de Viação Férrea de 1923 abarcava dois princípios básicos:

construção de linhas economicamente vantajosas e o de fazer Belo Horizonte centro da viação, de onde irradiem as vias de comunicação com os pontos extremos do Estado, com as regiões produtoras e com os portos de mar mais próximos (ESTADO DE MINAS GERAIS, 1923, p153).

E continua:

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

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

Os dados de desenvolvimento da malha ferroviária corroboram tal perspectiva, assim como o sentido dos trilhos aponta a preocupação em fazer de Belo Horizonte o centro econômico do estado. A malha estadual que, em 1917, era de 6.354,9 km passaria, em 1927, a 7.921 km; um crescimento médio da ordem de 142 km/ano. Mais uma vez, o destaque coube à Oeste de Minas, que atingiu 2.279,4 km. O crescimento da rede útil da Estrada, de propriedade federal, elevou-se não somente pela expansão dos seus trilhos pelo interior do estado, mas pela encampação de 156,4 km da Estrada de Ferro Paracatú, cuja construção iniciara em 1920, e 365 km da linha-tronco da Estrada de Ferro Goiás, entre Formiga e Patrocínio. Construiu, além dos 272 kms entre Ibiá e Uberaba, cuja concessão outrora havia pertencido à própria Goiás, o pequeno trecho entre Campolide e Barbacena.

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

A região Sul do Estado foi beneficiada não somente pela expansão dos trilhos da Rede Sul-Mineira e da Mogiana, como pelo surgimento de novas companhias. Enquanto a Mogiana foi

responsável pela construção do ramal de Passos, a Rede Sul Mineira finalizou o ramal de Itajubá e inaugurou Lavras a Três Corações, conectando as redes da Oeste de Minas e a malha meridional do estado. Arrendada pelo Estado de Minas por Regulamento de setembro de 1921, a Rede Sul Mineira passou por um período de intenso reaparelhamento e reorganização administrativa. Conduzido pelo Estado, tal reaparelhamento representou sensível peso no erário estadual, como pode ser demonstrado pelos gastos acumulados entre 1921 e 1928: Rs. 67.771:746\$081. A extensão da Rede Sul Mineira elevar-se-ia, em 1929, a 1.336,8 km, com a encampação de três novas estradas dela tributárias: 20 km da Trespontana, 41,7 km da Machadense e 31 km da São Gonçalo do Sapucaí.

Por outro lado, a preocupação com o rodoviarismo é observada pela Lei Estadual nº 661, de 1915, que regula as concessões de estradas de rodagem para automóveis e autoriza garantias de juros, e pelo Decreto nº 4501, de 1916. Inicialmente construídas sem planejamento, mas com ênfase à alimentação das vias férreas e fluviais, o desenvolvimento da malha tomou ímpeto e ordenamento a partir da criação da Inspectoria das Estradas de Rodagem, em 1923. O plano viário elaborado incentivava construção de linhas tronco que buscassem a comunicação das principais cidades regionais com a Belo Horizonte e a construção de uma estrada de rodagem que comunicasse diretamente à capital federal.

As despesas estaduais com estradas de rodagem crescem assustadoramente no período. Até 1923 percebe-se o minguado destino de verbas destinadas às vias rodoviárias. Em 1911, o Estado havia despendido Rs. 203:676\$200 com a rubrica; Rs. 190:486\$600 em 1914; Rs. 190:395\$916 em 1918; Rs. 413:897\$934 em 1920; e Rs. 181:042\$050 em 1923. A partir da criação da Inspectoria, nota-se tendência acelerada de crescimento dos gastos: Rs. 2.583:428\$900 em 1924; Rs. 6.018:020\$000 em 1925; Rs. 13.798:207\$173 em 1926; Rs. 12.848:721\$259 em 1927. Somente de 1923 a dezembro de 1927, o Estado já havia despendido Rs. 35.465:419\$982. Até 1928 a cifra atingiria RS. 52.541:419\$382. E até 31 de dezembro de 1929 impressionantes Rs. 68.621:013\$383. O desenvolvimento da malha rodoviária está longe de ser irrelevante. Em 1926 era de 7.165 km, passará em 1927 a 11.983,8 km, em 1928 a 12.408,7 km e em 1929 a 19.413,9 km. Este crescimento vertiginoso irá persistir na década de 1930 e consolidará o rodoviarismo enquanto principal modal de transporte em Minas Gerais na década de 1940.

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

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

Enquanto isto, o modal rodoviário continuava sua ascensão e, assim como o ferroviário, onerava o tesouro do Governo. Mesmo com técnicas que reduziam pela metade o custo quilométrico, o Governo de Benedito Valadares elevou despesas com aberturas de estradas: entre 1934 e 1937, a rubrica chega a Rs. 33.466:780\$000. Enquanto isso, sua extensão passa de 36.829 km, em 1937, para 42.410 km, em 1939. Será sob o “Binômio Energia e Transporte”, do Governo Juscelino, que o rodoviário assumirá indisfarçadamente a posição de principal modal de transporte em Minas. A malha mineira que em 1950 já elevava-se a 58.959 Km, em 1954, atingirá 69.119 Km.

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

CONCLUSÃO

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

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

Apesar de ser necessário considerar a lógica geral que atua sobre o a economia brasileira neste momento, assim como as alterações que tal lógica engendra – ganho de importância que o sistema

industrial e a urbanização assumem, é indispensável que não se generalize os processos de transformações econômicas regionais e tampouco os casos de modernização dos transportes que lhes são particulares. O estudo do caso de Minas Gerais aponta justamente para o problema da generalização. A economia mineira oitocentista caracterizava-se pela não predominância do setor exportador, por predominar centro dinâmico voltado para o mercado interno e que, concomitantemente, apresentava forte relação com mercados externos, especialmente o Rio de Janeiro.

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

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

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

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

Assim sendo, a “era ferroviária mineira” pode ser vista também enquanto importante etapa de transferência de recursos públicos para capitais privados. Primeiramente, cederam-se privilégios por demais atraentes a capitais que pouco contribuíram ao desenvolvimento de Minas; em seguida, evidenciada a incapacidade de tais capitais obterem lucros, decidiu-se pela encampação das companhias e linhas férreas.

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

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

REFERÊNCIAS

- ACCIOLI, R. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras.** (Dissertação de mestrado) Programa de engenharia de transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007.
- BLASENHEIM, P. **As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove.** Em: Locus Revista de História, 2(2): 81-110. Juiz de Fora. Julho/Dezembro. 1996. Juiz de Fora
- BRASIL, **Anuário estatístico do Brasil.** Rio de Janeiro: Tipografia de Estatística, 1908/1912

- _____. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936 / 1937 / 1939/40 . 3v.
- _____. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1946/52 / 1960/61. 2v.
- DINIZ, C. **Capitalismo, recursos naturais e espaço**. (Tese de Professor Titular do Departamento de Ciência Econômicas) Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1985.
- _____. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.
- DULCI, O. **Política e recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- ESTADO DE MINAS GERAIS. **Mensagem de presidente de estado**. s/l. s/e, 1889-1930. Disponível em < www.crt.edu.brazil/provincial/minas_gerais>. Acesso em: dez. 2009.
- _____. **Mensagem de presidente de estado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado, 1935 / 1936 / 1937 / 1938 / 1947. 5v.
- _____. **Anuário estatístico de Minas Gerais**., 1906 / 1911 / 1918 / 1921 / 1928 / 1949/52. 6v.
- FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1991.
- GODOY, M. e BARBOSA, L. “Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora – Minas Gerais, 1850-1870”. **Economia e Sociedade**. 2008, vol.17, n.2, pp. 159-186.
- GOULART J. **Meios e instrumentos de transportes no interior do Brasil**. Rio de Janeiro: MEC, Serviço de Documentação, Departamento de Imprensa Oficial, 1959.
- HOBBSAWN, E. **A era do capital, 1848-1875**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- IGLÉSIAS, F. “Política econômica do estado de Minas Gerais, 1890-1930”. Em: **V Seminário de Estudos Mineiros**. Belo Horizonte: UFMG, 1982.
- JACOB, R. **Minas Geraes no XXº século**. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.
- LAMBERT, J. **Os dois Brasis**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1974.
- LENIN, V. **O imperialismo, estágio supremo do capitalismo**. Coimbra: Editora Centelha, 1974.
- MARTINS FILHO, A. **A economia política do café com Leite (1900-1930)**. Belo Horizonte: UFMG, 1981.
- _____. **O segredo de Minas: a origem do estilo mineiro de fazer política** . Belo Horizonte: Crisálida, 2009.
- MARTINS, R. A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. **Texto para discussão N°10**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.
- MARX, K. **O capital**, Livro III, Volume I. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

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

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

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

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

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

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

PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS. **Mensagem de presidente de província**. s/l. s/e, 1840-1888.

Disponível em < www.crt.edu.brazil/provincial/minas_gerais>. Acesso em: dez. 2009.

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

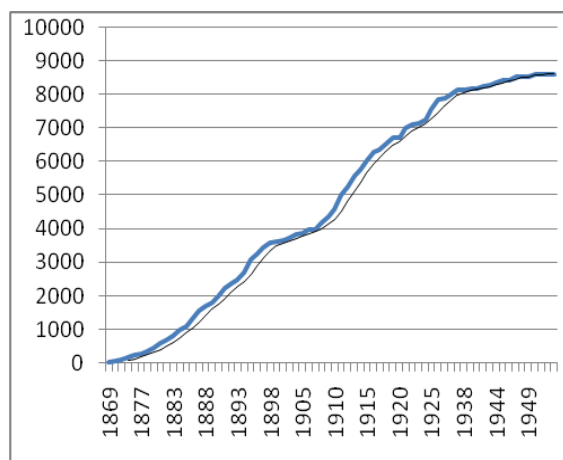
SLEENES, R. “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX”. **Cadernos IFCH N.º.17** Campinas: IFCH/Unicamp, 1985.

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

ANEXO – GRÁFICO E MAPAS DA EVOLUÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA MINEIRA

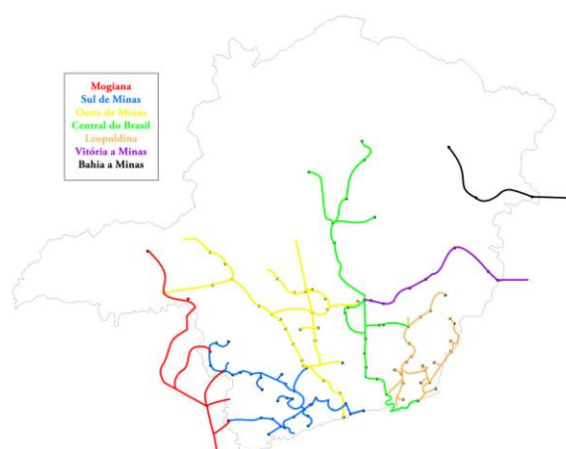
GRÁFICO 1: Evolução da malha ferroviária mineira: 1867 -1953.

companhias, 1940



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

MAPA 1: Malha ferroviária mineira discriminada por



Fonte: Elaboração própria

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

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



Fonte: Elaboração própria



Fonte: Elaboração própria

MAPA 4: Evolução da malha ferroviária mineira: 1899 - 1907 MAPA 5: Evolução da malha ferroviária mineira: 1908 - 1916



Fonte: Elaboração própria



Fonte: Elaboração própria

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

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



Fonte: Elaboração própria



Fonte: Elaboração própria