

**A MÁQUINA, TRAÇÃO DO PROGRESSO**  
**MEMÓRIAS DA FERROVIA NO OESTE DE MINAS:**  
**ENTRE O SERTÃO E A CIVILIZAÇÃO**  
**1880 - 1930**

**PABLO LUIZ DE OLIVEIRA LIMA**

---

**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.**

**Linha de pesquisa: História Social da Cultura.**

**Maio, 2003**

**Universidade Federal de Minas Gerais**

**Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas**

**Departamento de História**

**Programa de Pós-Graduação**

Dissertação defendida e aprovada pela banca examinadora  
constituída pelos professores:

---

Professora Dra. Maria Eliza Linhares Borges (UFMG) –

Orientadora

---

Professor Dr. Carlos Magno Guimarães (UFMG)

---

Professor Dr. Douglas Cole Libby (UFMG)

*A meus avós,  
Waldemar e Divina Lima,  
Pedro e Cacilda Oliveira*

## ÍNDICE

<b>RESUMO/ABSTRACT.....</b>	<b>6</b>
<b>AGRADECIMENTOS.....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>CAPÍTULO I – Entre o <i>atraso</i> e o <i>progresso</i>: memórias de viajantes, políticos e empreendedores ferroviários no Império.....</b>	<b>26</b>
I.1. Olhares estrangeiros: Auguste Saint-Hilaire e James Wells.....	28
I.2. Olhares brasileiros: José Almeida Leite Moraes, Mauá e Christiano Ottoni.....	42
<b>CAPÍTULO II – A ferrovia em pauta na memória oficial mineira, da Província ao Estado.....</b>	<b>65</b>
II.1. Desenvolvimento ferroviário e integração nacional.....	74
II.2. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM .....	79
II.3. A Companhia Estrada de Ferro Goiás – EFG .....	106
<b>CAPÍTULO III – Ecos da locomotiva: representações culturais do trabalho ferroviário.....</b>	<b>119</b>
III.1. O lugar dos trabalhadores nas memórias da EFOM e EFG.....	122
III.2. O trabalho noticiado, fotografado e rememorado.....	129
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS - Patrimônio histórico e memória ferroviária em Minas: abandono e preservação.....</b>	<b>181</b>

<b>QUADROS ESTATÍSTICOS.....</b>	<b>189</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>190</b>
Relatórios dos presidentes da Província e Estado de Minas Gerais.....	195
Imprensa oeste-mineira.....	197
<b>ICONOGRAFIA.....</b>	<b>199</b>

## RESUMO

O objetivo desta dissertação de História social da cultura é abordar o lugar da ferrovia na memória e História da região oeste-mineira. Analisa-se o processo de transformação do sertão em espaços da civilização ocidental, entre 1880 e 1930, em obras de viajantes, políticos e empreendedores. Questiona-se a formação do diagnóstico do *atraso*, justificativa para o progresso. No discurso político oficial dos gerentes da Província e Estado de Minas, busca-se compreender as relações entre a ferrovia e a construção da nação moderna articulada ao desenvolvimento regional. A análise focaliza os processos de planejamento e funcionamento das companhias de estrada de ferro Oeste de Minas (EFOM) e Goiás (EFG). Através de representações na imprensa regional oeste-mineira, em fotografias e depoimentos orais, busca-se compreender o lugar do trabalho nas memórias construídas por estas empresas e seus funcionários.

## ABSTRACT

This Social-cultural History dissertation aims to approach the railway's place west Minas Gerais' memory and History. It analysis the transformation process of frontier-lands (*sertão*) into western civilization spaces, between 1880 and 1930, in travellers, politicians and entrepreneurs' literature. The diagnosis of brazilian *backwardness*, justifying progress, is questioned. In the official political speech of Minas Gerais province and state administrators, relations between the railway and modern nation building, linked with regional development, are discussed. The study focuses on the planning and working processes of the West Minas Gerais (EFOM) and Goiás (EFG) railroads. Through representations found in west Minas Gerais regional press, photographic images and oral interviews, the place of labor in the memories made both by the companies and the wokers is analysed.

## AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é produto de uma investigação realizada através do curso de mestrado em História Social da Cultura, na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Agradeço aos professores, funcionários e estudantes que dão vida à universidade, assim como à sociedade brasileira que, com a riqueza produzida pelo seu trabalho, sustenta o Estado e o ensino público. A bolsa que durante dezesseis meses recebi da CAPES é parte significativa deste investimento social a mim confiado.

O que tornou este trabalho possível foi o acesso a fontes preservadas em uma série de locais de pesquisa que merecem reconhecimento. Na UFMG, as bibliotecas da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FAFICH), da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE), e do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR). Outros equipamentos de pesquisa em Belo Horizonte foram fundamentais, como o Arquivo Público Mineiro (APM), a Hemeroteca Pública e a Biblioteca Pública Luís de Bessa.

Aos funcionários da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), agradeço pelo acesso às bibliotecas da empresa em Belo Horizonte e no Rio de Janeiro, especialmente a Sérgio Morais, coordenador do Grupo de Trabalho Sobre Bens Históricos da RFFSA, antigo PRESERFE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário). Em São João del Rei, sou grato aos funcionários do Museu da Estrada de Ferro Oeste de Minas, monumento à memória ferroviária em Minas, atualmente administrado pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Foi também crucial a pesquisa no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Biblioteca Nacional e Arquivo Nacional.

A orientação da professora e amiga Maria Eliza Linhares Borges, foi fundamental na travessia das dificuldades do processo de pesquisa. Ao alertar-me para

possíveis caminhos a serem tomados, auxiliou-me a fazer escolhas, cortes, seleções, e a construir um objeto de estudo. Todavia, o produto final do processo e seus desacertos são de minha inteira responsabilidade.

A Sra. Maria de Jesus Fontelas e o Sr. Alcino Sidney de Sousa merecem um agradecimento especial. Ambos foram funcionários da Estrada de Ferro Oeste de Minas durante as décadas de 1920 e 1930. A análise de seus depoimentos permite aprofundar a compreensão sobre a memória dos próprios sujeitos históricos acerca do trabalho.

Agradeço a muitos amigos pelo apoio, em especial aos conterrâneos Marcus e Eduardo Caetano Domingos, Luceli Maria de Jesus e Wagner Cardoso, a Julião Villas e Roni Domingos, que auxiliaram no trabalho com as imagens, a meus camaradas do Partido Comunista Brasileiro (PCB) e aos colegas da FAFICH e militantes do movimento estudantil que lutam em defesa da educação pública. Todos contribuíram de diversas formas para a realização deste trabalho.

Um agradecimento de coração faço a Beatriz de Almeida Matos, companheira e antropóloga que acompanhou diversas etapas do trabalho de campo pelos trilhos de Minas. Suas idéias estão espalhadas no texto.

A Luiz e Andrea Lima, meus pais e maiores mestres, e a Diego e Raisal, que sempre me apoiaram: obrigado por tudo. Esta dissertação é dedicada a meus avós Waldemar e Divina Lima, Pedro e Cacilda Oliveira.

A presença do trem sempre esteve em nossas vidas.

A burguesia, através de sua exploração do mercado mundial, deu um caráter cosmopolita para a produção e o consumo em todos os países. (...) Em lugar das antigas vontades, satisfeitas pela produção do país, encontramos novas vontades, exigindo para satisfazê-las produtos de terras e climas distantes. No lugar da antiga reclusão e auto-suficiência local e nacional, temos conexões em todas as direções, uma interdependência universal das nações.

A burguesia, pelo aperfeiçoamento rápido de todos os instrumentos de produção, pelos meios de comunicação imensamente facilitados, arrasta todas as nações, até a mais barbária, para a civilização. (...) Compele-as a introduzir o que chama de civilização no seu meio, ou seja, a tornarem-se burguesas. Resumindo, cria um mundo à sua imagem.

Karl Marx e Friedrich Engels,  
*O Manifesto do Partido Comunista*, 1848<sup>1</sup>

Acontecimentos surpreendentemente similares, mas que se produzem num meio histórico diferente, conduzem a resultados totalmente diferentes. Se estudarmos à parte cada uma destas evoluções e a compararmos, é fácil encontrar a chave da compreensão deste fenômeno; nunca será possível atingir essa compreensão se se usar o *passerpartout* de uma teoria histórico-filosófica cuja grande virtude fosse estar acima da história.

Karl Marx, 1877<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. *O Manifesto Comunista*. Tradução Maria Lucia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p.14-15.

<sup>2</sup> Trecho de uma carta escrita por Karl Marx em 1877, citada em: LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora Unicamp, 1990, p.96.

## INTRODUÇÃO

O objetivo desta dissertação é demonstrar os resultados de uma investigação acerca de questões despertadas pela análise da memória e História da ferrovia no oeste de Minas Gerais. Foram escolhidas duas companhias ferroviárias construídas nessa região entre 1881 e 1930 para estudo de caso: a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) e a Estrada de Ferro Goiás (EFG). Seus trilhos formaram um eixo de integração ferroviária entre Angra dos Reis, RJ, e Patrocínio, MG, com diversas ramificações pelo oeste mineiro. Esse canal de comunicação e transporte de mercadorias, pessoas e hábitos culturais, foi fundamental para a integração da parte ocidental de Minas à economia nacional e ao mercado mundial.

Ao longo destas estradas, antigas localidades do período colonial foram conectadas. Ao mesmo tempo, novas cidades surgiram em torno de estações. No entanto, as ferrovias do Oeste de Minas ainda são muito pouco estudadas. O impacto econômico, social e político da implantação deste meio de transporte, assim como as transformações culturais acarretadas, merecem uma análise aprofundada. O trem de ferro atravessou os sertões ocidentais das Gerais deixando rastros da força de seu motor, ecos de seu barulho e uma longa sombra que acompanha sua História.

Esta é uma análise da memória ferroviária, construída por diferentes autores e materializada em fontes escritas, fotográficas, cartográficas e em depoimentos orais gravados e transcritos. As questões fundamentais levantadas por esta pesquisa foram as seguintes: em que medida a concepção evolucionista do século XIX, baseada no par *atraso / progresso*, presente em obras de memória, teria contribuído para a disseminação da idéia de que o desenvolvimento dos meios de transporte terrestres no Brasil seria necessário à sua modernização? Qual teria sido o papel da ferrovia no

discurso oficial e nas políticas de integração territorial do Estado nacional? E qual o lugar destinado ao trabalho e aos trabalhadores nas representações culturais sobre a construção e funcionamento das ferrovias estudadas? Estas questões levaram à formulação de hipóteses defendidas ao longo dos três capítulos. A análise parte de uma perspectiva ampla, englobando as relações engendradas pela mundialização econômica e cultural desencadeada pela Revolução Industrial ao longo do século XIX. Percebe-se que, nesse contexto, a ferrovia ocupou um lugar de destaque nos projetos de construção de uma nação moderna no Brasil.

No Capítulo I, aborda-se obras de memória produzidas por brasileiros e estrangeiros membros das elites letradas, que voltaram seus olhares sobre a realidade do país com o fim de compreendê-la e informar sociedades futuras. Trata-se dos registros de cinco indivíduos envolvidos com o processo de modernização cultural do Brasil: o francês Auguste Saint-Hilaire, o inglês James Wells e os brasileiros José Almeida Leite Moraes, Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá), e Christiano Benedicto Ottoni. Seus relatos revelam sinais das condições de transporte antes do trem, assim como a ótica de empreendedores da ferrovia e suas expectativas para o futuro. Suas impressões acerca das condições estruturais da época permitem conhecer sobretudo a maneira com que eles próprios imaginaram o progresso. São documentos fundamentais para a História ferroviária. Todos compartilhavam do diagnóstico da situação *atrasada* da sociedade brasileira e concordavam que a construção de uma nação civilizada exigiria o fortalecimento do Estado através da integração ferroviária do território. As memórias destes sueitos contribuíram para a divulgação tanto da idéia do *atraso*, quanto do progresso brasileiro no imaginário social.

O transporte ferroviário nasceu na mesma década que o Império do Brasil e logo despertou o interesse do Estado em sua tarefa de construir a nação. Esta inovação

técnica seria um meio de integrar o vasto território, fortalecer o poder central e a união imperial, divulgar códigos civilizados da Corte pelos sertões mais remotos, consolidar rotas de comunicação e comércio, estabelecer elos mais dinâmicos entre o interior e o litoral, além de fortalecer o controle estatal sobre um país de dimensões continentais. A partir de meados do século XIX<sup>3</sup>, as questões do desenvolvimento sócio-econômico e da modernização cultural tornaram-se temas principais das agendas políticas, nacionais e regionais. Importar tecnologia, queimando etapas nesse processo, parecia ser o motor do progresso.

No Capítulo II, analisa-se o discurso político oficial dos gestores dos Estados brasileiro e mineiro em relatórios anuais dos presidentes da província, onde encontram-se documentadas discussões técnicas, econômicas e políticas sobre a ferrovia. Dois mapas também são trabalhados e analisados, permitindo visualizar o traçado das linhas da EFOM e EFG. O objetivo é verificar, através da análise dos casos da EFOM e EFG, até que ponto esta visão da ferrovia como um instrumento e requisito para retirar o Brasil de sua condição de país *atrasado* teria sido assimilada pelos poderes locais. Nos discursos de Estado, encontram-se evidências das políticas ferroviárias relacionadas ao desenvolvimento regional, analisadas de maneira cronológica. É possível constatar debates em torno de diferentes concepções sobre o papel da ferrovia na modernização tecno-industrial, assim como mudanças de objetivos dos diferentes governantes e oscilações no conteúdo das representações oficiais.

A EFOM, empresa privada de sociedade anônima, foi inaugurada em 1881, entre a estação de Sítio, nos trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II, próxima a Barbacena, e a cidade de São João del Rei, com o objetivo de ligar o oeste da província mineira ao litoral. Em 1899, esta empresa faliu, foi liquidada, leiloadada e adquirida pelo governo

---

<sup>3</sup> Portanto muito antes do surto industrial do período de 1920 a 1940 e da política *desenvolvimentista* da década de 1950.

federal. Passou a ser uma das maiores empresas estatais do país. Em 1907, foi inaugurada a EFG, empresa também privada, partindo de Formiga, MG, ponto final da EFOM, em direção ao estado goiano. Em 1918, seus trilhos alcançaram Patrocínio, MG. Com a crise provocada pela Primeira Guerra Mundial, esta empresa também faliu. Em 1920, foi liquidada e comprada pela EFOM, que tornou-se, assim, a maior companhia ferroviária de Minas Gerais.

A formação destas, assim como das primeiras companhias ferroviárias do Brasil, foi acompanhada pela produção de diferentes narrativas de memória ferroviária. No Capítulo III, a proposta é analisar representações do trabalho, através de produções midiáticas locais, fotografias e depoimentos de ex-funcionários da EFOM. A realização do processo modernizador liderado pela elite, para transformar o sertão em civilização, dependia fundamentalmente da ação de trabalhadores formados durante e através deste mesmo processo: os ferroviários. Enquanto entidade de valor social, o trabalho foi apropriado pelas memórias da elite, ao lado da máquina, como tração do progresso. Porém, suas condições concretas e a realidade dos trabalhadores foram excluídas das representações analisadas nos dois primeiros capítulos.

Assim, pergunta-se o que seria possível conhecer sobre os atores que construíram esta História com seu esforço e suor. Analisa-se fontes que carregam diferentes representações das condições de trabalho, buscando a percepção histórica dos próprios sujeitos e o lugar do trabalho ferroviário na memória das companhias EFOM e EFG. Este tipo de transporte acarretou a formação de uma categoria de trabalho que esteve na raiz da difusão da cultura industrial no Brasil. De acordo com Lidia Possas, a ferrovia, durante o período analisado, com a exatidão de seus horários, seu ritmo repetitivo diário sobre os mesmos trajetos, sua progressividade linear e sua expansão

incessante, “concretizou o sentido do trabalho, confirmou as normas disciplinares e reforçou a própria imagem da sociedade industrializada.”<sup>4</sup>

Durante meio século, milhares de trabalhadores realizaram a ligação ferroviária entre o litoral e o Oeste de Minas<sup>5</sup>. Sua História é muito pouco pesquisada. O presente estudo foi elaborado com o acesso a diferentes lugares de memória do trabalho ferroviário na sociedade mineira, questionando, por um lado, as estratégias de consagração e imortalização de certas versões e interpretações e, por outro, os silêncios e esquecimentos nas fontes. Assim, realiza-se um movimento entre a macro e a micro-História, permitindo o surgimento das várias faces de um mesmo processo. Representações sobre o trabalho ferroviário, produzidas pelas companhias, pelas comunidades por elas conectadas e pelos próprios trabalhadores, analisadas de um ponto de vista histórico, permitem a elaboração de várias hipóteses sobre o cotidiano do trabalho ferroviário.

A ferrovia aparece na historiografia brasileira sob perspectivas diversas, de maneira fragmentada, sem constituir área de grande acúmulo de pesquisas. Ao longo das últimas décadas, tem havido um movimento de trabalhos isolados – principalmente de memória histórica – em direção a pesquisas acadêmicas, baseadas em diferentes metodologias<sup>6</sup>. Na década de 1980, este tema recebeu maior atenção por parte de historiadores, sendo objeto de pesquisas em várias instituições universitárias do país,

---

<sup>4</sup> POSSAS, Lidia. *Mulheres Trens e Trilhos – Modernidade no Sertão Paulista*. Bauru: Edusc, 2001, p.59.

<sup>5</sup> Os dados sobre o número de funcionários da EFOM, entre 1908 e 1920, encontram-se ao final desta dissertação, no *Quadro Comparativo do Efetivo de Pessoal da EFOM*, p.189.

<sup>6</sup> O livro *Um Trem Corre para o Oeste – estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*, de Fernando de Azevedo, publicado em 1950 sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que percorreu os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, é um dos trabalhos pioneiros da historiografia ferroviária acadêmica. Esta obra marca uma guinada para a pesquisa empírica, rompendo com as tradicionais obras de memória comemorativa. Mas, apesar de acompanhar o movimento das ciências sociais no país, trata-se de uma investida individual no âmbito da historiografia ferroviária.

resultando em trabalhos que alcançaram maior destaque dentro da historiografia nacional<sup>7</sup>.

Nesta dissertação, busca-se captar os diversos ecos da locomotiva nas fontes. Um eco é um reflexo deformado, uma ilusão de permanência criada por uma vibração sonora emitida no passado. Esse fenômeno, por mais fugaz e etéreo que possa parecer, exige condições materiais. Os documentos são como suportes concretos nos quais ressoam impactos de processos históricos. O papel do historiador é analisar esses ecos, tentando compreender o que podem informar. Foram selecionados documentos que tratam diretamente da temática ferroviária, não apenas enquanto tecnologia, mas, principalmente, sobre seus aspectos sociais, políticos e econômicos. A memória das discussões e projetos, das expectativas em torno da criação das companhias EFOM e EFG, e das realizações concretas do trabalho ferroviário, constituem os objetos centrais desta análise. Trata-se de uma tentativa possível no sentido de construir conhecimento histórico através de diferentes fontes.

Documentos podem ser considerados monumentos. Homens de elite, que participaram da construção das primeiras vias férreas no Brasil, preocupados com a maneira pela qual as próximas gerações conheceriam suas realizações, confeccionaram testemunhos em forma explícita de memória, com um olho no presente e outro no futuro. Para Jacques Le Goff, o documento-monumento resulta do esforço das sociedades históricas para impor às gerações futuras – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias. Em suas próprias palavras: *“No limite, não existe um documento-verdade. Todo documento é mentira. Cabe ao historiador não fazer o*

---

<sup>7</sup> Entre as principais obras da década de 1980, estão: Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865, de Almir Chaiban El-Kareh, publicada em 1982; Ferrovias e Ferroviários – uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa, de Liliana Petrilli Segnini, também de 1982; e Trem Fantasma – a modernidade na selva, de Francisco Foot Hardman, de 1988. Recentemente, o livro Mulheres, Trens e Trilhos – Modernidade no Sertão Paulista, de Lidia Possas, publicado em 2001, baseado em depoimentos orais de ex-ferroviárias, aborda a memória de mulheres inseridas em um universo de trabalho industrial.

*papel de ingênuo*”<sup>8</sup>. Portanto, faz-se necessário demolir montagens de memória, desestruturar essas construções e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos. A tentativa aqui proposta é de decodificar a memória e suas relações com a História.

A História, compreendida como campo de investigação cientificamente orientado das sociedades no tempo, tem passado por transformações significativas relacionadas a seus objetos, abordagens e problemas. Desde o início do século XX, discussões sobre o conceito de fonte histórica têm ampliado o universo de materiais utilizáveis pelo historiador, ultrapassando o domínio dos documentos escritos. Assim, a pesquisa histórica tem tornado-se mais complexa e aberta à interdisciplinaridade. Este processo de ampliação do campo de trabalho do historiador, no entanto, não implica no abandono das fontes tradicionais. Pelo contrário, antigos documentos, muitas vezes já explorados, basicamente pertencentes ao registro da escrita, podem ser relidos e re-analisados por historiadores através de novas abordagens.

Com a crítica da noção de fato histórico e o reconhecimento de realidades históricas negligenciadas pela tradição positivista, surge uma História das representações. Neste estudo, analisa-se o imaginário ferroviário em suportes gráficos, iconográficos e fônicos. De acordo com Jacques Le Goff, muitos estudos sobre a representações de memória acabam incorrendo em dois erros analíticos: subordinar a História das representações à História das coisas “*materiais*” ou, ao contrário, privilegiar a História das representações sobre a História das coisas “*materiais*”. Le Goff defende que não há oposição entre a “*infra-estrutura*” e a “*superestrutura*”. Para este historiador, toda História é social, constituída por imbricações e inter-relações entre ações e representações<sup>9</sup>. No mesmo sentido, Edward Thompson defende que não há

---

<sup>8</sup> LE GOFF, Jacques. História e Memória. Campinas: Editora da Unicamp, 1990, p.548.

<sup>9</sup> LE GOFF, J. Idem, p.12

determinação entre o campo da experiência e o âmbito da consciência<sup>10</sup>. Essas dimensões do real articulam-se entre si de maneiras assimétricas.

O conceito de representação está ligado à relação semiolingüística entre símbolos (significado) e coisas representadas (significante). Representações são expressas pelo imaginário, que tem sua existência afirmada por símbolos e se expressa através da evocação de imagens. O imaginário social é a rede comum de representações em que significantes e significados são criados e reconhecidos por grupos sociais. Sua função é orientar e transformar práticas, valores e hábitos. Assim, representações relacionam-se a ações. Para Cornelius Castoriadis, *“O simbólico comporta, quase sempre, um componente racional-real: o que representa o real ou o que é indispensável para o pensar ou para o agir.”*<sup>11</sup>

Há uma complexa relação entre os conceitos de História e memória. Ambas fundamentam-se no passado, mas o tempo da memória *“atravessa a história e a alimenta”*<sup>12</sup>. De acordo com Maurice Halbwachs, ao contrário da História, a memória não faz uma ruptura entre o passado e o presente, pois conserva do passado *“aquilo que ainda está vivo ou capaz de viver na consciência do grupo que a mantém.”*<sup>13</sup> A memória possui várias formas, simbólicas e materiais, que evidenciam a relação entre vivência e interpretação, possibilitando a formação de laços de identidade cultural. Para Halbwachs, a História começa onde a memória acaba, e isso se dá quando a memória não mais encontra suporte em um grupo social. A memória é sempre vivida através da noção de pertencimento grupal físico e afetivo.

---

<sup>10</sup> THOMPSON, Edward P. The Making of the English Working Class. Middlesex: Penguin Books, 1974, p.10-15.

<sup>11</sup> CAPELLATO, M; DUTRA, E. “Representação Política. O Reconhecimento de um Conceito na Historiografia Brasileira.” p. 233.

<sup>12</sup> LE GOFF, J. Idem, p.12.

<sup>13</sup> HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. São Paulo: Edições Vértice, 1990, p.81.

A História, que fragmenta o tempo, não é memória porque se fundamenta na descontinuidade entre quem a produz e os grupos nela narrados. A memória é um processo vivido, enquanto a História é “registro, distanciamento, problematização, crítica, reflexão.”<sup>14</sup> A memória é inconsciente de si mesma, enquanto a História é autoconsciente. Para Le Goff, a memória coletiva é “(...) essencialmente mítica, deformada, anacrônica, mas constitui o vivido desta relação nunca acabada entre o presente e o passado.”<sup>15</sup>

Pierre Nora compreende a História tanto como o vivido dos homens (História-objeto) quanto as narrações e interpretações sobre este vivido (História-conhecimento). Para abordar a memória histórica, Nora cunhou o conceito de “*lugar de memória*”, que se relaciona à questão da identidade, existência coletiva que se expressa por um sentimento de referência grupal<sup>16</sup>. Para ele, a memória é o que fica do passado no vivido dos grupos sociais, ou o que os grupos fazem do passado<sup>17</sup>.

Para Marcos Silva, a distinção entre memória e História não é simples. Este historiador defende que a historiografia muitas vezes apresenta uma falsa oposição, e não uma diferença entre ambas. A memória não seria apenas uma matéria-prima da História<sup>18</sup>. Além da oposição feita por Nora, entre memória (absoluta) e História (relativa), Silva sugere que seria possível perceber no âmbito do “(...) reconstruído e relativo alguns horizontes do vivido e certa pretensão do absoluto, que (...) tendem a apagar o **lugar social da produção** (...)”<sup>19</sup> histórica. Este conceito é salientado por Michel de Certeau, para quem os métodos de pesquisa e organização de documentos e

<sup>14</sup> D’ALÉSSIO, Márcia. “*Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora*”. In: Memória. História. Historiografia – Dossiê ensino de história – Revista Brasileira de História 25/26. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, set. 1992 a ago. 1993, p.101.

<sup>15</sup> LE GOFF, J. Idem, p.29.

<sup>16</sup> D’ALÉSSIO, M. Idem, p.101

<sup>17</sup> LE GOFF, J. Idem, p.472.

<sup>18</sup> SILVA, Marcos. História – o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995. p.69.

<sup>19</sup> SILVA, M. Idem, p.70. Grifo de PLOL.

questões – “*uma topografia de interesses*” – se instaura em função do lugar de produção, sócio-econômico, político e cultural ocupado pelo historiador<sup>20</sup>.

Para Paul Ricoeur, a História é uma narração que pode, necessariamente, ser contada de outra forma. Um trabalho de História é aquele que não consente nem no discurso absoluto, nem na singularidade absoluta. Em suas palavras: “(...) *A história é essencialmente ‘equivoca’ (...) o método histórico só pode ser um método inexato (...)*”<sup>21</sup> Mas, Le Goff defende não ser possível diluir completamente as fronteiras entre memória e História. A memória, assim como o próprio passado, não é História, mas seu objeto e, “*simultaneamente, um nível elementar de elaboração histórica*”<sup>22</sup>. Apesar de abordagens distintas, tanto Le Goff quanto Silva afirmam que o historiador deve ter o cuidado de não reproduzir versões destinadas a enaltecer os marcos históricos estabelecidos pelos dominantes ao lidar com a memória<sup>23</sup>.

Dominantes, não necessariamente vencedores. As inovações técnicas do século XIX permitiram a difusão da crença na expansão linear, contínua e irreversível do *progresso* industrial. No entanto, ao se analisar construções de memória de personagens como o Visconde de Mauá e Christiano Ottoni, e contrastá-las com as realizações concretas do desenvolvimento ferroviário no Brasil, percebe-se que, eles não venceram. Suas memórias contém advertências que apontam para muitos fracassos. Por outro lado, mesmo que o transporte ferroviário não tenha tido, no Brasil, o desenvolvimento esperado por estes empreendedores e entusiastas, seus interesses, desejos e projetos foram eternizados em forma de memória. Perderam no plano das realizações, mas ganharam no campo das representações, pois suas versões ainda permanecem e podem

---

<sup>20</sup> CERTEAU, Michel de. A Escrita da História. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p.66-7.

<sup>21</sup> LE GOFF, J. Idem, p.21.

<sup>22</sup> LE GOFF, J. Idem, p.49.

<sup>23</sup> SILVA, M. Idem, p.73.

ser reativadas. Estas memórias evidenciam a luta de forças sociais pelo poder, como lembra Le Goff:

*“Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva.”<sup>24</sup>*

Estes processos de manipulação se manifestam não apenas na memória mas em todo processo de construção do conhecimento histórico. O trabalho do historiador é analisar documentos com base em conceitos e paradigmas teóricos claros que permitam selecionar processos, questionar fontes, elaborar hipóteses, tomando o cuidado de não cair em conclusões absolutas ou simplistas. A presente análise trabalha com a memória enquanto evidência de diferentes formas de representação da ferrovia no Oeste de Minas.

A ferrovia, espetáculo-síntese do capitalismo industrial, atravessou a região estudada prometendo a transformação do sertão em civilização. Em certa medida, hábitos e idéias foram influenciadas pela introjeção de um novo ritmo marcado pela ligação mais dinâmica entre locais anteriormente isolados. No entanto, ao se pesquisar a História da ferrovia no Brasil, conclui-se que as intenções de seus ideólogos e planejadores foram bem maiores que suas realizações. O paradoxo que o trem de ferro incorporou em sua passagem pela História brasileira é a dupla face, inicialmente de agente da modernização e, hoje, símbolo de um tempo passado. O contraste entre a noção da inevitabilidade do progresso, difundida no período estudado, e a percepção das limitadas realizações de empreendimentos ferroviários iniciados na mesma época, compõe um problema trazido à tona neste trabalho.

As companhias estudadas – EFOM e EFG – foram criadas com o objetivo de contribuir ao desenvolvimento sócio-econômico e cultural de uma região identificada

pelos seus ideólogos e projetistas como sertão. Em 1902, Euclides da Cunha, que foi também engenheiro militar ferroviário, lançou sua obra prima, *Os Sertões*. Antes de presenciar a Guerra de Canudos, Euclides acreditava na positividade da modernização cultural, incorporada pela República como sua principal missão. Mas, após o testemunho da realidade sertaneja, este autor identificou no sertão o cerne da nacionalidade brasileira. Para Euclides, o sertão era a fronteira entre a barbárie e a civilização, espaço mestiço entre lugares. Analisando o extermínio da comunidade liderada por Antônio Conselheiro, Euclides concluiu que a civilização, transplantada da Europa para o litoral brasileiro, inevitavelmente alcançaria o interior, destruindo a cultura sertaneja tradicional:

*“A civilização avançará nos sertões impelida por essa implacável ‘força motriz da História’ que Gumpłowicz, maior do que Hobbes, lobrigou, num lance genial, no esmagamento inevitável das raças fracas pelas raças fortes.(...) Estamos condenados à civilização. Ou progredimos, ou desaparecemos. A afirmação é segura.”<sup>25</sup>*

O termo sertão, recorrente nos documentos analisados nesta dissertação, não deve ser compreendido somente como um espaço geograficamente determinado, apesar de profunda ligação com o meio. O sertão é um ambiente cultural tipicamente brasileiro. Os autores da época utilizavam a palavra sertão para designar regiões do interior onde habitariam sociedades mestiças, cultuando valores europeus, como o cristianismo e a língua portuguesa, hibridados com elementos das culturas indígenas e africanas. É, antes de tudo, um espaço incivilizado.

Recentemente, Sérgio Ricardo da Mata desenvolveu uma rica análise sobre o conceito de sertão na memória e História mineira. Para ele, o sertão é um “*espaço polissêmico em que as noções de fronteira, esconderijo e deserto se confundem*”. Este

---

<sup>24</sup> LE GOFF, J. Idem, p.426.

<sup>25</sup> CUNHA, Euclides. *Os Sertões: Campanha de Canudos*. 1902, p.7 e 52.

autor também defende que o sertão não é apenas uma categoria utilizada para definir regiões pouco povoadas do interior, apesar de ser um dos primeiros termos de percepção geográfica dos antigos mineiros<sup>26</sup>. Para Mata, o sertão é um “*espaço fluido*”, uma categoria relativa. Sua localização pode variar tanto de acordo com as concepções espaciais de um grupo social, quanto “*historicamente, em função das transformações impostas à paisagem.*”<sup>27</sup>

A influência do ideal de modernização do sertão sobre sociedades tradicionais, no caso específico das ferrovias, ultrapassou o universo econômico, político e social, alcançando o âmbito da transformação cultural. A ferrovia promoveu uma re-significação das terras brasileiras. O sertão se transformou em palco da civilização. Estações inauguraram povoados e lhes deram nomes. Portanto, este objeto de análise é mais que um estudo de caso que se encerra nas regiões percorridas pela EFOM e EFG. As especificidades da História desta região não a coloca distante de questões que passaram a modernização de outras partes do mundo, onde a ferrovia estabeleceu padrões técnicos e paisagens comuns.

Toda História liga-se às necessidades e situações presentes nas quais acontecimentos passados têm ressonância<sup>28</sup>. O problema que levou a esta pesquisa encontra-se no momento presente: como formou-se o sistema de transportes ferroviário brasileiro? A precariedade do transporte rodoviário, quase absoluto, é uma constatação da ineficácia do modelo adotado em curso. Em muitos países *desenvolvidos* e *em desenvolvimento*, a ferrovia, articulada a outros meios de transporte, tem papel fundamental na vida das pessoas, enquanto no Brasil, para a maioria da população, trem

---

<sup>26</sup> MATA, Sérgio R. Catolicismo popular, espaço e proto-urbanização em Minas Gerais, Brasil. Séculos XVIII e XIX. Colônia: Universidade de Colônia, Alemanha, 2002, p. 162-3.

<sup>27</sup> MATA, S.R. Idem, p.164.

<sup>28</sup> LE GOFF, J. Idem, p.24.

de ferro é coisa do passado. Portanto, é necessário indagar o que teria levado à ineficácia das realizações ferroviárias iniciadas no século XIX.

Hoje, a ferrovia para grande parte da população brasileira com mais de trinta anos, é algo pertencente ao universo da memória. Para aqueles mais jovens, nascidos na década de setenta em diante, faz parte de algo não vivido: *memória de memória*. Mesmo assim, ela parece ainda ocupar um lugar de ícone de uma outra era no imaginário social brasileiro, a era de realizações do progresso tecnológico no final do século XIX e início do XX, a era do trem. E ocupa um lugar especial no imaginário mineiro, talvez por Minas possuir ainda hoje a maior malha ferroviária do país (pois é uma das maiores regiões mineradoras e siderúrgicas do planeta, assim como entreposto logístico entre o litoral e os estados interioranos), e porque o transporte ferroviário, de fato, integrou muitos dos principais centros urbanos regionais mineiros durante o período estudado, dinamizando a comunicação por suas longas distâncias e proporcionando certas condições de crescimento sócio-econômico.

Em 1835 foi aberta a primeira concessão para uma estrada entre a Corte e as províncias da Bahia, Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Mas, a primeira ferrovia foi inaugurada somente em 1854, produto da aliança tecnológica entre ciência e capital. Entre este ano e 1889, 9.500km de linhas foram construídas por vinte companhias ferroviárias em todo o país<sup>29</sup>. Após a mudança do regime, a malha nacional triplicou sua extensão até 1930<sup>30</sup>. Este ano marcou o fim da primeira grande fase da História ferroviária brasileira, na qual esta análise se insere. Este período foi caracterizado pela ausência de planejamento estatal que de fato coordenasse a implantação de um sistema

---

<sup>29</sup> DAVID, Eduardo G. 127 Anos de Ferrovia. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da E.F. Central do Brasil, 1985, p. 13. SCHOPPA, René F. A Ferrovia é Viável!. Rio de Janeiro: JMB Editores, 1985, p. 27. Entre 1854 e 1870, 700km de trilhos foram assentados no Brasil; em 1890, o país já possuía 9.600km.

<sup>30</sup> SCHOPPA, René F. A Ferrovia é Viável! Rio de Janeiro: JMB editores, 1985. p.27. Em 1900, a malha nacional era de 15.000km; chegando a 30.000km em 1925.

nacional de transportes, apesar da unânime ideologia do progresso que atravessou o Império e a República<sup>31</sup>.

A ferrovia prometia, por um lado, o desenvolvimento da economia capitalista no Brasil, e por outro, a integração política nacional. Ambos processos influenciariam mudanças em hábitos culturais. As noções de tempo, distância e duração seriam profundamente transformadas. Além disso, o trem de ferro tornou-se um ícone emblemático no imaginário do espetáculo da civilização burguesa. Nesse sentido, cabe questionar o que teria levado à adoção da ferrovia como meio de desenvolver o país, como formou-se a própria noção do *atraso* sócio-econômico e cultural, justificativa para o desenvolvimento, e quais foram os sujeitos desse processo? A História dos empreendimentos no setor de transporte sobre trilhos no Brasil foi marcada pela articulação entre homens de Estado, capitalistas, técnicos e trabalhadores.

É fundamental analisar a memória da ferrovia no Brasil, acima de tudo, para que as intenções, projetos e realizações das gerações que nos antecederam não sejam esquecidas. Essa é sua função social. Como estabeleceu Heródoto, o objetivo da memória histórica é “*prevenir que os traços dos eventos humanos sejam apagados pelo tempo*”<sup>32</sup>. A História que aqui se produz busca analisar exatamente como estes traços foram preservados ou apagados pela ação do homem no tempo. É preciso conhecer como foram planejadas e construídas nossas ferrovias, ter noção do esforço coletivo, público e privado, nelas empreendido e do impacto que tiveram na realidade do país.

---

<sup>31</sup> Durante o governo Vargas, muitas companhias ferroviárias foram estatizadas e incorporadas em redes regionais. Em 1931, a malha mineira passou a compor a Rede Mineira de Viação. Em 1952, no segundo governo Vargas, foram iniciados os estudos para a formação de uma rede nacional. Em 1957, o governo Kubitschek criou a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que passou a controlar quase todas as ferrovias do país. O ano seguinte, 1958, marcou o auge da malha nacional: 38.000km. Durante a ditadura militar, o transporte ferroviário foi negligenciado em detrimento de uma política de transporte rodoviário. Em 1983, o país possuía apenas 29.000km, o mesmo que em 1920. Em 1996, o governo Cardoso desestatizou a malha nacional. Atualmente, dezoito consórcios privados detêm concessão de uso dos cerca de 28.000km úteis.

<sup>32</sup> HERODOTUS. *The Histories*. Oxford: Oxford University Press, 1998, p.3. Tradução do grego para o inglês por Robin Waterfield, e para o português pelo autor.

Assim, pode-se investigar como o trem de ferro, em sua passagem pelo Brasil, atravessou a fronteira entre o essencial e o efêmero.

## **CAPÍTULO I – Entre o *atraso* e o progresso: memórias de viajantes, políticos e empreendedores ferroviários no Império**

A difusão do transporte ferroviário pelo mundo motivou a imaginação – e ação – de sujeitos que elaboraram narrativas em defesa do desenvolvimento sócio-econômico brasileiro. Nestes textos de memória, a ferrovia seria o instrumento capaz de possibilitar o rompimento com a situação de *atraso* cultural através da transformação do país em nação civilizada. Viajantes estrangeiros, homens públicos e empreendedores capitalistas deixaram suas impressões sobre o lugar que este novo meio de transporte poderia vir a ter no processo de desenvolvimento sócio-econômico e progresso cultural por eles almejado para o Brasil. A análise de suas obras de memória, considerando o contexto histórico em que foram confeccionadas, revela argumentos em favor da modernização do país que vão desde propostas de políticas de expansão do controle efetivo do Estado pelo território até a defesa da necessidade de mudanças nos hábitos das populações sertanejas. Estas obras contribuíram para a formação de uma necessidade cultural pela modernização capitalista, através da industrialização de um país predominantemente agrário, em que a ferrovia seria um instrumento extremamente útil.

Os autores analisados ocuparam lugares sociais distintos. Auguste Saint-Hilaire e James Wells foram viajantes estrangeiros que percorreram longas extensões do território brasileiro, registraram suas impressões e publicaram-nas em seus países de origem. São ricas obras sobre como eles viram as terras tropicais do Brasil. Em seus percursos, percorreram o sertão que mais tarde seria atravessado pelos trilhos das companhias EFOM e EFG. O mesmo fez o político paulista José Almeida Leite Moraes, que também publicou seu diário de viagem após retornar a São Paulo. Os relatos destes memorialistas-viajantes permitem uma reconstrução, mesmo que fragmentada, de aspectos da realidade cultural brasileira testemunhada a partir de olhares guiados por

paradigmas diferentes. São textos etnográficos, produzidos durante o período de constituição da antropologia cultural. O Brasil e os brasileiros são, com suas diferenças culturais, os objetos de descrição e análise de suas obras. Porém, estes autores denotam uma visão de mundo etnocêntrica, baseada em valores da cultura européia ocidental.

O Visconde de Mauá e Christiano Ottoni, por outro lado, não eram viajantes. Suas memórias são de outro tipo. Empreendedores e políticos, diretamente ligados à construção e funcionamento das primeiras ferrovias brasileiras, seus textos contém interpretações sobre os momentos iniciais da História ferroviária no país, suas condições e as perspectivas para o futuro. Mauá construiu a primeira ferrovia em solo brasileiro, e participou ativamente da fundação de outras quatro companhias ferroviárias. Entre elas, a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFPII), empresa dirigida por Christiano Ottoni durante seus primeiros dez anos de funcionamento. Suas memórias merecem novas leituras.

Nestas obras, encontra-se uma tensão latente entre o sertão e a civilização. A necessidade de transformação de regiões *atrasadas* em palcos da formação de uma nação moderna constitui seu tema principal. Para alcançar este objetivo, os autores apontaram que seria essencial formular, através do Estado, um planejamento estratégico das vias férreas. A ordem aparece como pré-requisito para o progresso. A ferrovia teria a função de emblema do ideal de modernização do sertão. Os produtores destas memórias deixaram marcas de uma sociedade em vias de transformação, de um tempo em que as expectativas apontavam para a difusão inquestionável do progresso material da cultura industrial. Os principais sujeitos das narrativas são os grandes homens e seus construtos: as máquinas.

## I.1. Olhares estrangeiros: Auguste Saint-Hilaire e James Wells

*“No sertão as autoridades não podem exercer nenhuma vigilância, as leis perdem a sua força, e muita gente para aí acorre de outras partes da província, seja para escapar à perseguição da Justiça, seja simplesmente para usufruir uma liberdade ilimitada.”*

Auguste Saint-Hilaire, 1847<sup>33</sup>

Auguste Saint-Hilaire esteve pelo Brasil no início do século XIX. Em 1816 e 1817, este naturalista francês liderou uma expedição em busca da nascente do Rio São Francisco, situada no alto da Serra da Canastra, região oeste de Minas Gerais. Confeccionou um rico relato etnográfico sobre sua viagem, registrando impressões de um país visto como composto por uma sociedade multi-racial, estratificada, controlado por uma elite branca e fundamentado no trabalho escravo. Notou um forte contraste entre a cultura luso-brasileira do litoral e os hábitos das populações do sertão, região sem leis, onde prevaleceria uma *“liberdade ilimitada”*. Apontou vários problemas infra-estruturais do país, defendendo a necessidade do desenvolvimento sócio-econômico em moldes capitalistas.

Partindo do Rio de Janeiro a cavalo, acompanhado por dois auxiliares e um guia, Saint-Hilaire viajou na época em que as primeiras experiências com a locomotiva eram feitas na Europa. Em Porto da Estrela<sup>34</sup>, sua caravana pegou a estrada para a capitania de Minas Gerais. Em sua narrativa encontra-se explícita a questão do *atraso* brasileiro. Um de seus sintomas era a falta de hospedagens públicas ao longo das estradas. Os viajantes seriam sempre obrigados a solicitar pouso em fazendas pelo caminho, depender da hospitalidade dos moradores, ou montar acampamento, muitas vezes a céu aberto. Comparou a estrada brasileira com as européias, registrando que, apesar de ser

---

<sup>33</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem às Nascentes do Rio São Francisco. São Paulo: Edusp-Itatiaia, 1975, p.77.

<sup>34</sup> Local onde seria inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, por Mauá, em 1854.

um caminho muito freqüentado, “o viajante francês, alemão ou inglês” não encontraria nela hospedarias equivalentes às mais modestas de seus países<sup>35</sup>.

Sua comitiva viajava normalmente do amanhecer até o fim da tarde. As dificuldades eram imensas e os meios, os mais arcaicos, justificando a necessidade da modernização<sup>36</sup>. As travessias dos maiores rios, cenas da luta de homens em balsas, tentando fazer animais cruzar correntezas a nado, foram objetos de detalhadas descrições. Entrando em Minas Gerais, a caravana seguiu por terra, sempre com muitos obstáculos. Saint-Hilaire descreveu o caminho como quase intransitável. Em alguns pontos, não passaria de uma trilha estreita aberta sobre rochas escorregadias, dispostas quase a pique, onde se caminhava à beira de fundos precipícios. Em suas palavras, a estrada para Minas: “Foi um dos piores caminhos que já passei em todas as minhas viagens”<sup>37</sup>.

A narrativa de Saint-Hilaire é permeada por cenas das condições infra-estruturais que testemunhou no Brasil. O transporte de gêneros impressionava pela precariedade. Durante o caminho, cruzaram com tropas de burros carregando queijos para a corte, um dos principais produtos mineiros voltados para o mercado interno. O transporte era feito em cestos (jacás) de bambu trançado. De acordo com seu relato, um burro carregaria dois cestos, contendo cada cerca de cinquenta queijos. Ou seja, seriam necessários dez burros para o transporte de 1000 queijos.

Devido às dificuldades do transporte por terra, o principal meio de comunicações internas era fluvial, através dos vários rios navegáveis e imensa costa litorânea. Desde o

---

<sup>35</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.23.

<sup>36</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.33. Sobre o ponto de travessia do Rio Paraíba, Saint-Hilaire registrou que: “À hora em que cheguei, as margens (...) estavam cheias de bois. Alguns já se achavam na margem direita enquanto os tocadores se ocupavam em fazer atravessar o resto. Negros armados com longas varas e soltando gritos terríveis forçavam os animais a entrar no rio. Mal se viam na água, porém, eles tentavam voltar à mesma margem, apesar dos golpes que os tocadores faziam chover sobre eles e das canoas que usavam para barrar-lhes a passagem. Ao invés de se dirigirem para a outra margem, os bois se desnorteavam dentro do rio, atropelando-se uns aos outros, e foi com enorme dificuldade que afinal passaram todos para o outro lado. (...) Ali não há balsas, e os viajantes se servem de canoas conduzidas por dois negros”.

<sup>37</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.25.

início da colonização, rios como o São Francisco, Tietê, Amazonas, Maranhão e Doce, permitiram a colonização do interior profundo da América do Sul e o estabelecimento de povoados que garantiram a própria extensão territorial brasileira. O sistema de transporte fluvial já era notado por Saint-Hilaire como promissor para o progresso do país. Mas, ele mesmo sugeriu que, devido à falta de política de desenvolvimento e planejamento, as potencialidades do sistema hidroviário pereceriam frente à falta de utilização por parte da população. Assim, ele não vislumbrou a modernização a curto prazo no país. Em suas palavras:

*“(...) não podemos deixar de nos espantar com as imensas vantagens qua a navegação fluvial poderia oferecer aos brasileiros. Somos quase levados a crer que o criador da Natureza, ao estabelecer tantos meios de comunicação entre as diversas partes desse imenso império, quis indicar a seus habitantes que eles se deviam manter unidos. (...) Infelizmente, muitos anos ainda vão escoar-se antes que os brasileiros possam tirar tão bons proveitos da Natureza e que os colonos das vizinhanças de S. João [del Rei], em particular, contem com outros meios de comunicação além dos seus burros, atualmente os únicos navios nos seus desertos.”<sup>38</sup>*

A caravana passou pela Fazenda do Sítio, próxima a Barbacena, local que seria palco do início das obras da EFOM, na década de 1880. No caminho entre Sítio e São João del Rei, que anos depois seria atravessado por trilhos e coberto pelo barulho dos trens, Saint-Hilaire sentiu o clima cultural do sertão. Não encontrou ninguém no trecho de uma região dominada pela natureza, onde não havia mais populações indígenas e nem ainda uma presença colonial efetiva. *“Em toda a parte só se via uma imensa e monótona solidão”<sup>39</sup>.*

Em São João del Rei, oásis de civilização, a caravana recompôs-se para seguir viagem. Desta cidade em diante, a região tornava-se cada vez menos povoada<sup>40</sup>. A travessia do Rio Grande teria sido feita em um ponto onde o mesmo contava com pouca

---

<sup>38</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.50.

<sup>39</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.59.

largura, através de uma ponte de madeira muito mal conservada, como a maioria na província, sem parapeito, o que a tornava muito perigosa para os animais de carga<sup>41</sup>. As terras montanhosas entre São João del Rei e a Serra da Canastra foram representadas como a parte mais deserta da província de Minas Gerais<sup>42</sup>.

A presença de elementos civilizados seria cada vez menor ao passo que se deslocavam sertão adentro. Em cada cidade, Saint-Hilaire notava mudanças nos hábitos da população. Oliveira foi descrita como um “*rancho imundo*”, onde o viajante se viu “*misturado com tropeiros de todas as cores*”. Constituiu matéria de estranhamento a aparente confusão observada por Saint-Hilaire. A mistura de pessoas de diferentes cores, a desorganização dos “*sacos de algodão amontoados em todos os cantos e congalias empilhadas umas sobre as outras*” foram interpretados como sinais de um atraso cultural<sup>43</sup>. Em Formiga, cidade que quase um século depois seria o ponto inicial da EFG, observou o comércio entre os gêneros do litoral e os produtos do sertão. O caminho entre São João del Rei, Formiga e Araxá, levaria um mês e meio para ser completado, em carros-de-bois<sup>44</sup>. Do Rio de Janeiro a Goiás, com tropa de burros carregando mercadorias, seriam necessários cinco meses de viagem<sup>45</sup>. Formiga era considerada a “*entrada do sertão*”, entreposto entre esta região e o litoral em uma época de transportes lentos e inseguros. Segundo Saint-Hilaire, na época de sua viagem, seis negociantes dominavam o comércio em Formiga, mantendo contato direto com o Rio de Janeiro, vendendo sal e ferro no interior e recebendo em troca outras mercadorias, como algodão, couros, peles e gado<sup>46</sup>.

---

<sup>40</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.84.

<sup>41</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.60.

<sup>42</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.12.

<sup>43</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.85.

<sup>44</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.106.

<sup>45</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.136.

<sup>46</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.91.

Um problema constante ao longo das viagens pelo Brasil oitocentista apontado por Saint-Hilaire foi a falta de mapas ou outros instrumentos de direcionamento para facilitar a mobilidade pelo território. Isso levava à necessidade imponderável da contratação de um guia que conhecesse o caminho. Em cada pouso, Saint-Hilaire contratava um homem da região para direcionar a caravana. Sem um guia, seria impossível seguir viagem.

As terras à esquerda do Rio São Francisco foram representadas como mais *atrasadas*, já que se achavam muito afastadas “(...) *do que se pode considerar como os centros civilizados da Província de Minas.*”<sup>47</sup> Aos olhos de um civilizado, os hábitos da população de Araxá seriam grosseiros e desdenhosos. Tanto que não seria possível saber de sua condição social, que não se manifestaria em suas maneiras. Em suas palavras, sobre os araxaenses: “*Contarão esses homens realmente com poucos recursos, ou serão ricos com aparência e hábitos de pobres?*”<sup>48</sup>.

Goiás, mais distante do mar, teria ainda menos influência da civilização. Neste momento, as unidades políticas que compunham o Brasil viviam isoladas entre si, cada uma com seu pequeno exército e limitado tesouro. As precárias comunicações internas conduziam o país a um estado de desintegração. As conseqüências deste isolamento seriam graves, na ótica de Saint-Hilaire, com influências mais que sócio-econômicas: culturais. Para este viajante francês, a população de Goiás, esparsa e rarefeita, estaria vivendo em condições subumanas e, definitivamente, fora do alcance da civilização. Uma solução vislumbrada para o problema desta situação de *atraso* e retrocesso cultural seria o envio a Goiás de “*alguns sacerdotes estrangeiros a fim de que seu povo seja recuperado e retorne à sua digna condição de seres humanos.*”<sup>49</sup> Para Saint-Hilaire, só

---

<sup>47</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.118.

<sup>48</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.126.

<sup>49</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.189.

assim o povo goiano teria a oportunidade de reerguer-se, de adquirir virtudes e de ocupar o seu lugar na sociedade civilizada.

A defesa do trabalho capitalista, da moral cristã e do progresso tecno-industrial como instrumentos para levar a civilização aos sertões, é emblemática no discurso de Saint-Hilaire. O Brasil deixaria de ser um imenso território mal governado por uma pequena elite política litorânea, seguindo os mesmos passos que a Europa ocidental: difundindo o conhecimento e a valorização do trabalho entre cidadãos livres. Mas, Saint-Hilaire acreditava que a superação do *atraso* brasileiro, seria um processo lento e de longo prazo. Seria fundamental iniciá-lo pela difusão da instrução pública à população e a formação do valor do trabalho.

Porém, o próprio Saint-Hilaire problematizou esta crença na civilização do sertão. Em sua perspectiva, o fato das necessidades das populações sertanejas serem satisfeitas pela produção local, o isolamento geográfico destas sociedades e o calor do clima seriam convites à ociosidade e à apatia:

*“E por que iriam eles trabalhar, quando suas necessidades, ainda que mínimas, podiam ser satisfeitas. Nessas regiões o isolamento liquida com a emulação, e o calor do clima convida à ociosidade. A inteligência deixa de funcionar, a cabeça não raciocina mais, e todos mergulham na mais lamentável apatia.”*<sup>50</sup>

O ambiente do sertão, com elementos como a natureza rica, sem exigir trabalhos intensos, e o clima tropical, propício à vida, contribuiria para a configuração de uma sociedade atrofiada. O etnocentrismo europeu e a falta de uma visão relativa do outro demonstram o estágio do próprio conhecimento ocidental, anterior à formação da antropologia. No fim das contas, para Saint-Hilaire, a única solução apresentada ao Brasil seria o transplante da cultura européia, através da imigração de sua população a este novo país. Europeus trariam a cultura civilizada e o progresso às terras brasileiras.

---

<sup>50</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.118.

Saint Hilaire, viajando antes da difusão da ferrovia, já esperava que o desenvolvimento tecnológico e industrial pudesse resultar na formulação de instrumentos de comunicação mais dinâmicos. Estes teriam o papel de difundir o progresso por regiões consideradas atrasadas, transformando espaços sertanejos em cenários da civilização:

*“Quando uma população mais numerosa se disseminar por essa região hoje tão deserta, e quando, com a ajuda de comunicações mais fáceis, o progresso chegar até ali, suas terras poderão deixar de tornar florescentes.”<sup>51</sup>*

\* \* \*

Meio século depois, o inglês James Wells, também confeccionou um relato etnográfico em sua viagem pelo interior do país, intitulado *Navegando e Viajando Três Mil Milhas Através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão*. Passando por Minas, Wells percorreu o caminho entre Barbacena (próxima a Sítio, futuro ponto inicial da EFOM), Ouro Preto e Pirapora. Este viajante registrou suas experiências e impressões sobre a realidade brasileira. Em sua visão, o Brasil seria um país fértil e rico em recursos naturais, mas habitado por uma população com pouca vocação para atividades industriais. Em uma passagem de sua narrativa, publicada em 1886, Wells deixou impressa sua descrença com o progresso da sociedade brasileira, mesmo com a introdução do transporte ferroviário. Em suas palavras, em Minas:

*“(...) existem espalhados em meio aos morros e montanhas, muitos vales e depressões de solo muito bom, suficiente para fornecer uma produção abundante, mesmo com o número atual de habitantes, caso eles fossem apenas razoavelmente industriais, mas temo que mesmo a presença da ferrovia em seu meio não logrará exortá-los a uma atividade mais vigorosa.”<sup>52</sup>*

---

<sup>51</sup> SAINT-HILAIRE, A. Idem, p.124.

<sup>52</sup> WELLS, James. Navegando e Viajando Três Mil Milhas Através do Brasil do Rio de Janeiro ao Maranhão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e culturais, 1995. vol. 2. p.263.

Apesar dos portos brasileiros terem sido abertos ao comércio mundial em 1808, Wells registrou que na década de 1880 o Império do Brasil era um “*vasto país (que só perde em área para o Império Russo)*”, mas, ao mesmo tempo, “*uma terra da qual menos se sabe, em geral, do que da África*”<sup>53</sup>. Sua obra tinha o objetivo de suprir a lacuna no conhecimento europeu sobre o Brasil. Junto com descrições da sociedade observada, estão marcadas idéias e concepções sobre a realidade do país. Em seu ponto de vista, o problema do *atraso* brasileiro não seria relacionado ao desenvolvimento tecnológico, mas sim à própria cultura de sua população.

Em janeiro de 1873, Wells chegou ao Rio de Janeiro para se juntar a uma equipe de engenheiros organizada pela Companhia de Construção de Obras Públicas de Londres. O objetivo seria fechar um contrato com o governo brasileiro para a execução de um levantamento geográfico do vale do Rio Paraopeba e do Rio São Francisco, até a cachoeira de Pirapora. A intenção seria avaliar as condições e potencialidades de exploração desta região, para o prolongamento da EFPII até o São Francisco. Este havia sido aberto aos navios mercantes estrangeiros apenas cinco anos antes, em 1868. Além disso, Wells seria contratado para fazer um diagnóstico sobre a região entre o Rio São Francisco e o Rio Tocantins, projetando a ligação ferroviária entre eles, no intuito de estabelecer uma “*grande linha de comunicação interna*” entre o Rio de Janeiro e o Vale do Amazonas.

Estas obras não foram realizadas. Wells tornou-se, então, apenas um viajante, relatando suas aventuras pelo interior do país, sempre com um olhar guiado pelos valores da civilização capitalista. Seu texto demonstra o interesse em expandir a ferrovia pelo Brasil através de investimentos britânicos, garantindo vantagens permanentes advindas da dependência de tecnologia e do crescimento comercial. Além

---

<sup>53</sup> WELLS, James. Idem, p.37.

disso, a ferrovia abriria vastas áreas ao comércio entre o Brasil e a Europa, encorajando inclusive a imigração européia. Em sua época, só a Inglaterra contava com cerca de um milhão de indigentes e miseráveis, emigrantes em potencial<sup>54</sup>.

Chegando ao Rio de Janeiro, teve o primeiro contato com a capital de um Império de contrastes. Ainda a bordo, ao entrar na Baía da Guanabara, Wells se deparou com um “(...) cenário (...) magnífico em forma e rico em cor, um verdadeiro sonho de um país de maravilhas (...)”<sup>55</sup>. No entanto, ao chegar à cidade, sentiu-se atordoado por tantas “*imagens, sons e odores estranhos*”. Percebeu que a população seria composta por “*cavaleiros brasileiros de cartola, fraques pretos, e colarinhos brancos*” ao lado de negras-minas de “*ombros largos, robustos e nus, brilhando como ébano polido*”<sup>56</sup>. Na Rua do Ouvidor, viu “*lojas elegantes de todos os ramos*”, e um intenso tráfego de bondes, disputado por uma “*multidão apressada*”<sup>57</sup>.

Wells impressionou-se com alguns pontos turísticos cariocas, como o Jardim Botânico e o Corcovado. Sobre a Estrada de Ferro do Corcovado, registrou que em seu trecho, “*Os aclives são extremamente íngremes, e a velocidade é apenas de uma caminhada; a linha serpenteia em torno de morros precipitosos (...)*”<sup>58</sup>. Esta via, projetada por engenheiros brasileiros e financiada com capital também nacional, foi a primeira no Brasil a aliar o transporte ferroviário ao turismo<sup>59</sup>. Em um relato repleto de cenas do cotidiano, composições imagéticas e suposições interessantes de observador

---

<sup>54</sup> WELLS, James. Idem, p.24. Wells relata que conheceu um inglês, proprietário de uma colônia de trabalhadores ingleses em São Paulo. Na estação de Barra do Piraí, “*Despeço-me neste local de um companheiro de viagem, um inglês; seu nome me escapa, infelizmente, pois gostria de mais tarde confirmar suas afirmações. Ele contou-me que possuía uma propriedade no ramal paulista da Ferrovia D. Pedro II onde estabelecera uma colônia de trabalhadores rurais ingleses; ele os trouxera do próprio bolso, dera a cada um casa, terra e 3.000 pés de café, e os sustentara até que lhes fosse possível trabalhar no cultivo do café. A produção total é levada por ele ao mercado, e o retorno líquido é dividido igualmente entre ele e os homens. Ele afirmou que estes estavam prósperos, contentes e felizes; certamente, no que diz respeito ao clima e ao solo, eles têm tudo que se possa desejar, e o sistema deveria funcionar bem se realizado honestamente.*” p.65.

<sup>55</sup> WELLS, James. Idem, p.39.

<sup>56</sup> WELLS, James. Idem, p. 42-43.

<sup>57</sup> WELLS, James. Idem, p. 49-50.

<sup>58</sup> WELLS, James. Idem, p. 49.

<sup>59</sup> Na obra The Railway Age, de Arnold Perkin, 1976, há um capítulo sobre a relação entre ferrovia e turismo.

estrangeiro, Wells discorreu sobre a Corte e suas contradições. Para ele, as belezas do Rio, quando descobertas por povos civilizados, certamente atrairiam turistas. Isso seria “*apenas uma questão de tempo*”<sup>60</sup>.

No dia 14 de fevereiro, Wells partiu da Corte, na EFPII, rumo ao interior. Na estação ferroviária D. Pedro II, presenciou o choque de culturas realizado cotidianamente na vida brasileira. Em sua narrativa, a *raça* brasileira seria constituída por uma miscelânea de variedades de descendentes de europeus, africanos e indígena, distribuídos em estamentos sociais distintos. Na estação ferroviária, Wells observou o comportamento dos brasileiros em um ambiente ocidental.

*“Na estação, uma miscelânea das variedades que compõem a raça brasileira lotava a plataforma, uma mistura de descendentes de brancos, índios e negros. Havia algumas pessoas gradas (lideranças políticas, quase sempre proprietários de grandes fazendas),(...) elegantes homens brancos com ar de cavalheiros, em geral, cada um acompanhado de um criado negro de libré, vistoso em suas cores,(...) fazendeiros ricos,(...) falando alto e recendendo a alho e tabaco. (...) comerciantes de aparência biliosa, amanuenses pálidos, portugueses gordos e uma multidão indistinta de matutos mulatos ou negros, homens altos, rijos, capazes de suportar (quando se dispõem a tanto) grandes e prolongadas fadigas.(...) O sexo feminino estava representado pelas senhoras da classe alta, freqüentemente belas e sempre bem vestidas; (...) e por fim, mas de maneira nenhuma em último plano, as negras-mina, livres e independentes, abrindo caminho para suas formas volumosas na multidão com os cotovelos, com tão pouca cerimônia quanto um carregador de carvão o faria na turba londrina(...)”*<sup>61</sup>

O cenário ferroviário era semelhante em muitos países, marca da expansão da imagem da sociedade capitalista. Este viajante visualizou a maneira pela qual a sociedade brasileira se organizava sócio-economicamente, com suas características étnicas, raciais e de gênero. A referência seria a sociedade britânica, modelo da cultura industrial. A comparação entre Brasil e Inglaterra é percebida na citação, onde as negras-minas, “*livres e independentes*”, são equiparadas a carregadores de carvão na “*turba londrina*”.

---

<sup>60</sup> WELLS, James. Idem, p. 49.

Café com pães-de-ló eram servidos em barracas na plataforma, acompanhados de aguardente de cana, entre nuvens de fumaça dos trens e cigarros. Pouco antes da partida, haveria uma algazarra de gritos, abraços e lágrimas, junto ao soar dos sinos e apitos da locomotiva. Guardas e chefes-de-estação, em seus pomposos uniformes azuis, apressariam os mais lentos. E finalmente o trem de vagões serpenteava para fora da estação. Os carros seriam construídos em estilo americano, bonitos, bem feitos e frescos; os assentos largos e confortáveis na forma, com fundo e encosto de palhinha. Wells registrou ter sido apossado por um sentimento de exultação ao tomar consciência de que finalmente estava a caminho de realizar o sonho tão ansiado de sua juventude: *“uma longa temporada viajando pela região agreste dos trópicos. (...)”*<sup>62</sup>

A viagem de trem, até onde possível, foi confortável. Pela EFPII, ao longo do Rio Paraíba, Wells notou que o vale pertencia aos poucos brasileiros abastados, barões e viscondes. Estes exerceram tanta influência sobre a ferrovia que ela teve de cruzar o rio cinco vezes entre Piraí e Porto Novo do Cunha, *“(...) sobre pontes longas e caras, para servir aos interesses de um barão daqui, um visconde dali.”*<sup>63</sup> Neste momento, a última estação da EFPII era Entre Rios. Deste ponto em diante, sua comitiva transportou-se pela estrada de rodagem União e Indústria, em uma carruagem. Os pitorescos prédios das estações da companhia rodoviária, em estilo gótico suíço, chamaram a atenção de Wells, por contrastarem *“vivamente com as costumeiras construções do interior.”* Para ele, a viagem, até então, seria *“um esplêndido passeio por uma estrada magnífica”*<sup>64</sup>.

De Juiz de Fora, ponto final da União e Indústria, em diante, as condições dos transportes se alteraram bastante. Wells contratou o guia Antônio, e quatro mulas para seguirem pelas pequenas estradas do interior. Seguiram viagem, após dizerem *“adeus*

---

<sup>61</sup> WELLS, James. Idem, p.62-63.

<sup>62</sup> WELLS, James. Idem, p. 63.

<sup>63</sup> WELLS, James. Idem, p. 65.

<sup>64</sup> WELLS, James. Idem, p. 67.

*aos confortos da civilização*”<sup>65</sup>. A estrada, em péssimas condições, seria a via principal para o norte, com um tráfego intenso. No caminho, teriam encontrado gigantescos carros-de-bois de construção primitiva “(...) *mergulhando e navegando nesses atoleiros como um navio no mar, rebocados pela força bruta de quatro a doze juntas de bois* (...)”, com seus condutores gritando e correndo ao lado, tentando direcioná-los. Também cruzaram com muitas tropas de gado de Goiás, animais de enormes chifres e aspecto feroz, porém fadigados e amansados pela longa jornada<sup>66</sup>.

Barbacena foi vista como outro oásis da civilização. Wells continuou viagem em direção ao norte, percorrendo uma grande região, considerada estagnada e decadente, contendo uma população espalhada, dispondo de pouca comunicação com os centros comerciais, “(...) *de modo que a massa das pessoas simplesmente vegeta como as árvores que as cercam* (...)”<sup>67</sup>. Sua narrativa oscila entre preconceitos – como a atribuição da falta de produção de excedente à indolência natural dos brasileiros – e visões históricas mais precisas.

Em um capítulo de sua obra, dedicado exclusivamente às ferrovias do Brasil, Wells abordou a situação das sete companhias nacionais e dez inglesas instaladas no país. Seu relato não mencionou a EFOM, apesar de ter sido publicado em 1884, após a inauguração desta empresa. Em outro capítulo, intitulado “*O Passado, O Presente e O Futuro do Brasil*”, Wells teceu uma análise geral sobre a modernização do país. O processo mais importante que evidenciou foi a transferência, ocorrida desde a decadência da mineração, dos centros produtores do interior para o litoral<sup>68</sup>.

O sertão foi caracterizado por sua inatividade e improdutividade. Seria habitado por uma população sem ambição ou esperança de mudança, consumindo toda a própria

---

<sup>65</sup> WELLS, James. Idem, p. 69.

<sup>66</sup> WELLS, James. Idem, p. 72.

<sup>67</sup> WELLS, James. Idem, p. 34.

<sup>68</sup> WELLS, James. Idem. Vol. 2, p. 276.

produção e também a riqueza acumulada pelos antepassados. Em seu ponto de vista, esta situação não seria ultrapassada apenas pela introdução da ferrovia, *“pois, de que adiantam ferrovias e comunicações para pessoas como essas, a menos que elas sejam reerguidas pelo exemplo de imigrantes diligentes e esforçados.”*<sup>69</sup> O futuro do Brasil, para Wells, assim como para Saint-Hilaire, dependeria da imigração européia e conseqüente transplante da cultura civilizada para a América, como estaria ocorrendo nos EUA e Argentina.

Dois pontos foram salientados sobre o futuro político e econômico do país. Primeiro, o fato do Imperador não ter herdeiro masculino imediato ao trono, o que representaria *“(...) um grande bicho-papão para os temerosos, e temem-se sérias rupturas na solidez do império quando da muito indesejável sucessão ao atual regente.”* E, segundo, o fato do Brasil estar situado na América do Sul, motivo da depreciação do valor de seus títulos para muitos investidores em potencial, sem conhecimentos satisfatórios de geografia. Segundo Wells, para a maior parte do público britânico, o Brasil era visto como uma daquelas repúblicas *“(...) em algum lugar da América do Sul, propensas a revoluções, terremotos e febre amarela, e todo esse tipo de coisa, (...) [com] um imperador que acorda nas horas mais absurdas da manhã, e os brasileiros são espanhóis”*<sup>70</sup>.

Em seu relato, Wells mostra que teria se impressionado com as realizações do capital, da ciência e do trabalho nas ferrovias, companhias de navegação a vapor, trilhos de bondes, telefones, telégrafos, empresas comerciais e industriais, além da instituição de sociedades científicas e artísticas no Brasil. Mesmo que a economia brasileira, desde o fim da Guerra do Paraguai, não tivesse apresentado saldos positivos em sua balança comercial, o país contava com um bom crédito internacional e possuía vastos recursos

---

<sup>69</sup> WELLS, James. Idem, Vol. 2, p. 277.

<sup>70</sup> WELLS, James. Idem, Vol. 2, p.285-6.

naturais. Para Wells, brasileiros e estrangeiros estariam fazendo o Brasil ocupar “o lugar que ele deveria entre as grandes nações da terra”<sup>71</sup>.

No olhar destes estrangeiros, está explícito o incentivo a ações civilizatórias e modernizadoras no Brasil. A visão de Saint-Hilaire e Wells é marcada por um etnocentrismo europeu, caracterizado pela crença na superioridade cultural de suas próprias sociedades. O Brasil foi pintado como um país que deveria caminhar para o desenvolvimento sócio-econômico capitalista. Esta perspectiva foi defendida também por muitos pensadores brasileiros da segunda metade do século XIX, e se difundiu até o final da Primeira República.

---

<sup>71</sup> WELLS, James. Idem, p. 28.

## I.2. Olhares brasileiros: José Almeida Leite Moraes, Mauá e Christiano Ottoni

*“E ali, nas encostas dos montes e nas próprias ruas, temos pedras para construir uma cidade de Londres; temos a cal como não há melhor; a pedra-sabão, a marmórea, madeira de lei; enfim, o material está à disposição do trabalho e da industria.”*

José Almeida Leite Moraes, 1883<sup>72</sup>

No fim do século XIX, outro homem civilizado, desta vez um paulista, percorreu o sertão oeste mineiro. Joaquim Almeida Leite Moraes produziu um relato sobre a sua jornada por terra de São Paulo a Goiás, publicado em 1883 com o título de *Apontamentos de Viagem*. Advogado, político, republicano e membro da elite imperial, Leite Moraes foi também um entusiasta do progresso e da ferrovia. Deputado provincial em São Paulo, por três mandatos, pelo Partido Liberal, e presidente da Câmara Municipal de Araraquara, no período da expansão do café pelo oeste paulista, ele chegou a elaborar um plano de ligação ferroviária entre São João do Rio Claro e Araraquara. O projeto, no entanto, foi reprovado pela Assembléia Provincial de São Paulo, em 1878.

Em 1880, estava em pauta a reforma eleitoral do Império. O gabinete liberal, dirigido pelo conselheiro José Antônio Saraiva, nomeou Leite Moraes para a presidência da província de Goiás<sup>73</sup>. Sua missão seria executar a reforma eleitoral nesta província, da qual havia sido, na imprensa, um ferrenho defensor. Ele havia defendido que a nova reforma eleitoral fosse implementada em todas as províncias. Assim, recebera a função de implementá-la em Goiás, onde os processos eleitorais eram muitas vezes fraudados.

<sup>72</sup> MORAES, J.A. Apontamentos de Viagem (de São Paulo à capital de Goiás, desta à do Pará, pelos rios Araguaia e Tocantins, e do Pará à Corte. Considerações administrativas e políticas). [1883] São Paulo: Cia. das Letras, 1995, p.115.

<sup>73</sup> MORAES. Idem, p.22.

Moraes deixou São Paulo no dia 27 de dezembro de 1880, “(...) *no expresso da Ingleza (...)*”, a São Paulo Railway, empresa de capital e direção britânica<sup>74</sup>. Em Campinas, sua comitiva baldeou para a Companhia Mogiana de Estradas e Ferro (CMEF), dirigida por brasileiros, com capital dos grandes cafeicultores paulistas. No momento da mudança de trens, Moraes teria percebido que algumas caixas de sua bagagem haviam sido quebradas na viagem. Ciente que companhia não se responsabilizava pelos danos, Moraes lamentou “(...) *o progresso da estrada de ferro... pelos danos causados pela negligência e imprudência de seus empregados(...)*”<sup>75</sup>. Mesmo assim, a comitiva teve de seguir em frente. Em cada estação, algum representante da elite local estaria aguardando para saudá-lo e conversar sobre política e o assunto mais discutido na época: o prolongamento da CMEF. A última estação desta ferrovia naquele momento era Casa Branca. Deste ponto final dos trilhos do progresso, tiveram de seguir a cavalo pelas estradas que levavam ao sertão.

A descrição do cenário passa, então, a ser semelhante às de Saint-Hilaire e Wells. As estradas, devido às chuvas, pareciam rios de lama. O transporte de mercadorias como café, fumo, queijo, manteiga, milho, feijão e toucinho, seria feito em carros-de-bois. Segundo Leite Moraes, ao longo do caminho, encontraram diariamente dezenas de carros de Minas e Goiás, puxados por até dez juntas de animais. Eram constantes as perdas de carga, acarretadas pelas péssimas condições da estrada<sup>76</sup>. Já não se encontravam em domínios da civilização. O trem ficara para trás e, adiante, o mundo arcaico do sertão. O transporte era de uma dificuldade impressionante. Ao longo do caminho encontraram muitas vezes com “(...) *carros atolados na lama até o eixo, e então os carreiros emendam as boiadas de dois carros para arrastá-los.*”<sup>77</sup>

---

<sup>74</sup> MORAES. Idem, p.40.

<sup>75</sup> MORAES. Idem, p.43.

<sup>76</sup> MORAES. Idem, p.48.

<sup>77</sup> MORAES. Idem, p.48; 50.

As condições de transporte da época foram, no entanto, representadas por Leite Moraes como problemas solucionáveis através do avanço da ferrovia pelo interior do país. Mas, situações repetidas desde o início do período colonial, ainda indicariam o *atraso* brasileiro. No dia 10 de janeiro, chegaram à margem do Rio Grande, que tinha cerca de 200 metros de largura. Não havia ponte. Sua travessia, enfrentando fortes correntezas, seria feita, necessariamente, por canoas ou em uma única e velha balsa. Cenas como esta, provavelmente constituíam o cotidiano dos trabalhadores relacionados ao transporte, comércio e abastecimento de mercadorias pelo interior do país. Às margens do Rio Grande, encontraram outros viajantes, tropeiros e carreiros amontoados, esperando cada um sua vez de atravessar o rio, na balsa ou na canoa. Do lado oposto, no porto fronteiro, via-se também que havia muitas pessoas solicitando embarcações para a travessia do rio<sup>78</sup>. No momento em que chegaram ao porto, havia mais de 10 mil alqueires de sal nos armazéns esperando para serem transportados.

Esta representação, fruto de um olhar brasileiro civilizado, revela a surpresa de um homem de Estado ao conhecer aspectos menos nobres da realidade material enfrentada por sua população. As memórias etnográficas de Leite Moraes permitem uma certa aproximação com a realidade dos transportes antes do trem. Mas sua ótica desvenda mais sobre si mesmo, seus valores, suas expectativas, sustos e decepções, do que sobre o mundo concreto a sua volta.

Segundo ele, após instalarem-se na balsa, esta teria se despregado do barranco e saído ao largo. Foi preciso que subissem *barranqueando*, cerca de meia légua, para que depois, atravessando o rio em um movimento circular, alcançassem o porto da outra margem. Os maiores perigos residiam na correnteza do rio e em sua profundidade. Em suas palavras:

---

<sup>78</sup> MORAES. Idem, p.60.

*“Saindo ao largo, compreendi que estávamos sobre uma sepultura flutuante. A balsa desconjuntava-se; as suas tábuas estragadíssimas; as canoas podres e fazendo água... (...)*

*Subimos muito, e, afinal, a balsa caiu no centro do rio e rodava à mercê da correnteza, não obedecendo aos esforços do piloto e remeiros. Parecia-me que ela às vezes submergia pouco a pouco. Os camaradas lutavam com uma força superior à de seus braços; as canoas faziam água e a balsa sempre rodava!*

*Passamos a fronteira do porto, e continuamos a descer – avançando pouco a pouco para a barranca oposta, até que, enfim, chegamos, tocando-a talvez umas quatrocentas braças abaixo do porto!*

*Estávamos salvos! (...)*

*Após um trabalho insano de meia hora, chegamos, graças a Deus, ao porto.*

*(...) aquele túmulo flutuante é propriedade da província de Minas, e, porque o passageiro o toma como um caminho em linha reta para a eternidade, paga aí um imposto de trânsito.”<sup>79</sup>*

Os tropeiros, carreiros e barqueiros, assim como qualquer pessoa que usasse a balsa, seriam obrigados a ajudar em sua condução pela arriscada travessia. Moraes, entusiasta do progresso, viu toda a realidade a sua volta como uma lastimável prova de *atraso*. Relatou que, ao longo de toda a viagem, teria encontrado apenas uma residência, em Morrinhos, na província de Goiás, onde identificara a presença da civilização<sup>80</sup>. Para ele, seria necessário gerar crescimento econômico no país, desenvolvendo seu potencial produtivo através da *queima de etapas* possibilitada pela atração de tecnologia e capital estrangeiros. Segundo Leite Moraes, *“Só a estrada de ferro pode levar o braço, capital e máquina para esse fim.”<sup>81</sup>*

Sua comitiva alcançou Vila Boa de Goiás, capital da província, no dia 1º de fevereiro de 1881, um mês após deixar São Paulo. Ao final do relato, a viagem foi descrita como uma aventura tragicômica<sup>82</sup>. Devido às dificuldades enfrentadas e a

<sup>79</sup> MORAES. Idem, p.60-62.

<sup>80</sup> MORAES. Idem, p.85. Em suas palavras: *“Dir-se-ia que a vida, o trabalho, o progresso, a felicidade, tudo concentra -se apenas na casa onde estamos hospedados”.*

<sup>81</sup> MORAES. Idem, p.96.

<sup>82</sup> MORAES. Idem, p.130. *“(...) depois de 150 léguas medidas a trote largo de uma besta; de rios cheios com barcas – túmulos flutuantes; pontes caídas; tremedais sem termo, lagos podres, lamas, caldeirões, chuva torrencial, sol africano, pousos em barracas; em ranchos abertos junto dos porcos, no meio dos ratos, e quase asfixiados pelas baratas!...”*

problemas de saúde que o impediam de cavalgar, Leite Moraes decidiu adotar outro trajeto em seu retorno a São Paulo, por via fluvial, através do Rio Maranhão, até o litoral norte, descendo pelo Oceano Atlântico até o porto de Santos. Assim, evitaram-se os percalços do transporte terrestre. Mas, apesar dos problemas, Leite Moraes concluiu seu relato informando ter conseguido implementar com sucesso a reforma eleitoral em Goiás. De volta do sertão, escreveu que o futuro de Goiás dependeria da iniciativa estatal, através de empreendimentos como a construção de ferrovias que ligassem esta província ao litoral. O trabalho e a máquina seriam os motores do progresso no imaginário deste político e viajante do final do Império. Sua esperança era que o Estado fosse capaz de coordenar um processo de desenvolvimento, implantando ferrovias em Goiás e transformando esta decadente província em uma terra de prosperidade:

*“(...) no dia em que assim pronunciar-se o povo goiano pela iniciativa e pelo trabalho e houver um governo que o auxilie, fornecendo-lhe os braços e transporte fácil e barato; quando a locomotiva dobrar a serra Dourada e cair no vale do rio Vermelho; quando uma via férrea ligar o baixo Tocantins ao alto Araguaia, salvando as suas famosas cachoeiras, então a capital de Goiás não será a terra do que já foi, senão a mais rica e próspera cidade do futuro, o empório comercial de muitas províncias, cujos interesses ali se cruzarão na passagem para Mato Grosso, Pará, Maranhão, Bahia, Minas e São Paulo. Caminhemos à conquista desse futuro.”<sup>83</sup>*

\* \* \*

Irineu Evangelista de Souza foi o empreendedor ferroviário pioneiro no Brasil. Inaugurou, aos 30 de abril de 1854, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, a primeira via férrea do país, com cerca de 16km de extensão. Em função disso, o Imperador concedeu-lhe o título de Barão de Mauá, e homenageou sua esposa, Maria Joaquina, batizando de *Baroneza* a primeira locomotiva a funcionar no país, construída dois anos antes na Inglaterra.

---

<sup>83</sup> MORAES. Idem, p.131.

Hoje, Mauá é considerado o patrono do Ministério dos Transportes e a *Baroneza* continua sendo a única locomotiva tombada pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional - IPHAN. A memória elaborada por Mauá sobre seus empreendimentos é cultuada, principalmente pelo Estado, como mito de origem da industrialização no Brasil. É fundamental analisá-la enquanto produto construído historicamente, de acordo com os interesses e desejos de seu autor. Os mecanismo de construção da memória e as estratégias de sua consagração, merecem interpretações de seus significados para uma compreensão da lógica de produção de versões e representações históricas.

#### FIGURA 1: BARONEZA, 1854

Figura 1 – A *Baroneza*, primeira locomotiva a funcionar no Brasil em 1854

Em sua *Exposição aos Credores*, de 1878, defendeu a introdução e difusão de ferrovias no Brasil, devido à sua extensão geográfica. Assim, os recursos naturais seriam transportados para centros industriais onde contribuiriam para o desenvolvimento econômico nacional. O Brasil teria o potencial para tornar-se o país mais avançado do mundo. A ferrovia seria um empreendimento de extrema importância,

meio de civilizar o país, de difundir o valor e os instrumentos de trabalho pela população espalhada nos sertões, integrando-a à economia nacional, e convertendo em riqueza o que até então não teria valor algum. Em suas palavras:

*“Ninguém desconhece que o Imperio do Brazil patenteia aos olhos de todo o homem pensador que contempla no Mappa-Mundi a extenção de seu territorio e respectiva posição topographica, a necessidade indeclinavel de vias de comunicação aperfeiçoadas para que os thesouros que elle esconde em seus sertões venhão auxiliar o desenvolvimento dos grandes recursos que encerra essa zona privilegiada, contribuindo assim para que a nacionalidade espalhada sobre essa superficie, alcance, porventura em um futuro não mui distante, a posição que lhe compete no congresso das nações, isto é, o primeiro lugar.*

*Com effeito, será pouca cousa fazer penetrar um caminho de ferro nos mais afastados confins do nosso territorio, conquistar ao deserto dezenas de milhares de leguas quadradas, levar-lhes a população, os meios de trabalhar, habilitar enfim os habitantes de tão remotas paragens a produzir e a consumir, concorrendo dessa fôrma com o seu contingente para a prosperidade e grandeza da pátria?*

*Será pouca cousa arrancar, por assim dizer, as ricas producções que encerram as entranhas dessa região afastada e conduzi-las por um rápido trajecto de 50 horas a um porto de mar, convertendo em riqueza o que não tem hoje valor algum apreciável?”<sup>84</sup>*

Mauá, que obteve o título de Visconde em 1874, não havia nascido nobre. Iniciou suas atividades empresariais como sócio de uma importadora do inglês Richard Carruther, no Rio de Janeiro. A relação com este capitalista abriu as portas dos bancos ingleses a Mauá, com os quais intermediou muitos empréstimos estatais. Em 1845, à frente de um ousado empreendimento, Mauá construiu os estaleiros da Companhia Ponta de Areia, em Niterói, inaugurando a indústria naval brasileira. Em 11 anos, o estabelecimento fabricou 72 navios, a vapor e a vela. Destruído por um incêndio em 1857 e reconstruído três anos depois, a empresa foi arruinada por uma lei de 1860, isentando de direitos a entrada de navios construídos no exterior.

No setor bancário, Mauá também desempenhou papel pioneiro. Em 1851, organizou o Banco do Brasil e, no ano seguinte, fundou a casa bancária *Mauá, Mac*

*Gregor & Cia.*, com agência em Londres. A ele se deve, ainda, o primeiro desses estabelecimentos fundado no Uruguai: o *Banco Mauá Y Cia.*, em 1857, com autorização para emitir papel-moeda. Este, posteriormente foi aberto também na Argentina. Jules Verne, no romance *Da Terra à Lua*, escrito em 1873, citou o *Banco Mauá Y Cia.* como uma das principais casas bancárias da América do Sul, com capacidade para financiar o empreendimento de uma viagem espacial<sup>85</sup>.

Em 1853, Mauá conseguiu a concessão, por parte da província do Rio de Janeiro, de privilégio exclusivo para a “*construção, uso e gozo de uma estrada de ferro*” da Praia da Estrela até Petrópolis, durante dez anos<sup>86</sup>. Em um artigo da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, de 1954, comemorando o centenário da primeira ferrovia do Brasil, Cláudio Ganns construiu uma memória saudosista revelando aspectos relevantes dos rituais envolvendo o início dos trabalhos deste empreendimento. Segundo Ganns, após a cerimônia religiosa da benção, D. Pedro II, segurando simbolicamente uma pá de prata, com ela por três vezes escavou a terra e a lançou num carrinho expressamente feito para esse fim. Depois o Imperador passou a pá aos ministros do Império, da Guerra, e da Marinha. “*Cheio que foi o carrinho, S. Majestade se dignou de conduzi-lo até a alguma distância e depois o entregou ao Sr. Presidente da Companhia que o despejou.*”<sup>87</sup>

Mauá, buscando dar um significado de destaque a este evento na memória histórica do país, doou o carrinho de jacarandá e a pá de prata ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB, como consta na ata de sua reunião, de 29 de setembro de

---

<sup>84</sup> MAUÁ, Visconde de. Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Publico. Rio de Janeiro.:Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C, 1878, p.78.

<sup>85</sup> Site do Ministério dos Transportes.

<sup>86</sup> POMBO, J.F.R. História do Brasil. Rio de Janeiro. 1900. p.440

<sup>87</sup> GANNS, Cláudio. “Vicissitudes da Primeira Estrada de Ferro Brasileira”. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Jan/mar, 1954, pp.226-387. p.231.

1854. O IHGB foi fundado por D. Pedro II para ser a *Casa da Memória Nacional*.

Segundo Ganns, uma inscrição no carrinho eternizava:

*“O primeiro corte da Estrada de ferro de Petropolis por S.M.I. o Senhor D. Pedro II, no dia 29 de agosto de 1952. Empresário e Presidente da Companhia: Irineo Evangelista de Souza. Encarregado da fatura da Estrada de ferro: o engenheiro civil William Bragge.”*<sup>88</sup>

Trata-se de uma estratégia de consagração da imagem do Império e do entusiasmo relacionado ao progresso, um mecanismo de eternização histórica. A partir de meados do século XIX, a ideologia do progresso teria arregimentado seus apóstolos entre políticos do Império (e depois, da República), a começar pelo próprio imperador D. Pedro II. Ele personificava a unidade e a tradição do Estado nacional brasileiro, vinculando sua imagem também à introdução da modernidade nos trópicos<sup>89</sup>.

Na inauguração da primeira ferrovia brasileira, Mauá proferiu um discurso dirigido ao imperador, um documento-monumento que evidencia o papel político, econômico e social da modernização infra-estrutural representada pelo transporte ferroviário. Nele, um plano ferroviário para o Brasil foi esboçado. Mauá, construindo a memória de seu empreendimento, fez referência ao início das obras, declarando ao casal imperial:

*“Vinte mezes sãs apenas contados desde que Vossas Magestades honrarão com suas augustas presenças o primeiro acampamento dos operarios da companhia; coube-me então a distincta honra de depositar nas mãos de Vossa Magestade um humilde instrumento de trabalho, do qual Vossa Magestade se não desdenhou de fazer uzo, como para mostrar aos seus subditos que o trabalho, esta fonte perenne de prosperidade publica, era não só digno de sua alta protecção, porém mesmo de tão extraordinária honra!”*<sup>90</sup>

No teatro que pretendia encenar o progresso civilizador do Brasil, o imperador figurou como operário, com picareta em punho, honrando e protegendo a entidade do

---

<sup>88</sup> GANNS, C. Idem, p.240.

<sup>89</sup> ABREU, Regina. A Fabricação do Imortal. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p.15.

trabalho. O Estado, representado pelo monarca civilizado e esclarecido, seria o propulsor da modernização. Ao encenar uma atividade de trabalho, D. Pedro II construiu um ato que, no âmbito da memória, remete a uma alegoria de intenso simbolismo. É interessante notar que a locomotiva *Baroneza*, máquina incrivelmente moderna e deslumbrante para a época, teve de ser abençoada antes de iniciar a primeira viagem ferroviária em solo brasileiro, como que para espantar os maus espíritos. Não se trata de anacronismo, e sim de uma evidência da complexidade cultural daquele momento no Brasil e da permanência de tradições religiosas populares na modernidade imperial.

O trem de ferro assumiu, no século XIX, o papel de ícone do progresso. No discurso inaugural de Mauá, a implantação do transporte ferroviário no Brasil marcaria o início de uma nova etapa no processo de civilização, desenvolvimento econômico e consolidação de um Estado nacional moderno:

*“Hoje dignão-se Vossas Magestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo echoará na mata do Brazil prosperidade e civilização, e marcará sem dúvida uma nova era no paiz.”*<sup>91</sup>

A imagem que Mauá buscou eternizar foi a de uma elite ocidentalizada, em sintonia com as inovações tecnológicas européias, tentando dar alguns passos iniciais no processo de industrialização. Adotar o projeto ferroviário como instrumento de modernização, pelo menos em nível de discurso, teria sido a opção de parcelas da elite política e empresarial do Império. O trem seria visto por esta elite como um instrumento de construção da nação, necessário à plena concretização de planos de integração territorial<sup>92</sup>. A expectativa de Mauá era que sua ferrovia ganharia o apoio do Estado e ajudaria a cumprir a meta de ligar a Corte às províncias principais, através de um

---

<sup>90</sup> MAUÁ, V. Idem, p.23.

<sup>91</sup> MAUÁ, V. Idem, p.24.

<sup>92</sup> ABREU, Regina. Idem. p.103. Para Regina Abreu: “Os trens significavam o poder do maquinismo, o domínio do homem sobre as forças da natureza. Sinalizavam, também, a integração das populações dispersas no território nacional.”

sistema coordenado de transporte fluvial e terrestre, transformando-a no centro econômico de um país moderno, no pólo civilizador da nação. Em suas palavras:

*“Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Magestade, seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas! Ali se aglomerará, para ser transportada ao grande mercado da côrte, a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza publica os terrenos banhados por essa immensa arteria fluvial, o rio de S. Francisco e seus innumeros tributarios. É então, Senhor, que a magestosa bahia, cujas aguas beijam com respeito as praias da capital do Império, verá surgir no seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. É então, Senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de commercio, industria, riqueza, civilisação e força, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!”*<sup>93</sup>

Integrar o litoral com o sertão em um sistema de transportes centrado na Corte, entreposto entre o Brasil e o mundo, seria o início de um processo de desenvolvimento nacional. A ferrovia significaria a vitória do novo sobre o velho. Para Mauá, a inauguração de sua primeira estrada de ferro marcou o rompimento *“com o passado em materia de viação, e apontou-nos o caminho do progresso”*<sup>94</sup>. O atraso brasileiro, diagnosticado por Mauá, foi considerado uma vantagem em relação aos países que tiveram de passar por todo o longo processo de desenvolvimento da indústria. O Brasil poderia simplesmente copiar a tecnologia estrangeira, *queimando etapas* no processo de industrialização:

*“Se por um lado é lamentavel que tão pequena extensão de vias ferreas se tenha até agora construído no Brazil, por outro não deixa de ser uma vantagem digna de ponderação o proveito que é hoje possivel tirar do nosso atraso a semelhante respeito.”*<sup>95</sup>

Porém, as realizações no caso da estrada de ferro de Mauá, como ficou sendo popularmente conhecida, foram bem mais modestas que as intenções. A estrada teve uma maior função política do que sócio-econômica. Foi uma propaganda ideológica do progresso, construída pela iniciativa privada de um indivíduo e voltada para o usufruto

---

<sup>93</sup> MAUÁ, V. Idem. p.24.

<sup>94</sup> MAUÁ, V. Idem, p.83.

da elite imperial. Em poucos anos o Estado abriria outras concessões para a criação de companhias de estradas de ferro, as primeiras sociedades anônimas do país. O empreendimento de Mauá acabou sendo prejudicado pela concorrência com a EFPII, inaugurada em 1858. Nas palavras do próprio Mauá, em sua obra auto-bibliográfica intitulada *Exposição aos Credores de Mauá & C e ao Publico*, de 1878:

*“(...) ninguém dirá que só nesta empresa eu não paguei bem caro a minha teima em ver aparecer no Brazil o grande melhoramento! Os resultados que colhi da realização da primeira estrada de ferro do Brazil não forão lá muito para cobiçar!”<sup>96</sup>*

Nesta obra elucidativa da memória histórica construída para justificar e explicar o processo de desenvolvimento econômico capitalista no país, Mauá também criticou a falta de conhecimento sobre o país e a dependência de técnicas – e técnicos – de outras nações. A contratação de engenheiros estrangeiros acarretaria sérios problemas à implantação de ferrovias. Estes, desconhecendo o terreno, em alguns casos construía seus projetos com base

*“(...) mais no que estava escripto nos livros que tratão de construcções de estradas de ferro, e em algum galope que derão no terreno sobre que tiverão de levantar plantas da via ferrea a construir, do que na apreciação bem averiguada das difficuldades a vencer (...)”<sup>97</sup>*

Ao morrer, em outubro de 1889, o corpo de Mauá teria sido transportado de Petrópolis até a Corte em sua própria estrada de ferro<sup>98</sup>. Mauá, em tom de frustração, buscou consagrar-se como único responsável pela realização de diversas obras infra-estruturais em suas memórias, como um teimoso que teria pago caro pela insistência em modernizar o país, vítima de circunstâncias desfavoráveis e da disputa com o poder público. Apesar disso, o discurso de inauguração da primeira ferrovia brasileira

---

<sup>95</sup> MAUÁ, V. Idem, p.12.

<sup>96</sup> MAUÁ, V. Idem. p.30.

<sup>97</sup> MAUÁ, V. Idem. p.40.

<sup>98</sup> GANNS, C. Idem, p.234.

engendrou elementos que estariam presentes em muitas obras ferroviárias ao longo da segunda metade do século XIX e durante o início do século XX: a necessidade de um plano de viação nacional, a noção da ferrovia como pré-requisito para o desenvolvimento econômico e superação do *atraso* nacional, a necessidade da disseminação do “*espírito de associação*” e o trabalho enquanto atividade central no processo de modernização. Os principais temas envolvendo estas narrativas acerca do novo meio de transporte seriam a civilização, o crescimento econômico, a industrialização, a integração territorial, a soberania nacional e as relações externas. O progresso técnico seria o eixo de articulação entre estas esferas no âmbito das representações.

O legado deixado por Mauá vai além de suas realizações enquanto empresário. Sua memória acerca de suas ações e do impacto delas sobre a sociedade e a política do país deve ser considerada para que seja possível compreender como, desde sua chegada no Brasil, a ferrovia foi adotada enquanto motor do desenvolvimento sócio-econômico industrial. Seu fracasso, no campo das realizações, não foi suficiente para ofuscar o sucesso no âmbito das representações de memória. Apesar de não ter conseguido influenciar a sociedade em sua volta, da maneira que pretendia, Mauá foi um vencedor na medida em que suas intenções continuaram ecoando ao longo de toda a História ferroviária no país.

\* \* \*

O futuro das ferrovias brasileiras foi um tema central na obra do mineiro Christiano Ottoni, o último memorialista analisado neste capítulo. Nascido em 1811, na Vila do Príncipe, atual cidade do Serro, era irmão mais novo de Teophilo Ottoni. Aos doze anos, ingressou-se na Imperial Academia da Marinha, graduando-se oficial em

1830. Três anos depois, iniciou o curso de engenharia no Rio de Janeiro, graduando-se em 1837. Foi preso pelas forças imperiais durante a Revolução Liberal de 1842<sup>99</sup>. Anistiado, tornou-se catedrático de matemática na mesma Academia da Marinha, até 1855, ano em que ingressou-se na prática ferroviária. Em 1862, falando ao senado imperial, Christiano Ottoni defendeu uma política ferroviária de longo prazo para o Brasil:

*“É preciso atender ao presente e muito mais ao futuro; é preciso, pois, que perguntemos a nós mesmos – qual deva ser a fim de certo tempo, por exemplo, no meado do século seguinte, (...) o estado das vias de comunicação no Brasil. Eu penso que se o Brasil não aspirar uma rede de estradas de ferro, em combinação com os seus rios navegáveis, deverá resignar-se a representar no Mapa Mundi um lugar quase desocupado.”*<sup>100</sup>

No campo teórico, Ottoni havia se tornado um dos mais renomados engenheiros mecânicos do país. Em 1844, publicara a obra *Teoria das Maquinas de Vapor*, e em 1846, a tradução de *As Maquinas de Vapor*, de Dionisio Lendner. Com a discussão em torno da construção de uma ferrovia do Rio de Janeiro para o interior, a partir de 1850, Ottoni buscou se aprofundar no assunto<sup>101</sup>. Em 1853, escreveu uma série de artigos na imprensa carioca criticando o contrato entre o governo imperial e o empreiteiro inglês Price, para a realização da EFPII. Com suas intervenções, demonstrando elevado grau de conhecimento ferroviário, Ottoni foi indicado para a direção da EFPII pelo próprio Imperador.

O objetivo desta companhia era construir uma ferrovia estratégica ao desenvolvimento nacional, dando ânimo à difusão da civilização pelo país. Quando seu primeiro trecho, de 48km, foi inaugurado, no dia 29 de março de 1858, Ottoni fez um

<sup>99</sup> GOMES, L. *Memória de Ruas*. Museu Abilio Barreto. BH. 1992. p152.

<sup>100</sup> VALLADÃO, A. “Cristiano Ottoni eo Progresso Ferroviário do Brasil” In: *Revista IHGB*, vol 238 jan/mar pp.399-429, p.427

<sup>101</sup> VALLADÃO, A. Idem. p.418-419.

discurso emblemático sobre o papel da ferrovia, defendendo a necessidade do planejamento do sistema de comunicações subordinado a um plano geral:

*“Seja estudada e traçada nos mapas a rêde dos caminhos de ferro do Brasil, ligando os principais centros e adaptada para estender-se ao Paraguái e à Guiana Francêsa. Subordinem-se todos os projétoes ao plano geral. Para que as fôrças sociais não se fatiguem, sem que do seu dispêndio colha a sociedade a máxima vantagem. Para que o princípio civilizado circule sem interrupção por todo o corpo político, como o sangue pelas nossas artérias. Se bem compreendo, Senhor, o pensamento que acabo de enunciar, a Estrada de Ferro Dom Pedro II será para o futuro um dos troncos principais da gigantesca ramificação.”*<sup>102</sup>

Para ele, mesmo que não fosse possível traçar com exatidão a rede de estradas naquele momento, devido ao desconhecimento dos terrenos e à falta de mapas confiáveis, seria possível, ao menos, determinar pontos obrigatórios da futura malha ferroviária, conectando os vales dos grandes rios<sup>103</sup>. Ottoni defendia uma coordenação entre a unidade da rede e sua descentralização em um sistema de viação. Os trilhos de ferro, ligando diversas províncias, seriam *“laços de uma união, que não pesa nem oprime”*. Em sua opinião, a ferrovia seria um meio de conciliar a unidade e integridade do Império com a autonomia administrativa reivindicada pelas províncias<sup>104</sup>.

Um sistema, ao qual se filiassem todas as concessões garantidas pelo governo teria o objetivo de integrar o Império, com uma ferrovia partindo da Corte para a Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso. Esta estrada teria uma função estratégica concernente à soberania nacional, podendo tornar mais rápido o movimento de tropas pelo território. O telégrafo, aliado a ela, seria importante para que as comunicações se modernizassem, permitindo à Corte irradiar seu padrão cultural entre as províncias. Ottoni chamava de *“rede de vias de comunicação a vapor”* o seu projeto de sistema integrado entre o transporte ferroviário e fluvial a vapor, articulado ao transporte rodoviário movido por tração animal. Em suas palavras:

---

<sup>102</sup> OTTONI, Christiano. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Rio de Janeiro: Typ. Imperial, p. 6.

<sup>103</sup> OTTONI, C. Idem, p.37.

*“Não repetirei o que todos sentem, que dêste fato dependem a industria e a riqueza do paíz; erguendo-me, porém, a idéias mais altas, a unidade do Império e as franquias provinciais, êstes dois pensamentos aparentemente diversos, encontrarão na rapidez das comunicações o principio fundador que deve congraçá-los, e fazendo-os convergir igualmente para o bem da comunidade. Aproximem-se os centros; possa correr o irmão em defesa do irmão, reduzindo os meses às horas, e zombando os canhões inimigos que por ventura atroem os mares; chegue a palavra de V.M.I. [Vossa Magestade Imperial] em poucos minutos às extremidades do Império: ouça V.M.I. com rapidez elétrica a voz de seus súditos; e a paz e a concórdia reinarão porque somente serão dependentes da ilustração do govêrno de V.M.I.”*<sup>105</sup>

Na memória ferroviária construída por Ottoni, a dimensão do futuro tem função central. Em 1859, enquanto diretor da maior companhia ferroviária do país, publicou a obra *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*. Este foi, ao mesmo tempo, um relatório dos trabalhos da EFPII e um dos primeiros trabalhos sobre política ferroviária publicados no país. O objetivo desta obra, compreendida pelo próprio autor enquanto uma memória para gerações futuras, seria criticar o desprezo pelas ferrovias no Império, não seu aspecto técnico, em que o Brasil contava com poucas habilitações, mas suas implicações econômicas e políticas, questões que mereceriam mais atenção por parte dos estadistas, e que influenciariam o futuro nacional<sup>106</sup>.

Em sua obra, a relação passado-presente-futuro é fundamental. O passado seria o momento de origem, e justificativa, da situação de *atraso* brasileiro. O presente, o momento em que escreveu, contaria com condições reais para desencadear um processo de desenvolvimento. E o futuro seria o estágio que se almejava, de plena civilização moderna. *"Eu não construo estrada para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro"*<sup>107</sup>. Para Jaques Le Goff, o passado é fruto de uma construção reinterpretativa constante da qual o futuro é um elemento integrante e significativo: *"À relação*

---

<sup>104</sup> OTTONI, C. Idem. p.39

<sup>105</sup> VALLADÃO, A. Idem, p.422.

<sup>106</sup> OTTONI, C. Idem, p.34.

<sup>107</sup> COSTA, Paulo. *Memória Histórica da Estrada de Ferro central do Brasil*, 1908. p. 32.

*essencial presente-passado devemos pois acrescentar o horizonte do futuro*”<sup>108</sup>. Ottoni escreveu esta obra preocupado com o presente e com os olhos no futuro, especulando sobre o desenvolvimento do país. Os termos *memória, lembrança, pensamento e visão* se confundem em sua narrativa, referindo-se tanto ao passado quanto ao futuro<sup>109</sup>.

Outra característica de seu discurso seria o apoio às iniciativas modernizadoras por parte do Estado nacional brasileiro em construção. Isso se reflete em sua opinião acerca da participação do Estado na direção de empresas ferroviárias. Para Ottoni, o poder público deveria ser o proprietário das principais linhas de comunicação interna. A indústria dos transportes, em sua opinião, teria relações tão imediatas com quase todos os fenômenos da vida social, que a “(...) *dominação perpétua de uma das grandes artérias por qualquer interesse privado pode em muitos casos até prejudicar o exercício da soberania.*”<sup>110</sup>

Um problema abordado por Ottoni, ligado ao tema do *atraso* nacional, relacionava-se a questões de tecnologia, técnica e trabalho. Ottoni indicou a falta de mapas confiáveis e de conhecimento geográfico sobre o território brasileiro. As características topográficas, em sua maioria desconhecidas, dificultariam a correta projeção das estradas. A necessidade de importar tecnologia ferroviária (ou seja, o conhecimento teórico sobre a técnica), apontada também por Mauá, implicava na contratação de profissionais estrangeiros. Estes diretores de muitas das primeiras ferrovias no Império foram representados como ameaças aos interesses nacionais e à construção funcional de ferrovias no Brasil. Em um país com pouco domínio sobre a tecnologia ferroviária, muitos abusos poderiam ser cometidos. Um exemplo proporcionado por Ottoni, em 1859, visava ilustrá-lo:

---

<sup>108</sup> LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Idem, p.24-25.

<sup>109</sup> OTTONI, C. Idem, p.64. “*Se sou visionário, permita Deus que, para consolação de minha velhice, não se destrua a visão.*” E, mais adiante: “*Não creio que haja utopia nestas lembranças: se assim porém o julgarem, replicarei que expôr sinceramente o que penso é dar ao meu país uma prova de que desejo servi-lo.*”

*“Suponhamos uma montanha cujo centro de granito tenha de ser transposto com um tunel de uma milha de extensão, o qual custaria, segundo os preços da nossa adjudicação, cerca de 1.200 contos; imagine-se, contornando a montanha um traço de duas milhas, cavado o leito na encosta em argila, com taludes asperos, alguns paredões e longos boeiros: uma tal obra, ainda com acessórios pesados, poderia custar 300 contos ou menos por milha; orcêmo-la em 400. Se o empreiteiro tiver a liberdade de escolha, construirá duas milhas por 800 contos, e desprezará o tunel dos 1.200; lucrando só nesta milha um milhão de cruzados.*

*E, pregar-nos-á um longo sermão contra os túneis como alguns que se tem improvisado no Rio de Janeiro.*

*Verdade seja que a milha de túnel em granito quase nada despenderia com a conservação e reparos, e com as duas milhas se gastarão anualmente bons contos de réis; e também é certo que a milha de acréscimo (supondo o mesmo declive) aumentará perpétuamente, onerando o país; e que o estrago do material crescerá na razão da distância. Mas que importa tudo isto ao empreiteiro, que vem construir uma estrada de ferro e volta para sua terra, com alguns milhões na algibeira?”<sup>111</sup>*

Assim, Ottoni buscou demonstrar que, além do desconhecimento das condições e dos terrenos a atravessar, qualquer mudança de traçado poderia significar prejuízos para os investidores e, ao mesmo tempo, render grandes somas aos engenheiros. Para ele, apesar de não negar a necessidade da importação de tecnologia, *queimando etapas* no processo de desenvolvimento, os projetos feitos por estrangeiros não inspirariam confiança. Seriam quase sempre o resultado de um ligeiro conhecimento de terreno<sup>112</sup>. Portanto, Ottoni criticou a política imperial com relação aos empreiteiros estrangeiros. Estes contrairiam obrigações em um país considerado na Europa como *atrasado*. Assim, seriam levados a exagerar os custos devido à suposta instabilidade política e econômica brasileira. Em suas palavras, o controle de ferrovias por estrangeiros prejudicaria a soberania e o desenvolvimento nacional:

*“(...) tendo de ser postos na balança os interesses do futuro da pátria, o que de justo se pode esperar de uma Directoria Inglesa, residente em Londres, e quase indiferente à nossa prosperidade? (...) as verdadeiras necessidades de nosso comércio, o melhor meio de conciliar o bem do país com o lucro da Companhia,*

---

<sup>110</sup> OTTONI, C. Idem, p.108.

<sup>111</sup> OTTONI, Cristiano. Idem. p.79.

<sup>112</sup> OTTONI, Cristiano. Idem. p.72.

*não podem ser bem apreciados por estranhos a 2.000 léguas de de distância.”<sup>113</sup>*

Otoni, assim como Mauá, criticou a formação de companhias totalmente estrangeiras e a prática do contrato em globo, ou seja, de toda a empreitada por um montante estabelecido de antemão, que, inevitavelmente, seria alterado e na maioria das vezes superfaturado. O contrato em globo possibilitava abusos e arbitrariedades por parte da companhias. O contrato por empreitada, por seções, poderia ser controlado com mais eficácia.

Otoni, em tom nacionalista, elaborou uma representação mais próxima aos trabalhadores ferroviários de alto escalão. Para ele, as diretorias das ferrovias no Brasil deveriam ser compostas por brasileiros, sem restrição por motivos de incapacidade. Uma visão que buscava afirmar a soberania nacional no setor de serviços à produção agro-exportadora:

*“É para mim verdade bem demonstrada que a direção das estradas de ferro no Brasil deve ser Brasileira; e não serve de estôrvo a escassez de pessoal com habilitações especiais. A Diretoria de uma estrada ou um canal não precisa ser composta de Engenheiros; chame a ela de onde melhor entender os seus auxiliares técnicos; pague-lhes bons ordenados, que convidem a Engenheiros maiores de tôda exceção pela sua honestidade e perícia; outorgue-lhes a confiança que devem merecer, e tudo irá bem.”<sup>114</sup>*

Salientando o impacto político e social que as ferrovias teriam e o desconhecimento das reais necessidades da população, Otoni acreditava que deveriam ser feitos estudos e pesquisas junto à sociedade, acerca de seus interesses, algo nunca antes praticado no setor das obras públicas brasileiras<sup>115</sup>. Mas, isso dependeria da ação concreta de lideranças políticas e financeiras. Otoni elaborou uma memória negativa do processo de políticas e ações no campo ferroviário até década de 1850. Para ele, estas

<sup>113</sup> OTTONI, Cristiano. Idem. p.76-81.

<sup>114</sup> OTTONI, Cristiano. Idem. p.82-83.

<sup>115</sup> OTTONI, Cristiano. Idem. p.125: “O traço, considerado menos pela sua face técnica, do que pela face política e econômica, é sujeito a regras que não podem sem prejuízo ser preteridas. (...) o que primeiro cumpre é determinar quais os interesses da sociedade que de preferência devem ser consultados.”

lideranças deveriam compreender a dimensão da questão ferroviária, encará-la de acordo com o interesse nacional, com os olhos no futuro. *“Para êstes objetos desejo chamar a atenção dos homens ilustrados e dos poderes do estado.”*<sup>116</sup>

Em sua *Autobiografia*, escrita em maio de 1870, mas publicada apenas em 1908 por seu filho, Julio Benedito Ottoni, Christiano narrou como, durante sua direção na EFPII, muitos parlamentares mostraram resistência às suas idéias modernizadoras, ousadas e inéditas. Quando propôs a construção de um túnel pela Serra da Mantiqueira, muitos taxaram-no de visionário. O Marquês de Olinda, por exemplo, dizia que Ottoni estava louco: *“Onde é que se viu máquina trepar morro feito cabrito!”* Outro parlamentar, Bernardo de Vasconcelos, defendia que a Corte tinha para abastecê-la a estrada de rodagem União e Indústria e, com relação à ferrovia, no dia em que ficasse pronta essa estrada de ferro, *“ou melhor, de ouro”*, um único trem transportaria, em um só dia, toda a produção regional, e ficaria o resto do mês sem ter o que fazer. O Marquês do Paraná dizia aos vassourenses: *“Caísse do ceu prontinha a estrada que vocês desejam, e a renda não chegaria para conservá-la e custeá-la”*.<sup>117</sup>

Não trata-se apenas de uma mentalidade pouco afeita ao progresso, e sim de questionamentos sobre a viabilidade econômica de empreendimentos ferroviários no Brasil. Muitos políticos duvidavam da compatibilidade entre um instrumento tão moderno e uma sociedade cuja economia não tinha ainda um ritmo industrial. Havia um temor de que o custo do investimento se transformasse em prejuízo, por falta de produtos para transportar e pela necessidade de manutenção permanente das estradas. Este temor era ainda maior devido à necessidade da participação financeira do Estado, através de subvenções e empréstimos.

---

<sup>116</sup> OTTONI, C. Idem, p.35.

<sup>117</sup> OTTONI, Pio. *Prefácio*. In: OTTONI, Christiano. *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*. 3ª. edição 1958. Rio de Janeiro: Secretaria de Obras, p.10-11

Mas, para Ottoni, a ferrovia seria o instrumento de superação do *atraso* brasileiro. Não proporcionaria pouco ao país: “*De um lado a unidade, a grandeza, e a segurança do Império; de outro a agricultura, a venda de terras, o trabalho livre, a colonização*”<sup>118</sup>. Ottoni, antes da Guerra do Paraguai, já acreditava que a ferrovia articulada com um sistema de transportes poderia ser útil à manutenção da soberania e integridade nacionais<sup>119</sup>. Defendia que, para a implantação de uma rede nacional de transportes, seria preciso iniciar a comunicação do rio da Prata ao Amazonas, por barcos e ferrovias a vapor, ligando o sul ao norte do país, podendo estender-se do Atlântico ao Pacífico. Essa seria “*a rede brasileira que meus netos não de ver, se nós e nossos filhos tivermos juízo*”<sup>120</sup>.

No entanto, Christiano Ottoni, assim como Mauá, não viu seus planos se concretizarem. A ferrovia não transformou completamente o Império em uma nação civilizada. Seu impacto foi mais significativo enquanto representação do progresso. As memórias de Ottoni e Mauá vão do otimismo ao pessimismo, com discursos memorialísticos que dão sinais de uma tragicomédia ferroviária. O mesmo Estado que abrisse o campo das estradas de ferro à concorrência, levando a ferrovia de Mauá à falência, teria sido obrigado, em 1865, a aceitar a responsabilidade de administrar a EFPII, para evitar sua completa ruína. Em seu último discurso enquanto diretor desta empresa, aos 27 de julho de 1865, Ottoni lamentou:

*“É a última vez, Srs. Acionistas, que tenho a satisfação de dirigir-vos a palavra desta cadeira; tolerai a vaidade com que acrescento, desta cadeira em que só eu me sentei.*

*Srs. Acionistas, de todas as estradas de ferro decretadas com o propósito de um dia se incorporarem numa rede geral de comunicações férreas, fluviais e terrestres, a única a que coube a sorte de ser inaugurada e em sua*

---

<sup>118</sup> OTTONI, C. Idem, p.53.

<sup>119</sup> OTTONI, C. Idem, p.50. “(...) *tal sistema de comunicações interiores seria o meio de vedar que o Mato Grosso se desnacionalize (...)*”.

<sup>120</sup> OTTONI, C. Idem, p.38-39.

*maior parte construída por associação nacional, é a Estrada de Ferro de D. Pedro II. (...)*

*E entretanto, senhores, devemos deplorar o desfalecimento do espírito de associação, que entre nós tentou erguer-se, e devemos empregar nossos esforços para um dia restaurá-lo. Se o Governo é absoluto, disse um célebre parlamentar francês, faça tudo por si, teme e deve temer o espírito de empresa; se é constitucional e principalmente se é novo e tem de amoldar à nascente doutrina os costumes e o espírito político do país, anime e desenvolva as indústrias e a associação; só por elas poderá viver e tornar-se poderoso”.<sup>121</sup>*

Assim, o que estava sendo debatido em torno da ferrovia era o próprio sistema político que, segundo Ottoni, agia de maneira dúbia, sem critérios claros sobre a forma de autoridade que exercia. Ele defendia a livre empresa, o ‘*espírito de associação*’, principalmente no caso de um país jovem como o Brasil. Mas, se o governo optasse por decisões absolutas, deveria então temer o ‘*espírito de associação*’, e fazer tudo por si.

Tendo sido expostas e analisadas, as narrativas de memória selecionadas compõem uma harmonia sobre a maioria dos seus temas. Existe uma diferença essencial entre relatos produzidos por estrangeiros e obras de brasileiros. Nos textos de viajantes europeus, existe uma descrença na capacidade da população sertaneja vir a civilizar-se, mesmo com a ferrovia. Só a imigração de populações civilizadas e o capital externo salvariam o país. Ao contrário, os memorialistas brasileiros acreditavam no desenvolvimento nacional através da modernização da infra-estrutura de transportes. Ottoni defendia inclusive a não participação de estrangeiros e de capital externo em companhias ferroviárias.

Mas, a questão de fundo é a mesma em ambas categorias da memória abordada. O Brasil era um país *atrasado*, em relação ao centro do sistema capitalista. Dada essa condição histórica e cultural, seria possível – e necessário – realizar ações no sentido de desenvolver sociedades de regiões isoladas no interior do sertões. A integração do oeste de Minas ao litoral através da ferrovia seria um mecanismo de propulsão do progresso.

---

<sup>121</sup> OTTONI, C. Idem. p.16-17.

Seu motor, a importação de tecnologia. Seus sujeitos, membros da elite, cidadãos do mundo civilizado, letrados e esclarecidos, visionários que apostavam na indústria como solução para os problemas brasileiros.

## **CAPÍTULO II – A ferrovia em pauta na memória oficial mineira, da Província ao Estado**

*Fonte inexgotavel de engrandecimento, de progresso e de riquezas, as estradas de ferro causaram verdadeira revolução no mundo inteiro, e á ellas devem seus melhores e mais caros interesses a vida intellectual, administrativa e industrial, a Europa, as Americas, a Africa, a Azia e a Oceania. Economia e presteza, conquista do tempo e das distâncias, multiplicação das forças humanas, predominância do espirito sobre a matéria, eis a civilização e, sem caminhos de ferro, não teria por certo o homem conseguido o gráo de perfeição que attingio.*  
Luiz Augusto de Oliveira, 1878<sup>122</sup>

Os autores da memória oficial representaram a ferrovia enquanto instrumento de expansão do progresso capitalista pelo interior do Brasil. A máquina e o trabalho eram entendidos como elementos capazes de impulsionar um crescimento econômico substantivo e permitir ao país romper com a situação cultural herdada da colônia. Mas, estas construções imaginárias entusiásticas da locomotiva conduzindo a civilização ao sertão contrastam com a História das realizações ferroviárias no país. A falta de planejamento estratégico nacional ou regional e a dependência de tecnologia estrangeira foram problemas que, apesar de serem apontados nas fontes estudadas, impediram um desenvolvimento substantivo do transporte ferroviário no Brasil.

Neste capítulo, analisa-se a formação da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), de sua criação em 1881 até seu auge na década de 1930, e da Estrada de Ferro Goiás (EFG), fundada em 1905 e incorporada à EFOM em 1920. O objetivo é estabelecer um nexo entre os casos concretos destas duas companhias e as políticas para o transporte ferroviário ao longo do período estudado.

A discussão parlamentar influenciou decisivamente a implantação das ferrovias brasileiras. O discurso político oficial, produzido pelos poderes executivo e legislativo, constitui rica fonte para a análise do imaginário de sujeitos diretamente ligados à gestão

dos transportes públicos<sup>123</sup>. O Estado brasileiro, através de concessões e subvenções públicas, incentivou e controlou a formação de empresas ferroviárias. Estas foram as primeiras sociedades anônimas de acionistas no país. Mensagens e relatórios dos presidentes da província, e depois, estado de Minas Gerais, assim como leis e decretos ferroviários, são lugares de memória abordados neste capítulo. Nestas fontes, diferentes representações, oscilando entre louvores e críticas, refletem a discussão sobre a viabilidade econômica da ferrovia e seu lugar em projetos de modernização.

No século XIX, o Brasil já era um país visto, por muitos sujeitos políticos, em busca do desenvolvimento sócio-econômico e do progresso cultural. O Estado imperial manteve a unidade política herdada da colônia, mas encontrava dificuldades para controlar efetivamente o território. A população, dispersa e fragmentada, era dominada por uma pequena elite de grandes proprietários rurais e comerciantes, cuja riqueza se produzia pela exploração do trabalho escravo e livre. Os transportes, precários e lentos, eram muito semelhantes aos dos séculos anteriores: sobre a terra, picadas abertas no mato e estradas para cavaleiros, carroças e carros-de-bois; sobre a água, inúmeros rios navegáveis do interior e o mar costeiro conduziam diversas embarcações. Portanto, é possível afirmar que não havia, em meados do século XIX, um mercado interno realmente integrado no Brasil.

No cenário internacional, com a Revolução Industrial, o sistema capitalista passou por profundas transformações. Desde o fim do século XVIII, experiências relacionadas ao transporte de minérios, realizadas na Inglaterra, França, Prússia, e EUA, aperfeiçoaram a tecnologia da máquina à vapor, adaptando-a ao transporte sobre

---

<sup>122</sup> OLIVEIRA, Luiz Augusto. Caminhos de Ferro no Brasil. Estudos Práticos e Econômicos. Rio de Janeiro: Typ. da Reforma, 1878, p.3-4.

<sup>123</sup> Estas fontes são consideradas oficiais por terem sido armazenadas pelo próprio Estado, em arquivos e bibliotecas públicas, como o Arquivo Público Mineiro, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, A Biblioteca Nacional. As mensagens dos presidentes mineiros foi acessada através da internet, pelo site da Universidade de Chicago ([www.crl.uchicago.edu/info/brazil](http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil)).

trilhos<sup>124</sup>. O baixo nível de atrito entre as rodas, e a superfície regular à qual encaixavam, permitia à máquina produzir uma força capaz de movimentar seu próprio peso. Surgia assim o fenômeno da locomoção. Em 1825, a empresa Robert Stephenson & Co. construiu a máquina de tração *Locomotion* para a primeira ferrovia de passageiros do mundo, a Stockton-Darlington Railroad, na Inglaterra<sup>125</sup>.

## Figura 2 . Locomotion

### Figura 2 – A *Locomotion*, em 1825

Na nova ordem mundial, baseada nas relações entre Estados nacionais, o Brasil figurava como país *atrasado*, uma vez que carecia dos requisitos técnicos, científicos, infra-estruturais e econômicos necessários à patente de nação civilizada<sup>126</sup>. O parâmetro do desenvolvimento era a Europa ocidental, centro do mundo industrial. Esta questão tornou-se aguda na segunda metade do século XIX, gerando uma tensão entre a realidade sócio-econômica brasileira, seus diversos obstáculos ao desenvolvimento, e as promessas apresentadas pela ferrovia. O *atraso*, termo utilizado com frequência nos textos analisados, é um conceito histórico relativo, que pressupõe uma linearidade

---

<sup>124</sup> O transporte de carros sobre trilhos era comum em minas européias desde a antiguidade.

<sup>125</sup> RFFSA -PRESERVE. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro – Engenho de Dentro, 1983, Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1983, p.15.

<sup>126</sup> COSTA, Emilia. Da Senzala à Colônia. São Paulo: Vozes, 1966, p.160. A historiadora Emilia Viotti da Costa proporciona evidência de que o termo *atraso*, relacionado aos meios de transporte, encontrava-se presente na sociedade imperial. Em sua obra Da Senzala à Colônia, está reproduzida uma carta de um fazendeiro novecentista, reclamando que: “*Por toda a parte (...) a queixa era a mesma: a economia regredia ou estacionava e a causa deste atraso era o estado miserável em que se encontravam as estradas (...)*”.

cronológica, dividida em estágios evolutivos de desenvolvimento com referência nas nações industrializadas, consideradas *avançadas*<sup>127</sup>.

Desde a independência, o mito do progresso – a crença na universalização do desenvolvimento econômico como praticado pelos países que lideraram a Revolução Industrial – encontra-se no imaginário brasileiro, alimentando ações concretas<sup>128</sup>. Um de seus desdobramentos seria a possibilidade de países *atrasados* tornarem-se *avançados*. Por um lado, este processo demandaria um esforço interno, através de uma acumulação de capital e um impulso da ciência aplicada à tecnologia. Por outro, na medida em que a economia do centro do sistema capitalista, em meados do século XIX, tornava-se cada vez mais dependente de recursos não renováveis de países *atrasados*, a inserção destes no mercado mundial garantiria um retorno de capital e tecnologia.

Alguns historiadores, de diferentes tradições teóricas, como Almir El-Kareh e Stephen Ambrose, caracterizam o processo de expansão deste meio de transporte como uma “*revolução ferroviária*”<sup>129</sup>, contribuindo decisivamente para a consolidação do sistema econômico mundial, através da radical transformação nos meios de circulação de pessoas, mercadorias e informações. A ferrovia tornou-se a mercadoria-vedete da expansão capitalista e da integração entre mercados, simbolizando a concretização dos avanços da ciência aliada ao capital. Uma parcela da elite burocrática e empresarial do Império não apenas assimilou e introjetou o conceito de *atraso*, como também passou a acreditar que a ferrovia seria um instrumento de superação e solução de problemas internos como, por exemplo, a própria instabilidade político-administrativa. Muitos planos e projetos foram teorizados por ideólogos do progresso, alguns iniciados.

---

<sup>127</sup> GERSCHENKRON, Alexander. El Atraso Economico en su Perspectiva Historica. Barcelona: Ariel, 1968, p.50.

<sup>128</sup> FURTADO, Celso. O Mito do Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p.8.

<sup>129</sup> EL-KAREH, Almir. Filha Branca de Mãe Preta – a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982, p.14-15.

Porém, no caso brasileiro, não é possível identificar, ao longo do período estudado, evidências de planejamento estratégico efetivo, apenas apontamentos à sua necessidade. Não houve políticas programáticas de gestão da modernização que se baseassem em diagnósticos geográficos e sócio-econômicos, elaboração de metas e prazos, avaliações de resultados e ações corretivas. Importar capital e tecnologia, *cortando caminho* ou *queimando etapas* em um processo de modernização e industrialização conservadora, de cima para baixo, foi a saída articulada para solucionar o problema do *atraso*.

Durante a Regência, o *progressista* Diogo Feijó, foi eleito para o cargo de regente em nome do imperador infante. Neste momento, o problema da unidade territorial ocupava o centro da política regencial. Em 1835, explodiram duas grandes revoltas contra a Corte motivadas por questões de autonomia provincial: a Cabanagem, no Pará, e a Guerra dos Farrapos, no Rio Grande do Sul<sup>130</sup>. Neste contexto de crise, a ferrovia foi vista pela elite burocrática e política do Império como instrumento de consolidação do poder do Estado. Copiar e adaptar experiências de países industrializados às condições brasileiras, iniciando práticas inovadoras, como a concentração de capital em empreendimentos associados, seria uma forma de dar início a um processo de desenvolvimento sócio-econômico. Em 1835, dez anos depois da inauguração da primeira ferrovia do mundo, o governo regencial abriu a primeira concessão ferroviária brasileira. Um decreto assinado pelos regentes Diogo Feijó e Antonio de Abreu, autorizou o governo imperial a:

*“(...) conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de gêneros e de passageiros.”*<sup>131</sup>

<sup>130</sup> FAUSTO, Boris. História Concisa do Brasil. São Paulo: Edusp, 2001, p.86.

<sup>131</sup> LIMA, Vasco. A Rêde Sul Mineira de Viação. São Paulo: Copag, 1934, p.12. Decreto no. 101, de 31 de outubro.

Evidencia-se o interesse do governo na integração territorial, vislumbrada através de um sistema de viação férrea centralizado na Corte. O tipo de tração a ser utilizada na estrada, animal ou mecânica, não foi especificado. Tampouco mencionou-se a categoria do trabalho que seria empregado, escravo ou livre. Alguns políticos do período estudado, como Antônio Chaves, apontaram para a incompatibilidade entre a ferrovia e o trabalho escravo. Entretanto, nas fontes pesquisadas percebe-se um enorme silêncio sobre o trabalho em si, além de muitas evidências de que o trabalho escravo teria sido, de fato, a mão de obra principal na construção das primeiras linhas.

As cidades contempladas pela ferrovia seriam designadas pelo governo. Caso a via passasse por estradas de rodagem em uso, a companhia seria obrigada a construir “(...) outras em tudo eguaes ás que existem, sem poder por isso exigir taxa alguma”<sup>132</sup>. Interessa à análise notar que São Paulo, antes da expansão cafeeira, não foi apresentado como alvo prioritário deste que pode ser considerado o primeiro esboço de plano ferroviário brasileiro elaborado pela Corte<sup>133</sup>. Mas, em 1836, a Assembléia Legislativa da Província de São Paulo aprovou uma concessão ferroviária a Frederico Fomm para construir uma estrada entre Santos e o interior. No entanto, apesar dessas concessões, duas décadas se passaram até que a primeira ferrovia brasileira fosse inaugurada, em 1854.

Na segunda metade do século XIX, apesar da construção de ferrovias ter sido iniciada, os transportes ainda lembravam os tempos de Saint-Hilaire. Em 1871, por exemplo, foi instalada a Fábrica do Cedro, de produção têxtil, na região da Zona da Mata. O transporte do maquinário importado dos EUA para esta indústria chegou ao porto do Rio de Janeiro em um veleiro, seguiu pela ferrovia até Entre Rios e foi transportado em diligências e carroções até Juiz de Fora. Daí em diante, foram

---

<sup>132</sup> LIMA, V. Idem, p.12

necessários cerca de 200 carros-de-bois para o transporte de 250 toneladas de bens de produção. Segundo o depoimento de Nelson Mascarenhas,

*“Estranha caravana era aquela! Ao passo lento dos bois puxando os carros, que iam cantando sob o sol e a poeira dos caminhos estreitos, seguiam as máquinas encaixotadas rumo ao sertão”*<sup>134</sup>.

No Brasil, o discurso pautado na lógica do par *atraso-progresso* foi marcado pela seguinte ambiguidade: para criar condições necessárias ao desenvolvimento econômico nacional, seria preciso importar tecnologia e maquinário, estabelecendo vínculos de dependência. Dessa maneira, o crescimento do mercado interno estaria condicionado ao grau de sua sua integração à economia mundial. Nesta integração, o Brasil tinha o papel de exportador de matéria-prima agrícola e mineral. Para os defensores da necessidade de mudar este papel, seria fundamental trazer indústria e tecnologia de fora.

Em 1850, várias ações governamentais influenciaram profundamente a História brasileira. A Lei de Terras limitou o acesso da população à propriedade fundiária. A Lei Eusébio de Queirós proibiu o tráfico de escravos, pressionando a formação de mão-de-obra livre. O primeiro Código Comercial estabeleceu as bases das transações financeiras, inclusive a formação das companhias de sociedade anônima<sup>135</sup>. Estas medidas políticas contribuíram para a formação de condições que possibilitaram a implantação de ferrovias. Até este ano, apenas uma companhia ferroviária havia formado-se no país, encabeçada por Thomas Cochrane. Este capitalista inglês solicitou, em 1838, uma concessão do governo imperial para construir uma ferrovia entre a Corte e São Paulo, aprovada em 1840. Porém, Cochrane não conseguiu levantar o capital

---

<sup>133</sup> Apesar do fato de uma estrada do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul ter, necessariamente, de passar por São Paulo, não há ênfase com relação a esta província na referida lei.

<sup>134</sup> HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Idem. p.34.

<sup>135</sup> FAUSTO, B. Idem, p.108.

mínimo necessário para a execução da obra, o que levou à anulação da concessão em 1850<sup>136</sup>.

Em 1852, o Estado imperial abriu concessão para a construção de uma ferrovia entre a Corte, Minas Gerais e São Paulo<sup>137</sup>. Minas continuava fazendo parte prioritária dos planos de integração ferroviária, acompanhada agora pela província paulista, e não pela Bahia e Rio Grande do Sul. Esta lei trouxe duas inovações fundamentais com relação à política ferroviária. Primeiro, a garantia de pagamento de juros pelo Estado às companhias, tática para atrair capital. O governo garantiria juros de até 5% ao ano, sobre o capital empregado, acautelando-se de ficar livre para “(...) *contractar o modo e tempo do pagamento deste juro*”<sup>138</sup>. Outra cláusula da lei estava relacionada com o trabalho a ser usado na construção da ferrovia: a proibição do trabalho escravo, estabelecendo o ferroviário como uma das primeiras categorias de trabalhadores livres no país:

*“A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar de isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais”*.<sup>139</sup>

Com esta restrição, influenciada pela Lei Eusébio de Queirós, o Estado buscou criar condições para a formação de um mercado de mão-de-obra livre. Proibir o trabalho escravo significa que não havia incompatibilidade entre esta forma de trabalho e empreendimentos capitalistas. Ou seja, sem a proibição, certamente os escravos fariam parte da força de trabalho. Mas a medida representa uma nova política, refletindo a pressão de países industrializados, principalmente o Reino Unido, sobre o Estado

---

<sup>136</sup> EL-KAREH, A. Idem, p.12

<sup>137</sup> QUEIROGA, P. Contratos de Estradas de Ferro. Ouro Preto, 1882, p.85. Lei 641, de 26 de junho de 1852.

<sup>138</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.85.

brasileiro. Porém, na prática, esta restrição não foi fielmente respeitada. O trabalho escravo foi, de fato, utilizado na maior parte da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II (EFPII), entre 1855 e 1865<sup>140</sup>. Além disso, os incentivos, como a dispensa do serviço militar, atrairiam trabalhadores rurais assim como os próprios escravos fugidos<sup>141</sup>.

A concessão de 1852 permitiu a formação de companhias ferroviárias em todo o país, desde que projetadas e aprovadas pelo governo, através do poder legislativo<sup>142</sup>. Com a política de concessões estatais para a construção e gerenciamento de ferrovias, formaram-se as maiores empresas capitalistas do Brasil. Ao longo do século XIX, a maior delas foi a EFPII, renomeada Estrada de Ferro Central do Brasil após a proclamação da República. Para El-Kareh, esta foi uma “*empresa capitalista subordinada aos interesses escravistas*”<sup>143</sup>.

Desde a década de 1850, encontra-se na memória oficial um debate sobre o papel das ferrovias na vida nacional, a importação de tecnologia e métodos de organização do trabalho necessários a estes empreendimentos. Na maioria dos documentos analisados, a malha ferroviária brasileira é apresentada como um conjunto de redes constituídas sem planejamento geral. O Estado, apesar de sempre ter sido presente, controlando e justificando empréstimos externos, não conseguiu efetivar o estabelecimento de um plano geral. Para o presente estudo, é importante compreender como este processo ocorreu em Minas Gerais.

---

<sup>139</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.86. Nota-se que no decreto de 1835 a questão do sistema de trabalho não fora sequer mencionada.

<sup>140</sup> EL-KAREH, A. Idem, p.72.

<sup>141</sup> REIS, Liana. “Fugas de Escravos e Formação do Mercado de Trabalho Livre na Província Mineira, 1850-1888”. In: Revista Brasileira de Estudos Políticos, p.213.

<sup>142</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.88. O artigo 3º estabelecia que: “*Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas (...) Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniência das linhas projectadas, a oportunidade das empresas e a responsabilidade do Thesouro*”.

<sup>143</sup> EL-KAREH. Idem, p.9.

## II.1. Desenvolvimento ferroviário e integração nacional

O debate sobre o lugar da ferrovia no processo de desenvolvimento regional teve início na Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais (ALPMG) em 1853. Em uma seção ordinária, o então presidente provincial, Luiz Barboza, dirigiu-se aos deputados julgando dar-lhes “*uma notícia agradável*”: duas estradas de ferro seriam construídas entre o Rio de Janeiro e Minas. Em seu discurso, elabora-se uma representação positiva de um instrumento de construção, integração e desenvolvimento nacional, conjugando interesses do Estado e das elites econômicas:

*“Resta que pela nossa parte preparemos as cousas para que a nossa Província comece a tirar quanto antes o maior proveito possível destas empresas, para o que devemos aplicar nossa atenção e recursos (...) ás linhas de ferro cuja construcção necessariamente se hade verificar, uma vez que todos os interesses a reclamão, e a epoca o permite.”*<sup>144</sup>

Porém, a ferrovia desapareceu das mensagens dos presidentes provinciais por dezesseis anos, até 1869. Esta lacuna pode ser sinal da ausência de projetos de modernização, hipótese que problematiza a idéia de um compromisso real do governo provincial com o desenvolvimento ferroviário. Alguns historiadores, como Peter Blasenheim, defendem que “*todos os mineiros*” acreditavam na capacidade da ferrovia em estimular “*o crescimento econômico em toda a província integrando as regiões e estimulando as exportações.*”<sup>145</sup> Como será visto, esta é uma generalização refutada pela análise das fontes. A presente dissertação busca mostrar que muitos mineiros, inclusive presidentes da província, não compartilhavam esta crença. Ao contrário, a política de transportes em Minas foi variável, ora favorecendo, ora desestimulando a construção de ferrovias. E, principalmente, mesmo que houvesse uma crença coletiva

<sup>144</sup> BARBOZA, Luiz. Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes apresentou na sessão ordinaria de 1853 o doutor Luiz Antonio Barboza, presidente da mesma provincia. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853. p.18.

<sup>145</sup> BLASENHEIM, Peter. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. In: Locus – Revista de História. Juiz de Fora. Vol 2. p.83.

nas benesses da ferrovia, isso não teria sido suficiente para a articulação de um plano geral coordenando a implantação de uma malha eficaz.

Na década de 1850, Christiano Ottoni defendeu a construção de ferrovias em Minas como meio de solucionar o problema do *atraso* regional em relação às províncias litorâneas que possuíam ligações diretas com o resto do mundo através do mar. Para ele, Minas deveria ser alvo prioritário dos projetos ferroviários, pois até então, nenhuma estrada de ferro havia sido levada à sua “*população, atrasada e acanhada pelo seu isolamento no interior*”<sup>146</sup>.

Em 1869, o presidente provincial, José Maria de Sá e Benavides, dirigiu-se com entusiasmo à ALPMG, anunciando a chegada da ferrovia na província, com a inauguração das estações de Santa Fé e Chiador, na EFPII, próximas à cidade de Mar de Espanha:

*“A estrada de ferro percorre já o sólo mineiro. Eis um grande acontecimento precursor de uma grande revolução economica e social.*

*É de esperar da sabedoria dos poderes do estado que a estrada procure a melhor zona de producçãa da provincia, e é de esperar de vossa sabedoria que concentreis a maior parte de seos recursos na abertura das precisas estradas, que se entronquem com a de ferro e na navegação dos rios que se prendão a ella, porque então derramareis torrentes de prosperidade sobre este uberrimo sólo, que só pede vias de comunicação para que a riqueza publica cresça e se augmente a civilização espantosamente”*.<sup>147</sup>

A ferrovia foi glorificada como o elo entre o sertão e a civilização, chave para a solução do *atraso* mineiro. Benavides defendeu o Estado como regulador e financiador, acrescentando que o telégrafo também levaria ao “*progresso em todas as relações da*

---

<sup>146</sup> OTTONI, C. Idem, p.42. “*Em primeiro lugar ocorre que a Província de Minas Geraes não possui uma légua de trilhos de ferro; e que ela não merece menos, com ser Província interior, do que a Bahia, S.Paulo e Pernambuco. Minas, a sexta parte do Império em população e representação; Minas que paga certamente a têtça parte da renda arrecadada da Alfândega da Côrte; Minas cuja estatística judiciária é uma das que indicam maior moralidade; Minas crescendo em população homogênea devida aos nascimentos, não à imigração estrangeira; Minas possuindo todos os climas, a maior salubridade, inacessível à febre amarela; Minas, a Província em que mais domina o espírito público, a sinceridade das crenças políticas e religiosas; Minas finalmente, cujos filhos tanto se disinguem pelo amor ao trabalho, e espirito empreendedor; para uma tal população, atrasada e acanhada pelo seu isolamento no interior, nem está ainda decretada uma estrada de ferro, pois a de D.Pedro II apenas toca a sua raia.*”

*vida individual e publica*”<sup>148</sup>. No mesmo ano, um plano de viação geral para o Império foi elaborado pelo engenheiro militar Eduardo Jorge de Moraes, no qual predominaria uma rede de transporte fluvial pelos grandes rios do interior, articulada a ferrovias entre a Corte e o Rio São Francisco, e entre Salvador e Juazeiro<sup>149</sup>.

Em abril de 1872, o governo imperial solicitou cópias de todas as leis e projetos relativos a ferrovias em Minas, no intuito de conhecer as potencialidades da construção de diversas estradas, “*visto que deve estar tudo debaixo de um plano e systema.*”<sup>150</sup> A ferrovia passou a ser entendida como motor do desenvolvimento da economia agro-exportadora. O Oeste de Minas, centrado na produção de gêneros básicos para o abastecimento do mercado interno, era o principal produtor de gado da província. Antes da ferrovia, o abastecimento de carne aos centros urbanos era prejudicado pelo sistema de tropas, acarretando muitas perdas de carga. A ferrovia também remediaria este problema, transportando os rebanhos com segurança e rapidez.

Com o fim da Guerra do Paraguai, a elite brasileira continuou a buscar o desenvolvimento através de projetos modernizadores. Após o longo conflito, a paz parecia soprar ventos do progresso no Império. O historiador do século XIX, Francisco da Rocha Pombo, descreveu a conjuntura do pós-guerra como um período em que todas as classes, ressentidas pelos anos de sacrifícios, uniram-se em um esforço de reconstrução do país. “*E fizemol-o com toda energia e coragem, como si a função que nos coube no conflicto externo nos tivesse retemperado as forças para o trabalho.*”<sup>151</sup>

---

<sup>147</sup> BENAVIDES, José. Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia, dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides. Rio de Janeiro: Typ. universal de Laemmert, 1870, p.23.

<sup>148</sup> BENAVIDES, J. Idem, p.23.

<sup>149</sup> MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973). Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Transportes, 1973, p.41.

<sup>150</sup> PORTELLA, Machado. Relatorio de 1872. p.94-97.

<sup>151</sup> POMBO, Joaquim Francisco da Rocha. História do Brazil. 1900, p. 438.

O desenvolvimento dos transportes constituía-se uma das principais necessidades infra-estruturais naquele momento. Era preciso integrar o país. Mas, para Rocha Pombo, “(...) *não foi isto infelizmente que se fez (...) e por isso mesmo temos ainda ahi o nosso interior pela maior parte segregado do mundo, na amplitude fechada dos sertões.*”<sup>152</sup> Mesmo assim, ele representou o Brasil Império como um pioneiro no campo ferroviário. Apesar de Cuba, México, Chile e Peru terem construído ferrovias antes do Brasil, este historiador republicano confeccionou uma memória de consagração das realizações imperiais. Rocha Pombo, contrastando as expectativas de meados do século XIX com as realizações do pós-guerra, constatou uma grande distância entre ambas. Mas, mesmo criticando a desordenada malha ferroviária implantada no país, reconheceu que ela significava o maior símbolo do progresso brasileiro<sup>153</sup>:

*“De meados do seculo [XIX] em diante, é o caminho de ferro que vem ser aqui, como em todo o mundo, o propulsor maravilhoso da vida em todas as suas manifestações. O Brazil, entre os paizes sul-americanos, foi o que primeiro cogitou de aproveitar-se da viação rapida, cujos prodígios alvoraçaram já os Estados Unidos e os mais cultos paizes da Europa.”*<sup>154</sup>

Em 1881, o diretor geral de obras públicas da província mineira, Modestino Augusto de Assis Martins, percebeu que no Brasil, como na França, as ferrovias eram sujeitas à tutela do Estado através de regulamentos e auxílios financeiros. Assim, seria indispensável fazer aqui o mesmo que naquele país: um plano geral, ao qual deveriam ficar subordinadas as concessões, “*para que não se choquem e se arruinem, causando desillusão aos que pedem, descredito ao Governo e a todos consideraveis prejuizos*”<sup>155</sup>. Sobre a essência, contornos e orientação política desse plano, Martins defendeu que:

*“Separar tudo é um erro, porque elementos esparsos não geram a força indispensavel para a grandeza nacional. Concentrar tudo também é um erro, porque fica tolhida a iniciativa individual, sem a qual é sempre lenta a evolução*

---

<sup>152</sup> POMBO, J. Idem, p. 439.

<sup>153</sup> POMBO, J. Idem, p. 439.

<sup>154</sup> POMBO, J. Idem, p. 441-442.

<sup>155</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.3.

*perfeita da sociedade. Somente, pois, da harmonia dessas duas forças, centripeta e centrífuga, que no mundo moral se traduzem por sympathia e egoísmo, nascerão a ordem e progresso sociaes”.*<sup>156</sup>

Este plano imperial, cujos objetivos eram a ordem e o progresso, envolveria a questão da autonomia empresarial frente à influência estatal, e uma disputa de poder entre a Corte e as províncias. Para Martins, o sistema ferroviário mineiro deveria ligar os municípios à Corte e aos os portos das províncias vizinhas. A idéia da transformação do sertão em civilização seria o fundamento ideológico deste projeto.

No século XIX, as teorias da evolução das espécies e seleção natural contribuíram à formação de um imaginário pautado na idéia da superioridade racial dos europeus. Martins, utilizando argumentos racistas para justificar a penetração da ferrovia por regiões habitadas por nativos, representou-os como elementos incultos, impedindo a expansão do progresso capitalista sobre terras excelentes à exploração. Este etnocentrismo racista da cultura brasileira ocidentalizada foi mostrado por Martins, sobre as futuras E.F. Jequitinhonha e E.F. Vitória-Diamantina:

*“Pode ser que ella não renda 4% no presente, porquanto actualmente está infestado o valle de indigenas, que com suas correrias impossibilitam o homem civilizado de alli habitar; mas, logo que a locomotiva os afugente e que uma colonisação intelligente e activa vâ entregar-se á cultura da zona, aquella estrada será muito rendosa, porque é incontestável a uberdade do solo.”*<sup>157</sup>

*Essa estrada não dará grandes resultados no presente, mas o seu futuro é certo, porquanto vai abrir uma nova fonte de riqueza publica (...) entregando ao nacional ou estrangeiro, para ser trabalhada com os instrumentos da civilisação, grande parte da fertilissima zona do Rio Doce, até hoje inculta, por terem os actuaes habitantes como principal instrumento o arco e a flecha.”*<sup>158</sup>

Martins continuou seu plano, postulando que a EFOM seria uma linha de centralização, ou seja, convergindo na Corte. Linhas descentralizadoras ligariam regiões

<sup>156</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.5.

<sup>157</sup> MARTINS, Modestino Augusto de Assis. “Plano da Viação Ferrea da provincia de Minas Geraes” In. QUEIROGA, Idem. p.24.

<sup>158</sup> QUEIROGA, Idem. p.27. O tema das lutas entre a ferrovia e os indígenas é tratado de maneira interessante no artigo “O Mito da ferocidade Indígena. Os Caingangue e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, de Nimion Pinheiro, encontrado na revista História, São Paulo, 12: 155-162, 1993.

mineiras a outros portos, nas províncias de São Paulo, Espírito Santo e Bahia. Em seu plano de viação para o Império, sintetizou o futuro sistema de viação brasileiro, no qual o transporte ferroviário, articulado ao fluvial, tornaria possível a integração das principais províncias entre si e com a Corte. É interessante notar o imaginário e as ousadas intenções deste membro da elite política:

*“A estrada D. Pedro II, navegação do S. Francisco e linhas do Joazeiro e Recife a S. Francisco ligarão Côrte, Minas, Bahia e Pernambuco;*

*Com a linha da Victoria, Serro, Diamantina, Guaicuhy e navegação do Araguaya ficam ligadas Pará, Minas e Espirito Santo;*

*Com a linha de Pitanguy á Bagagem, prolongada por Goyaz e Matto Grosso em direcção á Cuiabá e Guaporé, com um ramal para Goyaz, ficam ligadas Amazonas, pelo Madeira, Matto Grosso, Goyaz, Minas e Côrte;*

*Com a linha do Sapucahy, prolongada até o rio S. Francisco, fica ligada a provincia de S. Paulo com as outras ja citadas.*

*Vê-se, pois, que com esse systema comunicar-se-hão directamente pelo interior as capitaes do Amazonas, Pará, Pernambuco, Bahia, Matto Grosso, Goyaz, Minas, Espirito Santo, S. Paulo, e todas ellas com a Côrte.”<sup>159</sup>*

Como se vê, as memórias de homens ligados ao poder público durante o Império (Barboza, Benavides, Moraes e Martins), evidenciam a preocupação com o planejamento eficaz da política ferroviária. Todavia, seus alertas sobre os perigos da desorganização do transporte ferroviário não lograram efeito. O governo imperial não conseguiu articular e por em prática um projeto de integração ferroviária nacional, sequer regional. Mas este fato não anula as tentativas neste sentido, como a constituição da EFOM e EFG.

## **II.2. A Companhia de Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM**

Na década de 1870, um grupo de bacharéis mineiros elaborou um projeto ferroviário para o Oeste de Minas. Com ele, iniciou-se o processo de formação da primeira sociedade anônima da província. Em fevereiro de 1872, dois engenheiros de

---

<sup>159</sup> MARTINS, Idem. p.33.

São João del Rei, Harmillo Candido da Costa Alves e Eduardo Limoeiro, solicitaram uma concessão ao governo provincial para a construção de uma estrada de ferro “*de bitola estreita*” entre o ponto em que a EFPII deixa o vale do Rio das Mortes e a cidade de Lavras<sup>160</sup>. A concessão, com duração de 20 anos, foi autorizada e aberta à concorrência. Ficou estabelecida uma garantia de pagamento, por parte do governo, de “*juros até 7%*” sobre o capital empregado no empreendimento, ou uma subvenção quilométrica<sup>161</sup>. Neste último caso, a linha construída passaria, em 50 anos, a pertencer ao governo provincial, “*em perfeito estado de conservação, independente de qualquer indemnização á companhia*”<sup>162</sup>.

Em 1873, o bacharel José Rezende Teixeira e o engenheiro civil Luiz Augusto de Oliveira ganharam esta concessão, com validade de 50 anos, para o estabelecimento de uma ferrovia de bitola estreita e linha de telégrafo, entre a EFPII e um ponto navegável do Rio Grande<sup>163</sup>. Os concessionários optaram pela subvenção quilométrica<sup>164</sup>. Assim, a grandeza do auxílio estatal seria diretamente proporcional à extensão da estrada. Mas, em 1876, uma lei assinada pelo presidente mineiro, João Floriano Godoy, limitou a concessão ao trecho entre a EFPII e a cidade de São João del Rei, condicionando a escolha da forma de subvenção – juros anuais ou subvenção quilométrica – à prévia instalação da linha<sup>165</sup>. O governo guardou ainda o direito de contrair empréstimos e desapropriar a companhia em qualquer momento, após 20 anos de construção. As razões destas alterações explicam e fundamentam uma concepção de

---

<sup>160</sup> PORTELLA, Machado. Relatório de 1892. p.94. Em 1872, o presidente provincial, Machado Portella, foi o primeiro chefe do executivo a discorrer sobre esta ferrovia à Assembléia Legislativa da Província de Minas Gerais.

<sup>161</sup> VAZ, Mucio Jansen. A Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1880 – 1922. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922, p.5. O capital deveria ser inferior a Rs 4.000:000\$000 (quatro mil contos de réis). A subvenção quilométrica seria de Rs 9:000\$000 (nove contos de réis). Le i mineira n.1.914, de 19/7/1872.

<sup>162</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.169.

<sup>163</sup> VAZ, M. Idem, p.5. Lei 1.982, de 11/11/1873. A bitola é a distância entre os trilhos. A bitola estreita tratada no texto é de 76cm.

<sup>164</sup> QUEIROGA, P. Idem, p.403.

<sup>165</sup> O capital máximo foi fixado em Rs 2.400:000\$000.

ferrovia diretamente ligada ao estímulo de regiões que já possuíam algum potencial econômico. Godoy professava visão contrária à ferrovia pelo Oeste de Minas, receando sua construção por uma região de pouca produção, fora do círculo cafeeiro:

*“Muitas são as pretensões para a organização de empresas, que, partindo de São João d’El Rey, vão a Lavras e de lá formem a navegação do R. Grande, desde a fóz do Ribeirão Vermelho até a cachoeira da Bocaina. No Brasil onde os capitaes são escassos, é preciso muita cautela em concessões desta ordem; e na Provincia de Minas, que agora começa a ver os primeiros clarões das empresas ferro-viarias, é indispensável toda prudencia para não afugentar os capitaes em empresas improductivas”.*<sup>166</sup>

A idéia de Godoy era que a ferrovia integrasse centros urbanos com regiões de povoamento mais numeroso e maior potencial produtivo, com condições sócio-econômicas favoráveis à configuração de uma demanda por transporte mais rápido. A abertura de algumas regiões à ocupação e colonização seria um sub-produto da construção de ferrovias e não seu objetivo principal. Esta malha férrea seria articulada ao transporte fluvial e marítimo, comuns no Brasil.

Com este intuito, o presidente da província mineira, Godoy, propôs a concessão de uma ferrovia ligando as cidade de São João del Rei, Tamanduá (atual Itapecerica), Santo Antônio do Monte, Formiga e Pium-i, seguindo o vale do Rio Grande<sup>167</sup>, que, no entanto, não foi realizada. Todavia, defendeu o caráter estratégico da ferrovia para a soberania do Império, propondo o prolongamento da estrada até Mato Grosso, empreendimento guiado por motivos políticos e ideológicos pautados na idéia de nação. A invasão do território nacional por parte do Paraguai, na mesma década de 1870, seria fruto também da fragilidade das extensíssimas fronteiras do Império. Para Godoy, a ferrovia pelo Oeste de Minas seria de *“pujante futuro”*, contribuindo para

<sup>166</sup> GODOY, Joaquim. RELATORIO 1873 - 15 Jan. 1873.

<sup>167</sup> Como pode ser visto no mapa da Figura 4, a ferrovia passou mais ao norte, buscando o vale do Rio Misericórdia.

*“(...) o desenvolvimento desta Província garantindo ao mesmo tempo o Brasil da invazão dos estados vizinhos com o seu prolongamento futuro em demanda das Províncias de Goyaz e Matto Grosso”*<sup>168</sup>.

A concepção da ferrovia como instrumento de modernização de regiões relativamente desenvolvidas sócio-economicamente, servindo uma sociedade de caráter colonial, agrário e escravista, foi também defendida pelo presidente João Capistrano Bandeira de Mello, em 1877. Segundo ele, o principal ponto da elaboração de projetos de ferrovias seria a distribuição das estradas. *“De que servirão estradas magnificas, si ligassem lugares sem interesse para o comércio?”*<sup>169</sup> Não bastaria que elas simplesmente existissem. Seria necessário que elas fossem construídas onde *“o interesse as reclama”*. As melhores e mais multiplicadas deveriam ser feitas nos lugares onde a indústria fosse mais desenvolvida, e as relações econômicas mais ativas.

Em 1878, a companhia EFOM, primeira sociedade anônima mineira, instalou-se. Sua diretoria foi eleita em assembléia, pelos acionistas, que indicaram o Dr. Aureliano Martins de Carvalho Mourão para sua presidência. Este, *“(...) reconhecendo a desvantagem do emprego unico das ações emitidas, dada a má condição das praças commerciaes do Império (...)”*, propôs aos acionistas a opção pela subvenção quilométrica, que foi aprovada<sup>170</sup>. Neste mesmo ano, os concessionários formaram uma comissão para iniciar os trabalhos de organização da EFOM<sup>171</sup>. Esta se constituiu mediante a reunião de capital nacional empregado na construção de sua infra-estrutura e importação de equipamentos necessários à sua implantação.

Nas décadas finais do século XIX, havia alguns engenheiros brasileiros especializados no conhecimento teórico sobre a técnica ferroviária, a despeito de uma

---

<sup>168</sup> GODOY, Idem, 1873.

<sup>169</sup> MELLO, João. Falla que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes por ocasião da installação dos trabalhos da segunda sessão da vigesima primeira legislatura, dirigio o illm. e exm. sr. conselheiro João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da mesma provincia, em 17 de agosto de 1877. Ouro Preto: Typ. de J.F. de Paula Castro, 1877, p.88.

<sup>170</sup> VAZ, M. Idem, p.6. A subvenção seria de Rs 9:000\$000 por quilômetro.

provável pequena experiência prática. Este é o caso de um dos concessionários e elaboradores do projeto original da EFOM, o engenheiro civil Luiz Augusto de Oliveira. Seu livro, *Caminhos de Ferro no Brazil – Estudos Práticos e Economicos*, de 1878, foi uma das primeiras obras teóricas sobre o tema no país, um compêndio de engenharia civil ferroviária.

Mas, o Brasil não possuía meios de produção necessários à construção do aparato ferroviário. Este teria de ser importado. Para Oliveira, o trabalho ferroviário seria composto por três elementos: 1) a *potencia*, o capital; 2) os “*órgãos de transmissão*”, a infra-estrutura material; 3) e a “*ferramenta, o instrumento mecanico*”, a locomotiva. Para ele, o sucesso de uma ferrovia dependeria da organização do capital, facilitada por garantias de subvenções estatais; economia nas despesas; estudo do terreno; realização de terraplanagens e construção de *obras de arte*; e, finalmente, do material rodante, locomotivas, vagões e trilhos.<sup>172</sup>

No caso da EFOM, o capital foi levantado através da emissão de 6.000 ações, totalizando de Rs 1.200:000\$000. Seria garantida a subvenção provincial de 9:000\$000 por quilômetro. Esta companhia foi, portanto, criada exclusivamente com capital nacional. Para Oliveira:

*“Convém aqui fazer bem saliente que, em relação, mais concorrerão os menos abastados, tomando uma acção, do que os favorecidos da fortuna, subscrevendo alguns cincoenta e cem. Há muitas assignaturas de uma a cinco acções, facto que muito caracteriza a esperança que n’ella deposita a classe menos rica da cidade de S. João d’El-Rei e de seus arredores.”*<sup>173</sup>

A empresa foi autorizada a iniciar suas atividades com a aprovação de seu estatuto pelo governo imperial, em julho de 1878<sup>174</sup>. Foi a primeira companhia

---

<sup>171</sup> VAZ, M. Idem, p.5. Lei 2.398, 5/11/1877.

<sup>172</sup> OLIVEIRA, L. Idem, p. 16.

<sup>173</sup> OLIVEIRA, L. Idem, p.32.

<sup>174</sup> SANT’ANNA. Relatório de 1879. p.179. O decreto imperial 6.977, de 20/7/1878, assinado pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, João Lins de Sinimbu, e pelo imperador, aprovou o estatuto da EFOM.

ferroviária sediada em Minas Gerais, em São João del Rei. Os trabalhos de exploração e organização do projeto foram feitos por uma equipe de cinco engenheiros e vinte operários<sup>175</sup>.

### Figura 3 – Ação da EFOM

Figura 3 – Ação da EFOM de Rs 200\$000 sobre capital de Rs 1.200:000\$000

De acordo com Murilo Jansen Vaz, primeiro historiador da EFOM, os estudos determinaram a estação de Sítio, na EFPII, como seu ponto inicial “(...) *sob a base da bitola provisoria maxima de um metro, (...). Attendendo, entretanto, ás condições da zona e razões de ordem econômica, ficou deliberada, em definitivo, a bitola de 0m,76.*”<sup>176</sup> Em 1879, a EFOM fez um acordo com o presidente da EFPII, Francisco Pereira Passos, para “(...) *harmonizar os interesses das duas estradas.*”<sup>177</sup> Para o primeiro trecho, entre Sítio e Barroso, de 49km, a EFOM contratou o empreiteiro

---

<sup>175</sup> OLIVEIRA, L. Idem, p. 38. O engenheiro -chefe recebeu Rs 800\$000, pelo trabalho, os ajudantes, Rs 600\$000, os condutores, Rs 240\$000, e os trabalhadores, Rs 1:200\$000, Rs 60\$000 cada.

<sup>176</sup> VAZ, M. Idem, p.6.

Miguel Archanjo da Silva *e outros*, sob fiscalização direta do engenheiro Paulo Freitas de Sá. Os trabalhos tiveram início em junho de 1879. Quinze meses depois, foi inaugurado o tráfego entre as estações de Sítio e Barroso, assim como o posto telegráfico de Ilhéos<sup>178</sup>. A companhia contava então com duas locomotivas tipo *Montezuma*, da americana Baldwin Locomotive Works, e com carros da EFPII<sup>179</sup>.

Em janeiro de 1881, os trilhos alcançaram São João del Rei. A estação desta cidade foi construída por armações metálicas, aos moldes de pavilhões ferroviários europeus da época. Aos 28 de agosto, uma pomposa solenidade marcou a inauguração oficial da EFOM. Estiveram presentes o casal imperial e outras autoridades, além de muitos “*dos nossos mais eminentes engenheiros*”. A data foi estabelecida pelo próprio imperador. Entre as figuras de destaque, encontrava-se o conselheiro Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura. Porém, na noite das comemorações, ocorreu um acontecimento trágico. O Ministro Macedo, que já encontrava-se enfermo, faleceu. São João del Rei, que estava em festa, revestiu-se em luto<sup>180</sup>.

No início de seu funcionamento, a EFOM contava com as estações de Sítio, Barroso, Tiradentes e São João del Rei, e os postos telegráficos de Ilhéos e Capão Redondo. O material rodante foi comprado da empresa belga Thyle Chateau, de propriedade dos Srs. Ceramin. Foram importadas mais de quatro mil toneladas de aparato ferroviário. Eram quatro locomotivas, quatro carros de passageiros de 1<sup>a</sup>. classe (com capacidade para 16 pessoas, cada), quatro de 2<sup>a</sup>. classe (para 24 a 30 pessoas), dois carros de bagagem, quinze vagões de carga fechados, dez abertos, dois vagões para animais, um guindaste e um carro de luxo. Os trilhos importados eram 90% de ferro e 10% de aço.

---

<sup>177</sup> VAZ, M. Idem, p.6-7.

<sup>178</sup> Este trecho custou Rs 330:888\$876, ou Rs 6:752\$816 por quilômetro.

<sup>179</sup> VAZ, M. Idem, p.7. A inauguração da primeira seção se deu em 30/9/1880.

<sup>180</sup> VAZ, M. Idem, p.8.

#### Figura 4 – Mapa da EFOM, 1881

O mapa acima é uma montagem sobre a *Planta da E. de F. Oeste de Minas*, de 1903. Representa os caminhos de ferro e os veios fluviais, sinal que estes dois seriam os principais meios de transporte no momento. A articulação entre a configuração hidrográfica do território e a ferrovia fica evidente na análise da cartografia. Todo o primeiro trecho da EFOM, de aproximadamente 100km, seguia o vale do Rio das Mortes, entre Barbacena e São João del Rei.

No Brasil, foram comprados 145.000 dormentes. A obra custou Rs 2.071:697\$159, Rs 561:066\$841 a menos que o total do capital conseguido. Cada quilômetro custou, em média, Rs 21:850\$000<sup>181</sup>. Em seu primeiro ano de funcionamento, foram transportados 10.430 passageiros e 84 toneladas de mercadorias. A receita superou as despesas com o tráfego da empresa, gerando um saldo positivo de Rs 33:366\$880, porém, inferior ao custo de dois quilômetros<sup>182</sup>.

---

<sup>181</sup> LISBOA, Joaquim. Apontamentos sobre a Estrada de Ferro d'Oeste de Minas. Rio de Janeiro: Typographia de Soares e Niemeyer, 1881, p. 7-11.

### Figura 5 – Primeira locomotiva da EFOM, 1881

Esta foi a primeira experiência com bitola estreita do país<sup>183</sup>, o que deveria marcar uma “*revolução*” no transporte ferroviário brasileiro:

*“A atenção que S.S.M.M. prestaram á estrada do Oeste como principio de uma fecunda revolução na viação ferrea do Imperio, pela adopção da bitola reduzida, e, tambem, o unanime parecer dos technicos e competentes, produziram o benefico resultado de destruir as falsas prevenções contra esta estrada, e até houve completo reviramento de opinião, triumphando afinal a verdade.”*<sup>184</sup>

O irmão mais velho de Christiano Ottoni, Teophilo Ottoni, empresário, político liberal e empreendedor pioneiro da ferrovia no Brasil, analisou a questão da bitola utilizada pela EFOM. A bitola estreita seria conveniente para trechos de menor distância, com a vantagem de facilitar o traçado, reduzir o preço quilométrico e o custo de manutenção<sup>185</sup>. Ao caracterizar a EFOM como estrada de curta extensão, Teophilo Ottoni evidenciou um conflito entre duas vertentes distintas sobre o papel da ferrovia na modernização de Minas: 1) a ferrovia conectando centros urbanos já existentes; 2) a ferrovia como instrumento para colonizar áreas despovoadas. A escolha da bitola teria

---

<sup>182</sup> VAZ, M. Idem, p.35.

<sup>183</sup> Hoje, a única ferrovia de bitola estreita em funcionamento no mundo é o trecho da EFOM, de 12km, entre São João del Rei e Tiradentes, utilizado para passeios turísticos.

<sup>184</sup> VAZ, M. Idem, p.8.

controvérsias, mas fez da EFOM a ferrovia com o menor custo de construção no Brasil, até então<sup>186</sup>, cerca de metade do valor de uma via da mesma distância, com bitola de 1,00m. Teophilo Ottoni considerou a bitola estreita propícia para regiões recentemente abertas à expansão da indústria.

A experiência brasileira com a bitola estreita interessou a ferroviários de outros países. Em julho de 1881, o engenheiro americano William Milnor Roberts visitou a EFOM, acompanhado pelo Sr. Paist, representante da Baldwin Locomotive Works, dos EUA, fornecedora das locomotivas. Viajaram por 50km na estrada recém-construída, durante duas horas, a uma velocidade média de 30km/h. Na ocasião, o diretor da empresa, Sr. Joaquim Lisboa, não estava presente. Por isso, William Roberts deixou uma carta, na qual registrou suas impressões sobre a EFOM, mostrando-se impressionado com o desempenho da via:

*“A linha, como eu esperava encontrar, possui curvas fortes que, de fato, são o meio de economizar o custo da construção, por se encaixar aos contornos do país. Eu fiquei particularmente surpreso pela facilidade e total ausência de inclinação lateral, com que a locomotiva e os carros passavam pelas curvas dos trilhos. Está bastante claro para mim que esta linha de bitola estreita é um sucesso completo enquanto trabalho de engenharia”.*<sup>187</sup>

---

<sup>185</sup> OTTONI, Teophilo. Falla que o exm. sr. dr. Theophilo Ottoni dirigio á Assembléa Provincial de Minas Geraes, ao installar-se a 1.a sessão da 24.a legislatura em o 1.o de agosto de 1882. Ouro Preto, Typ. de Carlos Andrade, 1882, p.48.

<sup>186</sup> VAZ, M. Idem, p.9.

<sup>187</sup> LISBOA, J. Idem, p.20. Transcreve-se aqui partes significativas da carta de William Roberts a Joaquim Lisboa:

*“Barroso, july 3, 1881:*

*Understanding that you are expected here in a few days, I desire to leave this note for you, stating briefly my impressions of your 30 inch gauge railway, now in operation from Sitio to Barroso, and soon to be opened to S. João d’El Rei, 100kilometers from Sitio.*

*We were accompanied by my friend Professor Derby and Sr. Washington d’Aguiar attached to our comission, and also by Mr. Paist, an American recently arrived from the Baldwin Locomotive Works, who desired to see the working of the locomotive on this 30 inch gauge track. He is very much pleased with its performance.*

*We rode most of the way on the engine, some in front and some in the cab, and I had an excellent opportunity of seeing the road, its location and construction and also to note the behavior of the locomotive and train.*

*We travelled at the rate of 30 kilometers per hour, making the 49 kilometers including stops, in less than two hours. The line – as I expected to find, abounds with strong curves, which, in fact are the chief means of economising the cost of the construction, by fitting it to the contours of the country. I was particularly struck with the ease and entire absence of side-jolting with which the engine and cars transversed the track around these curves. (...)*

*I is quite clear to me, that this narrow-gauge track (2ft 6) as an engeneering work, is a complete success.*

*I am now more firmly than ever convinced that the introduction of narrow gauge railways no wider than 30 inches – the gauge of your Oeste de Minas line, will in many parts of Brazil, prove to be the most advantageous for*

A questão da bitola é mais que meramente técnica. O transporte ferroviário é sistêmico, depende da coordenação entre aparelhos, dos trilhos até a chaminé da locomotiva. O tamanho da bitola seria determinante para toda a dimensão da ferrovia construída, o número de passageiros e a quantidade de carga que conseguiria transportar. Cabe lembrar que era a própria Baldwin que vendia todo o material rodante para a EFOM. Portanto, é possível que certa pressão por parte desta empresa norte-americana pode ter influenciado a adoção da bitola estreita. Sua justificava seria o fato de se tratar de uma região pouco povoada, com produção e comércio relativamente modestos de mercadorias para o mercado mundial<sup>188</sup>.

Figura 6 – Trem em movimento sobre trilhos de bitola estreita da EFOM

---

*the people and the government, as feeders for main-track railways; and also as local lines running to ports on the coast. (...).*

*I sincerely hope that the result upon this line will exceed your anticipations. (...)*

*Your friend and obedient servant, W. Milnor Roberts.”*

<sup>188</sup> VAZ, M. Idem, p.35. O movimento de cargas, no primeiro ano, mostra que a mercadoria mais transportada, em direção a Sítio e à EFPII, foi cal, acompanhado por cereais, toucinho e queijos. No sentido inverso, a região recebeu principalmente sal, proveniente do litoral. Importação: Sal: 5.317.180 gk e diversos: 1.497.249kg. Total: 6.814.429kg. Exportação: Cal: 946.448kg; Cereais: 232.894kg; Toucinho: 306.081kg; Queijos: 228.331kg, e diversos: 588.537kg. Total: 2.302.291kg. VAZ, M. Idem. p.10.

Como foi dito anteriormente, a EFOM foi criada para contribuir ao desenvolvimento sócio-econômico de uma região identificada nos textos da época como sertão. A intenção era, através da melhoria do transporte terrestre, estimular o crescimento da produção e do comércio locais, através de um fluxo migratório para o Oeste de Minas, levando a um crescimento populacional e, conseqüentemente, um aumento da demanda pela ferrovia. Com o tempo, a bitola deveria ser alargada para suportar uma carga cada vez maior. Outro argumento para a adoção da bitola estreita era que ela se adequaria melhor à uma região de relevo acidentado, permitindo curvas com raios menores. Este, entretanto, parece não se confirmar pois a EFPII, que atravessava a Serra do Mar, tinha a bitola de 1,00m, assim como a própria EFOM passaria a ter a partir de 1890.

A diferença entre as bitolas acarretou problemas relacionados à incompatibilidade entre locomotivas e vias de bitolas diferentes. De qualquer forma, a EFOM foi um empreendimento pioneiro, um teste da bitola estreita. Segundo o relatório da empresa, de 1892, se tais estradas econômicas não servissem para desenvolver os “*desertos*” interiores do Brasil, promovendo a sua colonização e “*cultura*”, muito menos serviriam estradas de qualquer outra bitola, custando o dobro por quilômetro.<sup>189</sup>

Após 1881, a direção da EFOM tomou quatro medidas estratégicas voltadas ao desenvolvimento regional: 1) prolongou as linhas no ramal de Ribeirão Vermelho; 2) adquiriu a concessão para a construção da ferrovia entre São João del Rei e Oliveira; 3) facilitou o transporte de imigrantes para a região; 4) reduziu o preço dos serviços, visando estimular o crescimento da demanda pelo serviço de transporte. A empreiteira *Castro, Rocha & Cia*, de Joaquim Leite de Castro, e do português Antonio Francisco da Rocha, foi contratada para a construção de 221km de prolongamento, 172km entre São

---

<sup>189</sup> VAZ, M. Idem, p.10.

João del Rei e Oliveira, e 49km no ramal de Ribeirão Vermelho. A empreiteira também foi encarregada de fazer um projeto de navegação do Rio Grande<sup>190</sup>, inaugurado no mesmo ano. Os gastos destes trabalhos foram pagos com a contração de um empréstimo de Rs 4.400:000\$000 em *debentures*, a juros de 7% ao ano, pela EFOM com o Banco do Commercio. Além disto, em 1882, a companhia, em acordo com o governo mineiro, passou a arrecadar o imposto sobre exportações e taxas de itinerário de 10% sobre o valor das passagens, cabendo-lhe pelo serviço o direito a 4% sobre o total de arrecadações<sup>191</sup>.

Em 1883, o presidente da província de Minas Gerais, Antônio Chaves, mostrou confiança no desenvolvimento ferroviário mineiro, mesmo reconhecendo a falta de um planejamento efetivo e a descoordenação da política de concessões. Segundo ele, as ferrovias, estendendo-se pelo território da província quase que sucessivamente, sem plano geral previamente adotado, “(...) *constituem, todavia, o inicio de uma rêde racional e bem delineada.*”<sup>192</sup> O então presidente da província acreditava que seria um erro construir ferrovias apenas entre centros populosos e regiões já cultivadas. Este modelo poderia servir para a Europa, onde o território seria menor e explorado há milênios. Em Minas, havia muitas regiões onde a natureza seria inexplorada e a população rarefeita. A locomotiva, além de fomentar a indústria, proporcionaria o aumento da produção agrícola e criaria condições para a configuração de uma “*corrente de emigrantes*” que encontraria “*nos caminhos de ferro o alvo por onde naturalmente (...) precipitar-se*”<sup>193</sup>. Chaves, assim como Teophilo Ottoni, tinha uma visão da ferrovia

---

<sup>190</sup> VAZ, M. Idem, p.12.

<sup>191</sup> VAZ, M. Idem. p.20.

<sup>192</sup> CHAVES, Antônio. Falla que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 24.a legislatura em 2 de agosto de 1883. Ouro Preto, Tipographia do Liberal Mineiro, 1883. p.74. Ainda “*Certamente o progresso entre nós ha sido lento em outras manifestações da actividade industrial, mas o mesmo não se verifica com a poderosa industria dos transportes, começada apenas ha nove annos, quando alguns paizes da Europa já tinham a sua rêde quasi completa, e não poucas províncias do imperio ja havião iniciado as suas*”.

<sup>193</sup> CHAVES, A. Idem, p.74.

como meio para a sociedade brasileira ocupar e colonizar regiões fora do controle do Estado, e não apenas dinamizar o transporte entre áreas já integradas por sistemas fluviais e terrestres.

Porém, no ano seguinte, Chaves passou a defender uma visão oposta, elaborando uma memória negativa para a ferrovia. Ignorando até mesmo a entrada da EFPII na província, em 1869, ele chegou a afirmar que apenas em 1874 a ferrovia teria chegado em Minas, “(...) e já nessa época S. Paulo nos antecipava um decennio na construcção de seus caminhos de ferro.”<sup>194</sup> Em seu argumento, pautado no *atraso* mineiro, criticou as subvenções estatais indiscriminadas feitas pela província. Para ele, nos EUA o capital seria superabundante, o que permitiria ao Estado investir em ferrovias. Mas, no Brasil, com a necessidade de importar capital e com a população,

*“(...) pouco habituada ao trabalho e atrofiada em seu desenvolvimento industrial por processos rotineiros e emprego de instrumentos rudimentares, tendo por principal agente productor o braço escravo, não nos é licito esperar esses brilhantes resultados dos caminhos de ferro (...)”*<sup>195</sup>

Negando os progressos no setor ferroviário em Minas, Chaves criticou o fato de nenhuma estrada de ferro de importância ter sido implantada sem o auxílio dos cofres públicos. Como a província não havia recebido retorno econômico destes gastos, ele propôs uma pausa nos incentivos estatais<sup>196</sup>. Com uma postura cautelosa, defendendo que a política de desenvolvimento se limitasse e se submetesse ao equilíbrio orçamentário, evitando o aumento da dívida provincial, Chaves sugeriu a revogação de todas as concessões ainda não contratadas e a redução dos juros garantidos às

<sup>194</sup> CHAVES, A. Falla que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 1.a sessão da 25.a legislatura em 1.o de agosto de 1884. Ouro Preto, Typ. do Liberal Mineiro, 1884. p.98

<sup>195</sup> CHAVES, A. Idem, p.98.

<sup>196</sup> CHAVES, A. Idem, p.98. “Nenhuma estrada de ferro importante entre nós tem-se construido sem o auxilio dos cofres provinciaes e assignalando os beneficios que a viação ferrea tem produzido, não posso, entretanto, deixar de reconhecer que elles não são tão amplos que nos animem a novos empreendimentos que virão avultar a importante somma de capitaes garantidos pela provincia”.

companhias<sup>197</sup>. Sobre a EFOM, fez um breve e ríspido comentário: “*Não é lisongeiro o estado de finanças da Companhia*”<sup>198</sup>, apesar de apresentar dados que indicavam que seu saldo positivo teria aumentado mais de 100% em 1883, chegando a 76:666\$273.

A visão negativa com relação à ferrovia se concretizou em ação política no governo seguinte. Em 1885, foram, de fato, revogadas todas as garantias de concessão ferroviária sem contrato na província de Minas Gerais<sup>199</sup>. O presidente mineiro Machado Portella, em 1886, ainda justificou esta decisão, apontando a falta de “*um plano geral*”, mantendo a concepção negativa da ferrovia<sup>200</sup>.

Mas, em julho de 1887, o presidente mineiro Carlos Figueiredo, apresentou outra política de transportes. Em tom otimista, considerou a ferrovia um “*grande elemento de progresso*”, e estabeleceu, em sua memória, o ano de 1871 como o início da política ferroviária mineira:

*“Ha 16 annos que a provincia se preocupa com o desenvolvimento de sua viação ferrea (...) certa de que todos os seus esforços serão compensados em futuro proximo. Não se tem conseguido pouco em tão curto prazo; os trilhos se estendem hoje por 879,k150, e o sibilo da locomotiva já anima regiões fertelicissimas”*.<sup>201</sup>

No fim do Império, pouco antes que a República fosse proclamada, Figueiredo afirmou que o governo estaria incentivando a extensão dos trilhos da EFOM até o porto de Ribeirão Vermelho, no Rio Grande. A EFOM, que até então apresentara “*acanhado movimento*” teria um futuro auspicioso. Seu prolongamento até Ribeirão Vermelho e

<sup>197</sup> CHAVES, A. Idem, p.98. “*A execução das empresas até agora subvencionadas (felizmente na maior parte não contratadas), traria inevitavelmente assombroso acrescimo de nossa divida consolidada e o correspondente augmento das despezas ordinarias nos orçamentos para pagamentos dos juros dos emprestimos (...)*”.

<sup>198</sup> CHAVES, A. Idem, p.99.

<sup>199</sup> BRITTO, José. Falla que o exm. sr. desembargador José Antonio Alves de Brito dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 25.a legislatura em o 1.o de agosto de 1885. Ouro Preto, Typ. do Liberal Mineiro, 1885.

<sup>200</sup> PORTELLA, Machado. Relatório de 1886, p.123. “*Sem que houvesse precedido um plano geral para a viação ferrea na provincia, foram feitas por diversas leis concessões de privilégio de estrada de ferro, com garantia de juros ou subvenções kilometricas, em numero crescido, algumas inexequivéis, outras que, a serem executadas se prejudicariam reciprocamente.*”

Oliveira, e a navegação do Rio Grande, levaria a um aumento do tráfego e da receita, compensando os gastos com esta estrada<sup>202</sup>.

Durante a ascensão do regime republicano, em 1889, o país possuía cerca de 640 estabelecimentos industriais, empregando aproximadamente 54.000 trabalhadores<sup>203</sup>. A questão do *atraso* brasileiro mantinha-se presente na política do novo governo, sugerida no lema positivista da nova bandeira nacional, *Ordem e Progresso*<sup>204</sup>. Apesar da instabilidade política dos primeiros anos republicanos, os projetos de modernização e integração nacional ganharam força. É interessante notar as rupturas e as permanências, pelo menos no âmbito do discurso, na passagem do Império à República. A idéia do progresso, enquanto ordem do dia para o Estado, atravessou os dois regimes. Mas a mudança da forma predominante de trabalho – de escravo à assalariado – marcou uma diferença fundamental.

No final de 1889, o governo mineiro, ainda chamado de provincial, concedeu à EFOM o privilégio de explorar a navegação do Rio Grande até a confluência com o Rio Sapucaí, por dez anos<sup>205</sup>, e outra concessão para construir uma ferrovia, de bitola de 1,00m, entre Barra Mansa, RJ, Ribeirão Vermelho, MG, Catalão, GO, até um ponto navegável do Rio Maranhão<sup>206</sup>.

Em 1890, a EFOM tinha uma extensão de aproximadamente 600km, divididos em uma linha, em sentido leste-oeste, entre Sítio e Ribeirão Vermelho, que

---

<sup>201</sup> FIGUEIREDO, Carlos. Falla que o exm. sr. dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo dirigio á Assembléa Provincial de Minas Geraes na segunda sessão da vigesima sexta legislatura em 5 de julho de 1887. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1887.

<sup>202</sup> FIGUEIREDO, C. Idem, p.84.

<sup>203</sup> HARDMAN, F.;LEONARDI, V. Idem, p.41.

<sup>204</sup> Na obra de Auguste Comte, estes dois elementos pilares da sociedade positiva eram acompanhados pelo amor. Seu esquema ideológico era composto pela relação entre o “*amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim*”. Mas, a República descartou, em seu lema, o amor. A *Ordem* representaria a idéia da manutenção das relações sociais, do *status quo* e da estrutura econômica em uma transição política pacífica. O *Progresso* justificaria a abolição da escravidão, a política de desenvolvimento e a valorização de avanços técnicos e científicos. Neste contexto, o instrumento mais atraente para a realização de uma nova nação, baseada no princípio do progresso, agora explícito e oficial, continuaria sendo a ferrovia.

<sup>205</sup> Decreto n° 9.811, de 1889.

acompanhava o Rio das Mortes até sua confluência com o Rio Grande, e um ramal em sentido sul-norte, entre Aureliano Mourão, no município de Bom Sucesso, e a cidade de

Figura 7 – Mapa da EFOM em 1890

Figura 7 – Mapa da EFOM em 1890

---

<sup>206</sup> SENNA, Nelson. Anuario Histórico-Chorographico de Minas Geraes. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1909, p.468. Decreto no. 862, de 10 de outubro.

Divinópolis. A companhia cresceu 500km em menos de dez anos. Porém, a expansão dos trilhos acarretou problemas para a saúde financeira da EFOM. Para o pagamento dos trabalhos de prolongamento, foram contraídos empréstimos junto ao *Brasilianische Bank für Deutschland*, de 22.450.000 marcos, a 5% ao ano, e outro de 3.700.000 libras esterlinas, com os banqueiros Rotschild, de Londres, equivalente a Rs 34.188:000\$000<sup>207</sup>.

Em 1894, mais um empréstimo foi feito, desta vez com o estado do Rio de Janeiro, de Rs 30:000\$000. As obras foram encarecidas devido às dificuldades apresentadas pelo terreno acidentado e pela transposição da Serra do Mar, exigindo a construção de 9 túneis e 17 pontes<sup>208</sup>. Em 1893, Minas Gerais contava com 2.450km de estradas de ferro, 70% de concessão estadual e 30% federal. Além da malha em uso, 800km já estavam sendo construídos, 1.763km haviam sido aprovados, e 6.693km de futuras linhas seriam estudadas. Assim, a previsão naquele momento era que Minas teria uma malha de 11.707km. Esta previsão foi feita antes de Belo Horizonte ser construída, quando o estado contava com menos de 3 milhões de habitantes. Em vinte anos, entre 1870 e 1890, 2.500km foram implantados na província<sup>209</sup>.

Com a República, inaugurou-se a política do *encilhamento*, através da qual o governo federal passou a emitir papel moeda em grande quantidade, com o objetivo de incentivar o crédito financeiro e possibilitar o pagamento do crescente trabalho assalariado. A Constituição de 1891 deu aos estados maior liberdade econômica. O governo federal manteve a arrecadação de impostos sobre as importações, mas perdeu o monopólio da arrecadação sobre as exportações para os estados, que ganharam também o poder de contrair empréstimos externos.

---

<sup>207</sup> VAZ, M. Idem, p. 15.

<sup>208</sup> O orçamento deste trecho foi de Rs 11.350:503\$473 ou Rs 107:485\$828, por quilômetro.

<sup>209</sup> Neste ritmo, em 1950, o estado teria cerca de 12.500km. Hoje, mais de um século depois, Minas possui 5.059km de estradas de ferro em funcionamento, de acordo com o Ministério dos Transportes.

Na mensagem anual de 1894, Affonso Penna, em meio a uma crise econômica que assolava toda a República, se declarou “(...) *em regra, contrario à intervenção do Estado em negocios industriaes (...)*”<sup>210</sup>. Esta cautela em relação a gastos estatais com subsídios e incentivos à modernização era justificada pela crise, que seria também o motivo da má qualidade dos serviços ferroviários prestados em Minas. Segundo Penna, as companhias não teriam condições de contornar a crise geral. Apesar de não prometer esforços por parte do Estado para o desenvolvimento ferroviário, Penna compartilhava da crença nas potencialidades da ferrovia para o crescimento econômico e progresso de Minas<sup>211</sup>.

No ano seguinte, Bias Fortes admitiu que sem o auxílio estatal não teria sido possível construir ferrovias no país. O progresso custaria grandes sacrifícios aos cofres públicos, investimentos que ainda não haviam dado o retorno esperado. Para ele, ninguém poderia contestar que, não fosse a intervenção direta do Estado, fornecendo do tesouro público os recursos que o crédito desfalecido das empresas não poderia obter, a realização destes “*importantissimos e fecundos melhoramentos materiaes*” teria sido paralisada<sup>212</sup>.

Com esta análise, Bias Fortes propôs que o estado de Minas não abrisse mais nenhuma concessão ferroviária. Para ele, seria necessário esperar que as já existentes dessem algum retorno aos cofres públicos, que tanto haviam sido dilapidados com elas. Autorizar mais concessões ferroviárias poderia ser desastroso, na medida em que demandaria gastos estatais sem gerar uma receita correspondente. Parece que, neste momento, já era possível perceber que o progresso prometido pelo desenvolvimento ferroviário não seria automático. A política de modernização e superação do *atraso*

---

<sup>210</sup> PENNA, Affonso. Mensagem de 1894. 21-4-1894. p. 24.

<sup>211</sup> PENNA, A. Idem. 1894. p.27. “*O mal é real, mas cumpre convir que a impossibilidade em que se vêem as companhias de levantar recursos para augmento de seu mterial rodante e melhoramento das linhas, torna-lhes difficil fazer o serviço em boas condições de regularidade*”.

*mineiro*, deveria continuar, mas antes seria preciso que o Estado obtivesse ganhos concretos<sup>213</sup>.

No entanto, Bias Fortes, no ano seguinte, adotando postura oposta, negligenciou os problemas de gastos estatais e a ameaça de parar absolutamente a política de desenvolvimento ferroviário. Em sua mensagem de 1898, disse breve e simplesmente que, no ano anterior, teria “(...) *continuado felizmente regular o trabalho de construção de vias ferreas no Estado*”.<sup>214</sup> Em 1894, a EFOM transportou 129.312 passageiros e 41.891 toneladas de mercadorias e encomendas<sup>215</sup>. Em 1899, o movimento de passageiros diminuiu para 53.381, enquanto o de mercadorias e encomendas subiu para 366.288 toneladas<sup>216</sup>. O artigo de maior importação era o sal (cerca de 7.000 ton) e o de maior exportação, o café<sup>217</sup>.

Em 1899, a companhia, com um superávit insignificante desde 1894, e déficit desde 1898, entrou em falência. Em 1900, o presidente mineiro Francisco Bueno Brandão anunciou, em meio à uma crise econômica nacional, a liquidação da EFOM, devido a sete fatores: 1) a “*não observação dos principios da sciencia economica*”, nas palavras de Augusto Cesar de Pinna; 2) os gastos elevados; 3) a contração de empréstimos a juros altos; 4) o baixo movimento comercial da região; 5) o baixo rendimento do empreendimento; 6) a falta de auxílio oficial; 7) e a ausência de madeira para dormentes ao longo da linha<sup>218</sup>.

---

<sup>212</sup> FORTES, Chrispim. Mensagem de 1897. 15-6-1897. p.10-11.

<sup>213</sup> FORTES, C. Idem. 1897. p.12. “*Assim, ao patriotismo dos legisladores e do governo impõe-se a necessidade suprema, ineluctavel, de restringir ao seu volume actual a corrente official dos melhoramentos materiaes; de parar de modo absoluto, no caminho dos empreendimentos desta especie; pelo que, a meu vêr, a concessão de novas estradas de ferro ou de novos favores, que importam onus additionaes para o thesouro, seria, no presente momento, ou antes de conseguido aquelledesideratum, uma medida imprudente, perigosa e impatriotica.*”

<sup>214</sup> FORTES, Chrispim. Mensagem de 1898. 15-6-1898. p.19.

<sup>215</sup> VAZ, M. Idem, p.35-6..236% de passageiros e 49.870% de mercadorias e encomendas a mais em 12 anos, desde 1882.

<sup>216</sup> VAZ, M. Idem, p.35-6. 41% de passageiros a menos e 874% de mercadorias e encomendas a mais em 5 anos, desde 1894.

<sup>217</sup> VAZ, M. Idem, p.36.

<sup>218</sup> VAZ, M. Idem, p.28.

No entanto, ainda em 1901, o autor da liquidação da EFOM, presidente mineiro Silvano Brandão, continuava a produzir memórias ufanistas, em que a ferrovia traria a valorização fundiária e o crescimento da produção agrícola<sup>219</sup>. Porém, a situação de crise econômica em que se encontrava a República obrigou o processo de desenvolvimento ferroviário, que parecia ter alcançado seu auge em 1895, a se estagnar em 1900. Devido à dificuldade de levantar capital, os trabalhos nas ferrovias do estado foram paralisados<sup>220</sup>. Durante a transferência da EFOM para a administração estatal, ela contava com 939,5km de extensão, 208km de navegação fluvial, 51 estações, 2 rotundas, 46 locomotivas e 378 vagões, divididos em 8 trechos:

- 1) Sítio - Paraopeba, 602km
- 2) Aureliano Mourão - Ribeirão Vermelho: 48km
- 3) Gomes Faria - Itapeçerica: 34km
- 4) Ramal de Pitangui: 4,5km
- 5) Barra Mansa - Falcão: 41km
- 6) Paulo Freitas - Bugios: 167km
- 7) Barra Mansa - Rio Claro: 43km
- 8) Navegação fluvial no Rio Grande: 208km<sup>221</sup>

Com a liquidação da EFOM, o Banco da República e o Banco do Commercio foram nomeados síndicos provisórios do seu patrimônio. Mas, em três meses, estes bancos “*desistiram*” e foram substituídos pelo Brasilianische Bank für Deutschland, representado pelo Sr. Carl Heins, e pelo Governo Federal, na pessoa do Dr. Carlos Borges Monteiro<sup>222</sup>. O leilão da EFOM ocorreu aos 13 de junho de 1903, no Rio de Janeiro. Foi um leilão estatizador: o Governo federal comprou a companhia por Rs 15.600:000\$000<sup>223</sup>.

<sup>219</sup> BRANDÃO, Francisco. Mensagem de 1901, 15-6-1902, p.5.

<sup>220</sup> BRANDÃO, Francisco. Idem. 1901, p.22

<sup>221</sup> VAZ, M. Idem, p.34. Eram 34 estações nas linhas de 0,76m, 13 na linha de 1,00m, e 4 no R. Grande. As rotundas situam-se em Ribeirão vermelho e São Joao del Rei.

<sup>222</sup> VAZ, M. Idem, p.31.

<sup>223</sup> VAZ, M. Idem, p.72. Seu acervo foi dividido em 3 lotes: 1) trechos de 0,76m, com 37 locomotivas, 278 carros e 5 vapores, por Rs 7.000:000\$000; 2) trechos de 1,00m de Barra Mansa a Falcão, e de Paulo Freitas a Bugios, com 7 locomotivas e 88 carros, por Rs 8.000:000\$000; e 3) trecho de 1,00m de Barra Mansa a Rio Claro: 2 locomotivas, 12 carros, por Rs 600:000\$000.

Neste momento, duas eram as maiores dificuldades da empresa: 1) sua grande extensão, servindo “*uma zona rica porem relativamente despovoada*”; 2) e a diferença de bitola entre seus trechos, tendo “*os pontos em trafego, da secção servida pela bitola de um metro, grandemente distanciados dos pontos inicial e terminal*”<sup>224</sup>. A fraca economia regional era prejudicada pelo problema das diferentes bitolas. As mercadorias tinham de ser baldeadas dos trechos de 0,76m para os de 1,00m, e vice-versa, o que gerava muitas despesas, além do atraso no tráfego.

O engenheiro Augusto Cesar de Pinna foi nomeado o primeiro diretor da nova administração estatal. Ele registrou suas memórias acerca do processo de liquidação em seu primeiro relatório, defendendo que o motivo da falência da empresa teria sido a obtenção indiscriminada de empréstimos “*até no estrangeiro*”, para tentar custear suas despesas. Com a baixa renda da estrada, os juros dos empréstimos causaram “*grande desequilibrio*”. Mas, para Pinna, esta situação poderia ter sido evitada, se houvesse “*um pouco de competencia e abnegação*” por parte dos antigos gerentes da empresa<sup>225</sup>.

Pinna ampliou o transporte de gado das invernadas do Oeste de Minas às feiras da Zona da Mata e cidades litorâneas sem, no entanto, contratar mais empregados. Acreditava que “*(...) o augmento do trafego acarreta o augmento da renda*”<sup>226</sup>. Sua administração optou por cortar gastos. A primeira medida neste sentido foi a redução dos salários dos operários. Mas, estes já achavam-se há quase três anos sem receber. Em função disso, organizaram uma greve. Segundo Murilo Vaz, o governo estadual comprometeu-se a pagar os salários atrasados, mas não se sabe o que ocorreu. Nas palavras de Pinna, a ameaça de greve teria continuado por algum tempo, sempre influenciada pela ação de “*estranhos á Estrada (...) aos quaes uma tal anarchia traria*

---

<sup>224</sup> VAZ, M. Idem, p.38.

<sup>225</sup> PINNA, Augusto. Estrada de F. Oeste de Minas - Relatório apresentado a S. Ex. o Sr. Ministro da Viação pelo Superintendente Augusto Cezar Pinna, engenheiro civil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903, p.4- 5.

<sup>226</sup> PINNA, A. Idem, p.14.

*proveitos*”. Segundo ele, aos poucos este *perigo* cessou, as dívidas encontradas e feitas no início da nova administração foram pagas, milhares de dormentes substituídos e alguns quilômetros de trilhos reformados<sup>227</sup>.

Em 1902, Joaquim Costa Lima, em sua única mensagem presidencial, construiu uma argumentação interessante sobre a penetração da ferrovia no Oeste de Minas, pelo fato de se destacar em relação a seu conteúdo ideológico. Estabelecendo uma relação entre o trabalho, a máquina, a natureza e o desenvolvimento, as searas de Minas seriam:

*“(…) imensas e, infelizmente, ainda bem poucos os operários. O aproveitamento de todas estas riquezas depende da machina, que só a via-férrea pode transportar, e é este melhoramento primordial para aquella porção do territorio mineiro. Tenho plena convicção de que, uma vez servidas por vias férreas, será tal o desenvolvimento destas zonas que o sacrificio feito pelo Estado sera farta e sobejamente compensado.”*<sup>228</sup>

Continuando seu argumento, Lima adicionou os elementos da raça e do meio em sua análise sobre o progresso no Brasil. Em um momento em que as teorias da superioridade racial se concretizavam em medidas como a política de imigração, Lima, talvez já sentindo as ilusões da esperança que o imigrante europeu traria consigo o valor do trabalho e auxiliaria o desenvolvimento do país, colocou o meio, e não a raça, como fator principal para o condicionamento da cultura. Sua memória compreende uma das poucas representações em que o trabalhador nacional e o estrangeiro reagiriam da mesma maneira se colocados sob as mesmas condições. É uma visão que destoa do que convencionalmente se atribui ao imaginário da virada do século no Brasil. Para Lima, a inteligência do brasileiro, e não a preguiça, seria o motivo que levaria populações sertanejas a produzir apenas o essencial, sem excedente:

*“Bem falsa é a idéa dos que, vendo o pouco que produz o trabalhador nacional, apregoam a superioridade do estrangeiro.*

*Vivendo em fertilissimas terras, regadas de rios dos mais piscosos, sem meios de transporte para os fructos de seus labores, para trocar o que lhe sobra*

<sup>227</sup> PINNA, A. Idem, p.6-7.

<sup>228</sup> LIMA, Joaquim. Mensagem de 1902. p.28-29.

*pelo que lhe falta, limita-se, naturalmente, o nacional a produzir apenas o que lhe é necessario, pois seria pouco intelligente produzir para perder.*

*Colloque-se nas mesmas condições o melhor agricultor europeu e os resultados serão sensivelmente os mesmos.*

*Si os collonos europeus, nascidos em paizes onde a escassez de terras traz accessa, dia e noite, a lucta pela vida, só prosperam nas vizinhanças das ferrovias, como poderá progredir o nacional, dellas separado por incalculaveis distancias, em terras que, obedecendo ao mais elementar dos esforços, lhe proporciona o que lhe é indispensável?”<sup>229</sup>*

Em 1903, o presidente Francisco Salles descreveu a EFOM como uma estrada de grande futuro, atravessando uma zona fertilíssima, cujo rápido desenvolvimento dependeria muito das tarifas que fossem adotadas<sup>230</sup>. Para que estas fossem baixas, era necessário haver muitos produtos e passageiros a transportar. Assim, a política ferroviária deveria ser acompanhada da colonização de áreas a margem dos trilhos<sup>231</sup>.

O mapa de 1903, denominado *Planta da E. de F. Oeste e Minas*, representa as linhas da EFOM em tráfego, em construção, em estudos além das estradas de ferro Paracatú, Minas-Rio e Central do Brasil. As linhas em vermelho representam a EFOM, que neste momento já contava com cerca de 1.100km de extensão. Este mapa mostra linhas em estudo a partir de Bugios, MG, que não correspondem à estrada de fato construída na década seguinte. Bambuí, Patrocínio e Araxá aparecem fora dos trilhos, sendo que a ferrovia, na realidade, passou por estas cidades.

Como pode ser observado, este mapa tem uma sintaxe própria. No mapa acima, há uma relação intensa entre o visível e o invisível. Não são representadas as fronteiras dos estados, nem sequer indicados seus nomes. Também estão ausentes de sua linguagem as divisões entre municípios, estradas de rodagem e rotas de correios, elementos comuns em mapas da época. Mapas podem ser compreendidos como textos

---

<sup>229</sup> LIMA, J. Idem. p. 30.

<sup>230</sup> SALLES, Francisco. Mensagem de 1903. 15-6-1903. p.39

<sup>231</sup> SALLES, F. Idem. 1903. p.40. “Logo que permittirem as condições financeiras do Estado, será necessario promover medidas tendentes a desenvolver culturas nas zonas marginaes das estradas de ferro”.

que propõem uma hermenêutica, ou seja, um modo de conhecer, “*que ordena e atribui sentido ao espaço sócio-cultural.*”

Figura 8 – Mapa da EFOM em 1903

Na cartografia, o mundo é miniaturizado e transformado “*em cenários que narram histórias do constante processo de intervenção humana na natureza*”<sup>232</sup>. Os mapas ferroviários buscam difundir uma lógica do arranjo espacial ligado aos interesses do capitalismo e da civilização burguesa. No mapa de 1903, as linhas da EFOM ganham destaque na cor vermelha, em contraste com o preto da EFCB e dos rios. As cidades alcançadas pela estrada também têm seus nomes em vermelho, cor viva, contrastando com o preto daquelas fora do alcance de seus trilhos. Este mapa busca transmitir a idéia da ligação entre o litoral e o sertão e da ferrovia transformando antigos locais em espaços modernizados.

Em 1904, o diretor da EFOM, engenheiro Antonio Lassance Cunha, analisou as potencialidades da companhia. Para ele, a rica região oeste-mineira não havia ainda sido trabalhada eficientemente. Com o fim da escravidão, os proprietários rurais teriam preferido investir em apólices da dívida pública do que na agricultura, levando à crise econômica da região. Cunha defendeu que as causas desta crise seriam: 1) a falta de “*conhecimento por propaganda inteligente*” dos recursos naturais e das potencialidades da região; 2) “*a grande propriedade territorial e dificuldade de subdividi-la pelos preços exagerados exigidos pelos seus proprietários*”; 3) a falta de ligações mais eficazes entre a EFOM e os centros produtores do país; 4) a sobrecarga de impostos sobre a produção agrícola; 5) e, ao contrário de Lima, “*a indolência natural do brasileiro, motivada essencialmente pela facilidade com que, sem trabalho, adquire o necessário e às vezes o superfluo para bastar às necessidades da vida*”. Para solucionar estes problemas, Cunha propôs investimentos em propaganda, a elaboração de uma

---

<sup>232</sup> BORGES, Maria Elisa L. “A Hermenêutica Cartográfica em uma Sociedade Miscigenada”. In: PAIVA, E. ANASTASIA, C. (Orgs.) O Trabalho Mestiço – Maneiras de Pensar e Formas de Viver – Séculos XVI a XIX. PPGH-UFGM. São Paulo: Annablume, 2002, p.105.

política de imigração, o facilitamento das desapropriações e uma redução de impostos agrícolas<sup>233</sup>.

Apesar desta crise, a EFOM conseguiu pagar suas despesas com sua própria receita. A propaganda proposta por Cunha iniciou-se já no ano seguinte, no relatório do próximo diretor, Jorge Benedicto Ottoni. Para este, “(...) *em nenhuma região do Brasil se encontram condições mais favoráveis á agricultura do que na servida pela estrada*”<sup>234</sup>, onde já se produzia café, fumo, milho, porcos, galinhas, gado, leite, manteiga, queijos, além da extração de minerais, como manganês e cal. Algumas indústrias produziam tecido, charque, beneficiavam arroz e café, laticínios, grãos e aguardente. Jorge Ottoni destacou também o grande potencial hidráulico da região<sup>235</sup>.

Em 1905, a EFOM chegou a Formiga. Seu prolongamento até Goiás era dado como certo, tanto é que foram iniciados os trabalhos de terraplanagem e preparação de 30km de leito até Arcos, onde a estrada continuaria em direção a Sacramento. No ano seguinte, foi aprovada a organização da Rede de Viação Sul-Oeste de Minas, composta por uma fusão entre a EFOM, a E.F. Sapucaí e a E.F. Muzambinho, com o objetivo de construir uma ferrovia entre Formiga e Catalão, com um ramal para a Uberaba, que já era servido pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF). No entanto, esta rede não chegou a se concretizar<sup>236</sup>.

Um prolongamento importante realizado na primeira década do século XX, foi entre Divinópolis e a nova capital, Belo Horizonte. Este trecho, construído pela Empresa Emilio Schnoor, foi inaugurado em 1911, com uma ramificação para Pará de Minas e outra para Contagem. Em Divinópolis foi estabelecida a nova oficina da

---

<sup>233</sup> VAZ, M. Idem, p.118-119.

<sup>234</sup> VAZ, M. Idem, p.122.

<sup>235</sup> VAZ, M. Idem, p.122-123.

<sup>236</sup> Decreto n. 6.201, de 6/11/1906.

EFOM, um abrigo de carros e uma Vila Operária para os trabalhadores da empresa, inauguradas em 1915<sup>237</sup>.

Neste mesmo ano, com a ligação entre Carrancas e Cedro (Passa Vinte), completando o trecho entre Lavras e Barra Mansa, o problema das bitolas foi solucionado. A próxima prioridade foi ligar Bugios a Goiás, visando o transporte de toda a produção deste estado para o litoral, até então feito pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, entre Araguari e São Paulo. Além deste objetivo, havia outro, de natureza estratégica: *“permitir à autoridade militar, na dolorosa emergencia de uma guerra, cobrir rapidamente e deffender com eficácia a fronteira de Matto Grosso.”*<sup>238</sup>

Em 1917, deu-se a ligação entre Divinópolis e Garças de Minas, na EFG. Neste momento, Murilo Vaz identificou um conflito entre os engenheiros da EFOM. O engenheiro Ernesto Antonio Lassance Cunha era contra os gastos com a construção da ferrovia por regiões pouco desenvolvidas. Ao contrário, o engenheiro José Martins Guimarães Filho defendia que, com a ferrovia, regiões de pouca expressão sócio-econômica tenderiam a se desenvolver<sup>239</sup>. O que estava por trás deste debate era a questão da viabilidade econômica de empreendimentos incertos, como a construção da ferrovia no estado de Goiás.

### **II.3. A Companhia de Estrada de Ferro Goiás – EFG**

O primeiro plano de integração ferroviária entre Goiás e o litoral data de 1851, quando o conselheiro imperial Francisco de Paula Cândido solicitou a abertura de concessão para a construção de uma estrada do Rio de Janeiro, passando por esta província, até Cuiabá<sup>240</sup>. Mas, durante o Império, esta estrada não se viabilizou.

---

<sup>237</sup> VAZ, M. Idem, p.50.

<sup>238</sup> VAZ, M. Idem, p.40.

<sup>239</sup> VAZ, M. Idem, p.50.

<sup>240</sup> SENNA, Idem, 1909, p.474.

Somente na República, em 1892, formou-se a Estrada de Ferro Alto Tocantins (EFAT), de concessão federal<sup>241</sup>. Seu traçado foi estabelecido, em 1894, entre Araguari (ponto final da CMEF), Catalão, Goiás e Palmas, com um ramal para o Rio Tocantins<sup>242</sup>. O projeto ficou parado por doze anos, provavelmente pela baixa demanda comercial por transportes entre Goiás e o litoral.

Em 1906, a EFAT teve seu nome alterado para Companhia de Estrada de Ferro Goiás (EFG), mantendo o mesmo traçado, sobre o qual teria o privilégio de exploração exclusiva por 90 anos<sup>243</sup>. Em contrapartida, a empresa seria obrigada a transportar imigrantes e insumos agrícolas gratuitamente. Seu primeiro presidente foi Dr. Franklin Sampaio, que contraiu para a companhia um empréstimo de 100 milhões de francos, a juros de 5% ao ano, “*na Europa*”, para a construção da estrada<sup>244</sup>.

No ano seguinte, o ponto inicial da EFG foi alterado para Formiga, MG, estação final da EFOM. Desta cidade, a EFG seguiria até Cuiabá, com ramais para o Rio Araguaia, Rio Tocantins e a cidade de Uberaba. Esta transferência do ponto inicial foi fundamental para a compreensão da História da EFG. A construção de uma ferrovia para Goiás teria de ser intermediada por uma das estradas já existentes entre o litoral e o interior. A companhia escolhida transportaria os materiais e equipamentos para a EFG, e estaria futuramente transportando também toda a carga e todos os passageiros que fossem para Goiás. Tal empresa teria um aumento significativo em sua receita.

A transferência do ponto inicial para Formiga foi um bônus para a EFOM. Isto ocorreu durante a presidência do mineiro Afonso Penna, o que talvez explique o

---

<sup>241</sup> Decreto federal nº.1.127, de 8/11/1892.

<sup>242</sup> Decreto federal nº.1.127, 8/11/1892. Decreto federal nº.5.349, 8/10/1894.

<sup>243</sup> Decreto federal nº.1.949, 28/3/1906.

<sup>244</sup> SENNA, Nelson. Anuário de Minas Geraes - 1906. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, p.159. O capital investido pela empresa era de 10.000:000\$ em 100.000 ações, sobre o qual o governo federal garantia a concessão de juros anuais de 6%, ouro. No mesmo ano, o governo federal aprovou a organização da Rede de Viação Férrea Sul-Oeste de Minas, através da fusão entre a E.F. Oeste de Minas, a E.F. Sapucaí e a E.F. Muzambinho, com o decreto nº.6.201, de 6 de novembro.

favorecimento à companhia mineira em detrimento da paulista CMEF<sup>245</sup>. O motivo explicitado por Penna, em discurso ao Congresso Nacional no mesmo ano, foi o fato da EFOM pertencer ao governo federal, enquanto a CMEF era privada. Seu discurso político pautou-se na necessidade de construir a nação brasileira através de uma política de integração nacional ferroviária e fluvial, e de povoamento pela imigração<sup>246</sup>.

A EFOM ainda foi indenizada pela realização dos estudos no trecho de 30km entre Formiga e Arcos. Recebeu, da EFG, duas locomotivas tipo *Consolidation*, da Baldwin Locomotive Works, 15 vagões e 1.100 toneladas de trilhos de aço<sup>247</sup>. Em 1907, iniciaram os trabalhos de construção da EFG, entre Formiga e Porto Real, à margem direita do Rio São Francisco, sob a responsabilidade do empreiteiro Antônio Francisco da Rocha, o mesmo da EFOM na década anterior. Em 1908, o primeiro trecho, de 31,6km, entre Formiga e Arcos, foi solenemente inaugurado com a presença do Secretário do Interior mineiro, Manoel Britto. Segundo Nelson de Senna, o primeiro “*comboy inaugural da ferro-via Goyana, puchado pela locomotiva Mariano Procopio*” entrou na estação de Arcos no dia 21 de abril<sup>248</sup>.

Em 12 de outubro de 1909, foi inaugurada uma “*ponte metallica*”, com um só vão de 86m, fornecida pelas usinas *Dyle & Bacalan*, sobre o Rio São Francisco, após a

<sup>245</sup> Decreto federal n. 6.438, de 27/3/1907.

<sup>246</sup> SENNA, N. Anuário de Minas Geraes - 1909. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1909. p. 469-470. “*Conforme a vossa autorização, depois de maduramenre considerado o assumpto, resolvi modificar os traçados das estradas de Araguay a Goyaz e de Baurú a Cuyabá, tendo sobretudo em vista ligar effectivamente ao littoral as grandes bacias do Araguaya e do Paraguay. Quanto á primeira, aliás outro motivo sobrelevou-se, qual o de valorisar a estrada de ferro Oeste de Minas, proprio federal, permittindo ao mesmo passo, a comunicação directa de Goyaz com o Rio de Janeiro, sem quebra de bitola, segundo é pensamento do Governo realisar; e o povoamento da zona que passou a servir, mui fertil e apropriada á colonisação estrangeira, serviço ao qual se obrigou a companhia concessionária. Em ambos os casos melhoraram-se as condições technicas. (...) Á modificação do traçado não importa que fique a cidade de Cuyabá desprovida de viação ferrea, pois, de futuro, será servida por um ramal desta, e pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Goyaz.*”

<sup>247</sup> VAZ, M. Idem, p.42.

<sup>248</sup> SENNA, N. Idem, 1909, p.474. Neste momento existiam dois trajetos possíveis a partir de Bambuí. O primeiro continuaria até a Guarda dos Ferreiros, atualmente no município de São Gotardo, Pouso Alegre, Carmo do Paranaíba, Lagoa Formosa, Patos de Minas, Onça, Carrapato, Retiro, Batalha, chegando ao porto mineiro de Soledade, no Rio São Marcos, atual município de Paracatú. O segundo projeto passava bem mais ao sul. De Bambuí os trilhos continuariam, passando pela Garganta de Santa Cruz e pela Gartanta da Palestina, atualmente no município de Campos Altos, seguindo para São Pedro de Alcantara (Ibiá), Patrocínio, Dourado Quará, atravessando o Rio Paranaíba e alcançando Catalão. Este projeto prevaleceu até Patrocínio, de acordo com o decripto no. 1.562, de 30 de setembro de 1909.

estação de Porto Real, batizada de ponte *Paula Candido*, em homenagem ao conselheiro e ideólogo da EFG, falecido em 1864. A partir de 1910, a empreitada ficou a cargo de Emilio Schnoor, também vindo da EFOM. Em 1911 a EFG contava com cerca de 800 operários "(...) no avançamento da linha, galgando a serra dos Medeiros (...)", 28km depois de Bambuí<sup>249</sup>.

#### Figura 9 – Ponte Paula Cândido, sobre o Rio São Francisco

Nesse ano, a empresa *Cantanhede & Comp.*, empreiteira da construção do ramal de Uberaba a Ibiá, que ligaria a EFG à CMEF, iniciou os serviços da nova linha, a partir das proximidades de Uberaba. Esta realização reduziria o tempo de viagem entre Belo Horizonte e Uberaba de quatro dias para 36 horas<sup>250</sup>. A região atravessada pela EFG teria um "*de clima salubérrimo*", banhada por muitos rios de água cristalina. A temperatura seria moderada, entre 0°C no inverno, e 30°C no verão. De acordo com Senna, a EFG:

*"(...) atravessa terrenos fertilisimos e grandes florestas virgens, onde se encontram as especies mais variadas de madeiras para construcções e onde devem ser estabelecidos nucleos coloniaes. Além dessas riquezas naturaes, existem numerosas minas de diamantes, ouro, prata, cobre e outros mineraes de*

<sup>249</sup> SENNA, N. Anuário de Minas Gerais – 1911. Belo horizonte: Imprensa Oficial, 1911, p.185.

<sup>250</sup> SENNA, N. Idem, 1911, p.187.

*menor valor, sem contar o Kaolim e o crystal branco e de côres, que existem alli em abundancia.*”<sup>251</sup>

Em 1912, o trecho de apenas 24km da "*colossal serra do Urubu*", entre Bambuí e a Estação de Urubu (Campos Altos), foi inaugurado após um ano de trabalho. Um dos motivos da demora neste trecho foi a construção do único túnel da EFG<sup>252</sup>. Dois anos depois, o governo federal deu ao farmacêutico João Pacheco de Araujo uma concessão para a construção de uma ferrovia, de bitola de 1,00m, entre a Estação de Urubu e o povoado de Chumbo, no município de Patos de Minas. No entanto, esta estrada nunca foi construída<sup>253</sup>.

Em 1914, a eclosão da Grande Guerra seria desastrosa à construção de ferrovias no Brasil. A EFG teve seus trabalhos paralisados tanto pela impossibilidade de importar material, quanto pela falta de pagamento dos salários atrasados dos operários. Enquanto os trabalhos da EFG encontrava-se paralisados, o presidente do estado de Minas, Delfim Ribeiro, em 1917, defendeu que a ferrovia poderia ter consequências sócio-culturais importantíssimas para a construção de uma nação moderna e desenvolvida, muito além das implicações econômicas:

*“No Brasil, assim como em todos os países novos, o problema das estradas e dos caminhos é relevante e fundamental. Da multiplicação das estradas e dos caminhos surgirão soluções para diversos outros problemas em foco. A educação e a instrução da mocidade, a produção, a exportação, o povoamento do solo e o movimento economico geral, tornam grandes impulsos, si é bem intensificada a viação geral e facilitada a comunicação entre os povos.*”<sup>254</sup>

Os trabalhos foram retomados em ritmo moroso e a EFG foi construída até Patrocínio, cuja estação foi inaugurada aos 12 de outubro de 1918. Mas, neste ano, Ribeiro teve de afirmar que *“Este serviço (...) fundamental e relevante; está vivamente*

---

<sup>251</sup> SENNA, N. Idem, 1909, p.471.

<sup>252</sup> SENNA, N. Anuário de Minas Gerais, 1918. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1918, p.456.

<sup>253</sup> BRANDÃO, Julio. Mensagem de 1914. 15-6-1914, p.87. Decreto 3.900, de 29/4/1914.

<sup>254</sup> RIBEIRO, Delfim. Mensagem de 1917. p.76.

*embaraçado pela guerra européa*”<sup>255</sup>. A Primeira Guerra Mundial foi fatal para a EFG, que acabou falindo, incapaz de pagar seus funcionários, e foi liquidada.

O presidente de Minas, Arthur Bernardes, em 1919, defendeu a ferrovia como propulsora do progresso, evidenciando um problema regional: a questão do Triângulo Mineiro. Esta região delimitada pelos rios São Francisco, Paranaíba e Grande, foi transferida de Goiás para Minas por D. João VI, em 1816. Em 1874, as elites triangulinas chegaram a tentar incorporar a região a São Paulo. E em 1906 foi fundado o Partido Separatista do Triângulo, com sedes em Uberaba e Araguari. No início do século XX, o Triângulo Mineiro continuava isolado de Minas e com uma forte tradição separatista. Para Bernardes:

*“O nosso povo, com uma percepção instintiva das cousas realmente praticas, enceia pela locomotiva com a fé inabalavel de que esse melhoramento acarretará todos os demais. (...) ninguem duvidará das grandes vantagens da ligação direta do opulento Triangulo Mineiro com o centro de Minas e com esta Capital, de que se acha actualmente afastado por quatro dias de longa e penosa viagem.”*<sup>256</sup>

Em 1920, o governo federal adquiriu a extinta EFG. Sua malha, entre Formiga e o “*ponto mais conveniente*”, incluindo seus funcionários, foi incorporada à EFOM<sup>257</sup>. Assim, 365km de estrada, até Patrocínio, passaram a ser administrados por esta estatal<sup>258</sup>. Neste encampamento, a estrada encontrava-se “*(...) em quasi completo estado de ruina, paralyzado quasi o trafego (...)*”. Foi necessário o “*(...) cuidado da administração actual, que já collocou [o trecho] em condições de ser trafegado, com a restauração da linha em grande parte*”<sup>259</sup>. Com isso, a EFOM tornou-se a maior companhia ferroviária em Minas, com 1.806km de extensão.

<sup>255</sup> RIBEIRO, Delfim. Mensagem de 1918, p.72.

<sup>256</sup> BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1919, 15/6/1919, p. 102.

<sup>257</sup> BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1920, 15/6/1920, p.104.

<sup>258</sup> Decreto federal n. 13.963, de 6/1/1920.

<sup>259</sup> VAZ, M. Idem, p.60.

Em 1921, Bernardes anunciou a compra, por parte do governo mineiro, de materiais da antiga EFG, abandonados em Ibiá, para a construção do ramal entre esta cidade e Uberaba. Nesta compra, segundo Bernardes, “(...) *não teve o Governo Estadual outro intuito senão o de acautelar interesses da União e do Triângulo Mineiro (...)*”<sup>260</sup>. Em seu discurso, o Triângulo apareceu abandonado por parte de Minas, apesar de não haver menção à questão separatista. Bernardes construiu uma memória em que sua gestão estaria priorizando o problema dos transportes. Para ele, o maior benefício ao Estado seria o prolongamento das redes de sua viação férrea e fluvial, completadas por meio de estradas de rodagem. Esta seria a solução dos problemas mineiros. Pos isso, Bernardes se apresentou como um homem público preocupado com a questão ferroviária. Para garantir ao estado de Minas Gerais o elemento indispensável ao desenvolvimento sócio-econômico – as ferrovias –, Bernardes teria articulado a compra, por parte da EFOM, empresa de propriedade do governo federal, do trecho e dos materiais da EFG, “*tomando, enfim, todas as providencias ao meu alcance para o desenvolvimento das nossas vias ferreas.*”<sup>261</sup>

Em 1922, a EFOM era a terceira maior companhia ferroviária do país, menor apenas que a Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Central do Brasil<sup>262</sup>. Contava com 120 estações, 28 paradas, 10 abrigos para carros, duas rotundas e seis oficinas, entre elas as de Divinópolis e Ribeirão Vermelho. Múcio Jansen Vaz, secretário interino da EFOM, foi seu primeiro historiador. Publicou a obra *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descritivo*, em 1922, apontando muitos dados sobre o cotidiano dos trabalhos de construção e manutenção da ferrovia.

---

<sup>260</sup> BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1921, 15/6/1921, p. 13.

<sup>261</sup> BERNARDES, A. Idem, 1921. p.93.

<sup>262</sup> VAZ, M. Idem, p.59. A EFOM possuía, em 1922, 1.982km de trilhos, 114km destes no estado do Rio de Janeiro, e 208km de navegação fluvial; a E.F, Leopoldina, 2.945km; e a EFCB, 2.438km.

Vaz apresentou uma crença otimista no progresso. A EFOM planejava construir sete ramais, totalizando 548km. Entre estes, estaria o trecho de Patrocínio a Catalão, “(...) decisivo para a colonização e desenvolvimento do interior do país”, e o ramal para Uberaba, ligando Belo Horizonte ao oeste de Minas, principalmente à cidade de Araxá, no Triângulo, cujas águas mineirais eram consideradas “*melhores que as de Carlsbad*”, na Alemanha<sup>263</sup>. Neste momento, a ferrovia mantinha um lugar de destaque nos projetos de modernização do país, mas em outro tom. E as dificuldades financeiras regionais levavam empresas a formar redes ferroviárias, buscando equilibrar companhias grandes e pequenas.

O mapa da figura 10 faz parte da obra de Vaz. Mostra a EFOM no final do período estudado. É um corte do *Mappa das Linhas da EFOM*, de 1922. No Mesmo ano, Jesus Palhano, escreveu um capítulo sobre o desenvolvimento ferroviário brasileiro no *Dicionário Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil*, elaborando um balanço entre as intenções e as realizações no caso da ferrovia para Goiás, evidenciando o fracasso deste projeto<sup>264</sup>. No entanto, ele negou a idéia do *atraso* brasileiro, defendendo que a modernização técnico-industrial era universalizante, acarretando a formação de elementos semelhantes em todas as nações. Para Palhano, o Brasil faria

---

<sup>263</sup> VAZ, M. Idem, p.109-110.

<sup>264</sup> PALHANO, Jesus. Dicionário Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil Commemorativo do Primeiro Centenario da Independencia. 1922. p.730. Em suas palavras, de acordo com os projetos do período imperial:

*“Goiáz teria, além das communicações ferro-viárias acima assignaladas para os portos do Rio e Santos, duas vias mixtas, ferro-fluviaes, que cortariam o Estado de Sul a Norte, dando-lhe uma sahida pelo Porto de Belém do Pará e servindo igualmente ao estado de Matto-Grosso pela navegação do Rio das Mortes e Araguaia.*

*Hoje, decorridos 30 annos, é curioso examinar a parte deste vasto plano que logrou execução.*

*Os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana penetraram em terras do Triangulo Mineiro e foram continuadas pelos da Estrada de Ferro Goiás, que servem á Cidade de Catalão e estancaram provisoriamente, por outro lado, á margem do Rio Corumbá, affluente do Parahiba, no Sul do Estado de Goiaz. Nem mais um palmo de estrada de ferro conta este vasto Estado. (...) O prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas até entroncar na Estrada de Ferro Central do Brasil, em Barra Mansa, se acha inaugurado, mas os outros dois não estão concluidos, chegando a linha de Perdões e Formigas até Patrocínio e tendo sido suspensa a construção do seu prolongamento, assim como a do ramal de Araxá, que parte de S. Pedro de Alcantara, com destino a Uberaba.*

*Não teve inicio a Estrada de Goiaz a Cuiabá e nem a de Catalão a Palmas, que deveria passar na região assignalada na Constituição Federal para séde da futura Capital da Republica, nas proximidades da cidade goiana de Formosa”.*

parte da vanguarda da humanidade, como um novo galho do velho tronco europeu. Em suas palavras:

Figura 10 – Mapa efom 1922

Figura 10 – Mapa da EFOM, 1922, com o trecho incorporado da EFG em azul

*“Não ha industria brasileira, como não ha sciencia franceza, nem arte alleman; o que ha na realidade é arte, é sciencia, é industria occidental. A marcha da vanguarda da humanidade tem sido comum, nas suas linhas geraes a todos os povos que constituem a grande republica occidental (...) Não é, pois, de extranhar que todas as novas conquistas industriaes da velha Europa se reflectam desde logo no Brasil e nos outros paizes cisatlanticos”.*<sup>265</sup>

Neste processo de modernização conduzido pelo Estado, destacava-se o problema da desigualdade sócio-econômica regional. A industrialização do Brasil, país historicamente heterogêneo, levou à competição entre regiões diferentes pelos instrumentos de desenvolvimento. Otávio Dulci, apontando as questões do *desequilíbrio regional e desenvolvimento desigual*, analisou o processo de modernização em Minas Gerais<sup>266</sup>. Para ele, a História da industrialização brasileira foi plural em experiências regionais, irredutíveis à um esquema centro-periferia. Minas não seria centro nem periferia de um sistema nacional, mas um caso paradigmático próprio, caracterizado como uma experiência de *“modernização recuperadora por iniciativa interna”*<sup>267</sup>. Este autor tipifica Minas, durante o período estudado, como um *mosaico* composto por zonas diferenciadas, com uma população espalhada sobre vasto território, sem portos marítimos e carente de vias de comunicação e transporte. Além disto, não havia um centro urbano que polarizasse este conjunto<sup>268</sup>.

Raul Soares de Moura, em 1923, defendeu que a política ferroviária deveria ser uma prioridade do Estado. A questão do Triângulo, excluído da vida política e econômica mineira, seria prioridade na agenda governamental. Moura via na ferrovia o instrumento para unir este mosaico:

*“Cada dia mais me convenço de que estender trilhos por toda a superficie de Minas deve ser nosso escopo, noso empenho, nossa preocupação de todas as horas. Assim, para breviar a conclusão da linha de S. Pedro de*

---

<sup>265</sup> PALHANO, J. Idem, p.730.

<sup>266</sup> DULCI, Otavio. Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999, p.17.

<sup>267</sup> DULCI, O. Idem, p.32-34.

<sup>268</sup> DULCI, O. Idem, p.39.

*Alcantara a Araxá, que integrará a importante zona do Triangulo Mineiro ao resto do Estado, facilitando as relações commerciaes e administrativas da Captial com aquella região até agora segregada da comunhão mineira pela falta de ligação ferro-viaria (...)*<sup>269</sup>

Moura registrou ter criado todas as facilidades ao governo federal, colocando à sua disposição, imediatamente, o acervo da antiga EFG, arrematado pelo Estado, composto por trilhos, pontes metálicas e outros materiais de grande valor pela dificuldade de importação no momento. E, em 1924, o mesmo dizia, em tom otimista, que Minas atravessava uma fase de grande atividade em matéria de construção de ferrovias. Algumas ligações de grande importância estariam sendo construídas, como a de Ibiá a Uberaba, ligando o Triangulo Mineiro com o resto do estado<sup>270</sup>. Fernando Mello Viana, em 1925, também elaborou uma memória representando seus esforços para a construção da ligação com o Triângulo, enaltecendo o papel da iniciativa privada nas realizações ferroviárias. Para este, a década de 1920 seriam o período mais ativo do desenvolvimento ferroviário até então no Brasil<sup>271</sup>.

Para concluir esta análise sobre o lugar da EFOM na política de integração mineira e superação do atraso sócio-econômico, é interessante evocar o discurso do Dr. Hildebrando Pontes, pronunciado em 1926, durante a cerimônia de inauguração do ramal entre Ibiá e Uberaba, ligando o Triângulo Mineiro a Belo Horizonte. Em uma cerimônia na Estação de Araxá, Pontes construiu uma memória para o longo processo que levou a ferrovia a esta cidade:

*“Neste momento histórico da nossa vida social em que se verifica a terminação do mais extraordinario feito de progresso a que nós, povo civilizado, podiamos ambicionar no Triangulo, justo é que lembremos os factos*

<sup>269</sup> MOURA, Raul. Mensagem de 1923. 14-6-1923. p.154-156.

<sup>270</sup> MOURA, Raul. Mensagem de 1924. 14-7-1924. p.153-154.

<sup>271</sup> VIANNA, Fernando. Mensagem de 1925. 14-7-1925. p.286. “É animador o movimento de construcção de estradas de ferro no Estado, não só em relação ás existentes, que procuram prolongar as suas linhas, mas também ás empresas novas, fundadas com capitaes particulares, estimulados pelo governo (...) A Oeste de Minas prosegue com actividade nos trabalhos de ligação de Ibiá a Uberaba, passando por Araxá, pela qual, em pouco, o Triangulo Mineiro ficará em contacto directo com as outras zonas”.

*que, no desenrolar de muitas dezenas de annos, se passaram com referencia a esta estrada de ferro (...)*<sup>272</sup>

O ramal de Ibiá a Uberaba, passando por Araxá, com 273km, seria para Pontes a “realização do sonho dourado de um povo”, “a conquista de um ideal”, “integrando-nos portanto a Minas”. Com a chegada da CMEF em Uberaba no fim do século XIX, esta cidade ficou a quatro dias de viagem de Belo Horizonte por trem. Assim, o Triângulo era obrigado a manter muito mais relações econômicas com São Paulo e Goiás do que com a região central de Minas, relativamente mais distante.

Para Pontes, “Diante do vulto que ia tomando a idéa separatista, os governos da União e do Estado de Minas começaram a interessar-se pela sorte deste tão rico tracto da terra mineira abandonado”<sup>273</sup>. Com a ligação ferroviária levada a cabo pela EFOM, companhia mineira, os separatistas, segundo Pontes, consideram-se satisfeitos, integrando-se pacificamente a Minas:

*“Hoje, que esta estrada de ferro é uma realidade no Triangulo, integrando-nos a Minas, fazendo-nos grandes, engrandecendo o Brasil, eu, que mais que nenhum outro brasileiro quero o Triangulo (...) sinto-me muitissimo contente,(...) e os separatistas deram-se por satisfeitos, ensarrilhando as armas”*.<sup>274</sup>

Assim, é possível concluir que as políticas ferroviárias em Minas Gerais mudaram de acordo com os interesses dos grupos que ocupavam o Estado. As mensagens aqui analisadas constituem ações políticas que marcaram e justificaram posicionamentos diferenciados. Buscou-se evidenciar a dialética dos processos de modernização. No século XIX e início do século XX, o desenvolvimento se fundava em uma lógica evolucionista, articulando fatores internos e externos. As províncias, depois estados, teriam uma margem de ação definida pela própria dinâmica econômica. Não

---

<sup>272</sup> PONTES, Hildebrando. Discurso inaugural da Estação de Araxá. Tipografia do Minas-Brasil. 1926. p.3

<sup>273</sup> PONTES, Idem. p.6.

<sup>274</sup> PONTES, Idem. p.8.

existem pré-requisitos determinados para a industrialização, mas certas condições fundamentais são observadas na História: um Estado consolidado, empreendedores e trabalhadores. Em Minas, o Estado e setores da economia agro-exportadora, financiados por bancos nacionais e europeus, criaram um capital industrial voltado para a reestruturação econômica, da qual a ferrovia fazia parte.

Assim, fica evidente o papel destinado ao trem de ferro no enfrentamento dos problemas relacionados ao desenvolvimento regional e nacional. A EFOM estabeleceu uma ligação entre o Oeste de Minas e a economia nacional que carregou implicações culturais profundas. Novos hábitos e novas temporalidades foram criadas, transformando as noções de distância e duração. No entanto, é possível afirmar que, apesar da concepção da ferrovia como instrumento modernizador fazer parte do imaginário social no Império e República, nem o Estado, nem os setores agro-exportadores conseguiram planejar e encabeçar um processo real de desenvolvimento econômico capitalista nacional auto-sustentado e auto-suficiente, durante o período estudado.

### CAPÍTULO III – Ecos da locomotiva: representações culturais do trabalho

#### ferroviário

*Fazemos votos para que a estrada de ferro de Goyaz não retarde sua marcha e os ecos da locomotiva, quebrando o silêncio daquellas vastas campinas, farão com que tudo prospere naquelle pedaço de torrão mineiro.*

Nelson de Senna, 1909<sup>275</sup>

Em sua obra, *Consequências Sociais do Avanço Tecnológico*, de 1878, Karl Marx estabeleceu uma distinção entre *trabalho vivo* e *trabalho materializado*, operários e máquinas. Para ele, a formação do sistema capitalista teria engendrado a articulação entre conhecimento científico e técnicas de trabalho sociais, resultando na tecnologia moderna e na divisão social do trabalho industrial. No *Capital*, Marx definiu máquinas como mecanismos que movimentam, por força motriz autônoma ou exterior, conjuntos de ferramentas no desenvolvimento de operações coordenadas, anteriormente feitas por ferramentas separadas. O maquinário é o sistema de cooperação entre várias máquinas. Sua invenção, raiz da Revolução Industrial, transformou as condições gerais do processo social de produção. Forças mortas, mas mecanicamente animadas, ultrapassaram quantitativamente e qualitativamente a capacidade humana convencional de produção e circulação de mercadorias.

Com a automação e locomoção, o operário estaria, simultaneamente, controlando a máquina e subordinado ao seu ritmo. Para Marx, a relação homem-máquina no processo de industrialização seria caracterizada pela alienação do trabalho, decorrência do fato da grande maioria dos operários não conhecerem o próprio funcionamento das máquinas por eles operadas. Em sistemas mecanizados, os trabalhadores, dispersos e submetidos ao processo de conjunto do maquinário, estariam propensos, segundo Marx, a tornarem-se, eles mesmos, mercadorias criadoras de

---

<sup>275</sup> SENNA, N. *Anuario de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1909, p.283.

riqueza a serviço do sistema capitalista. Este seria o caso, a menos que a ação dos trabalhadores não fosse “*determinada pela necessidade do capital*”, e sim pelas suas próprias necessidades, enquanto classe consciente de si. Para Marx:

*“A Ciência manifesta-se portanto nas máquinas, e aparece como estranha e exterior ao operário. O trabalho vivo encontra-se subordinado ao trabalho materializado, que age de modo autônomo. Nessa altura, o operário é supérfluo, a menos que a sua ação não seja determinada pela necessidade do capital”.*<sup>276</sup>

Marx abriu o campo para a construção da História da classe trabalhadora em sociedades marcadas pelo sistema capitalista. Historiadores, como Eric Hobsbawm, defendem que a análise desta área do conhecimento não se reduz ao nível sócio-econômico. Os trabalhadores estão inseridos em relações políticas, ideológicas e culturais. Alguns de seus aspectos podem ser quantificáveis, outros não<sup>277</sup>. Edward P. Thompson postula que a formação da classe trabalhadora não é um simples processo linear e evolutivo, com começo, meio e fim. Tampouco teria surgido de forma completa e acabada em um dado momento. Para E.P. Thompson, esta classe estaria presente em sua própria formação<sup>278</sup>.

Esses historiadores não compreendem o termo classe enquanto categoria posicionada dentro de uma estrutura modelar. Para eles, uma classe surge na História quando pessoas agrupadas, devido a experiências comuns, sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra interesses diferentes de outros grupos. No entanto, E.P. Thompson aponta uma distinção entre experiência e consciência de classe. A primeira liga-se ao lugar que determinado grupo social ocupa no processo econômico, enquanto a segunda relaciona-se às formas como estas experiências são apropriadas pela

---

<sup>276</sup> MARX, Karl. Consequências Sociais do Avanço Tecnológico. Coleção Ciências Sociais - Série Materialismo Histórico - Volume 1. Edições Populares: São Paulo, 1980, p.41.

<sup>277</sup> HOBBSAWM, Eric. Mundos do Trabalho – Novos Estudos sobre História Operária. Paz e Terra. p.28.

<sup>278</sup> THOMPSON, E.P. The Making of the English Working Class. Penguin Books: Harmondsworth, 1974. p. 9-12. “*The working class didn’t rise like the sun at a given point. It was present at its own making*”

cultura, compondo o imaginário socialmente construído<sup>279</sup>. Para esse historiador, a consciência de classe não é determinada espontaneamente pela experiência de classe. Este é o caso da memória ferroviária, que não se relaciona diretamente com a realidade vivida pelos sujeitos da História, mas é produto de complexos processos construtivos.

Em 1958, com as comemorações do centenário da Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga D.Pedro II, a própria empresa publicou uma obra memorialística, escrita por Paulo Costa. É um trabalho de meados do século XX, mas que guarda muitas semelhanças com as obras de memória analisadas nos capítulos anteriores. Mas, apesar de Costa não ter tido a intenção de representar o trabalho ferroviário, que aparece de maneira marginal na obra, uma passagem alerta para o grande silêncio nas fontes sobre a realidade dos construtores das ferrovias mineiras:

*“Quem quer que transite agora pelas localidades mineiras e o faça no conforto de um comboio magnífico, podendo deliciar-se tranqüilamente com a paisagem ou ler regaladamente os seus livros, mal pode calcular o que houve de abnegado no esforço dos operários ou engenheiros obrigados a investir contra florestas e pantanais, arquejando nos dias de canícula ou encharcando-se nos aguaceiros, desejosos de deixar, não um esboço de estrada de ferro, mas um trabalho definitivo sob muitos aspectos da construção. (...)”*

*Haja ou não protestos por parte dos que são ou se julgam defendidos por direito inviolável, quase em caráter feudal, uns ‘camaradas’, de foice em punho, vão derrubando árvores, e outros, armados de alviões, investem contra os rochedos.”<sup>280</sup>*

No entanto, os trabalhadores foram idealizados como, por um lado, homens que colocaram conscientemente seus esforços na realização de um trabalho de importante impacto social e, por outro, agentes da modernização cultural, “‘camaradas’, de foice em punho” combatendo resquícios do “caráter feudal” na sociedade brasileira. Esta representação dos ferroviários como heróis racionais do progresso ofusca de tal forma

<sup>279</sup> THOMPSON, E.P. Idem, p. 9-12. “Se pararmos a história em um dado ponto, então não há classes, mas apenas uma multidão de indivíduos com uma multiplicidade de experiências. Mas, se observarmos estes homens durante um período adequado de mudança social, observamos padrões em suas relações, suas idéias, e suas instituições. Classe é definida por homens enquanto vivem sua própria história e, no fim, esta é sua única definição.” p.11.

<sup>280</sup> COSTA, Paulo A. M. Introdução à Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil Comemorativa do seu centenário – 1858 – 29 de março – 1958. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, p. 43 e 44.

os vestígios deixados por eles mesmos, que se torna tão distante da realidade concreta quanto o silêncio nas memórias da elite e do Estado. Neste capítulo, o objetivo é lançar luz sobre sinais dos trabalhadores, buscando analisar algumas de suas formas no imaginário acerca da EFOM e EFG.

### **III.1. O lugar dos trabalhadores nas memórias da EFOM e EFG**

Os produtores da memória ferroviária centraram suas narrativas na defesa das transformações prometidas pelo desenvolvimento industrial. Nesse sentido, legaram um plano secundário ao trabalho, que aparece naturalizado como uma extensão da tecnologia. Suas condições sociais concretas e a realidade dos trabalhadores são assuntos silenciados. No entanto, apesar deste vazio em muitos documentos, é possível construir uma aproximação com a memória dos trabalhadores, acessando representações culturais do trabalho ferroviário, pouco abordadas por historiadores enquanto fontes. O conjunto documental selecionado para este capítulo é composto por obras da imprensa regional oeste-mineira e registros fotográficos contemporâneos ao período estudado, assim como depoimentos de antigos funcionários da EFOM. Outros documentos que informam sobre o trabalho, como regimentos internos da empresa, também são evocados. O objetivo é analisar as montagens, seleções e lacunas propositais nas narrativas ferroviárias, no intuito de compreender conflitos nas memórias do trabalho.

A memória conserva frações do passado, orienta comportamentos, cria e alimenta noções comuns que, uma vez assimiladas, atribuem sentido às ações sociais. Os silêncios nas fontes são também produtos de um processo de construção seletiva da memória. Analisados, estes podem auxiliar na compreensão da História ferroviária como uma complexa relação entre representantes do capital e do trabalho. Analisa-se a produção midiática de camadas letradas de cidades situadas do trajeto das companhias

estudadas, assim como periódicos de cidades que, apesar de não terem sido fisicamente ligadas pela ferrovia, foram afetadas pelas suas promessas, como Patos de Minas. Nestes artigos de imprensa, encontra-se evidência do impacto cultural da ferrovia em comunidades tradicionais através de representações das transformações acarretadas nos meios de circulação de pessoas e mercadorias.

Uma análise sobre periódicos de pequena circulação regional – especificamente, *O Resistente*, *Minas-Jornal*, *A Tribuna*, *A Pátria Mineira*, e *O Reporter* de São João del Rei; *O Trabalho*, de Patos de Minas; *Cidade do Patrocínio*, de Patrocínio; e *Reformador*, de Divinópolis – permite o levantamento de questões sobre aspectos do cotidiano dos trabalhadores, das condições de trabalho, dos conflitos sociais e das transformações culturais engendradas pelo trem. Estas fontes figuram como oásis de informação em um silencioso deserto de vestígios. Não se trata, porém, de uma imprensa operária. Como será observado, o discurso da pequena imprensa não tinha o objetivo de despertar a consciência de classe entre os proletários. São artigos que expõem a visão de membros de comunidades afetadas pela ferrovia e um imaginário social sobre o trabalho.

No entanto, estes artigos não configuram contrapontos à memória oficial, com a qual muitos guardam códigos comuns. São caracterizados por sinais de um imaginário social marcado pela noção linear da evolução histórica e pelo diagnóstico do *atraso*, justificativa para a defesa do desenvolvimento capitalista. Isso revela um movimento na mesma direção da memória oficial, mas em sentido contrário: o sertão em busca da civilização. Ou seja, na análise dos artigos, percebe-se que membros das comunidades sertanejas também eram agentes ativos no processo de transformação tecno-industrial de suas regiões. Assim, estas fontes, de caráter mais localizado, ecoam a influência de construções ideológicas globais. São demonstrações de que a visão dos memorialistas

era construída a partir de noções devidamente assentadas no senso comum. O que legitima a memória coletiva é o fato dela ser compartilhada por grupos sociais.

Há uma fundamental diferença entre a memória do trabalho construída pelos ideólogos das companhias analisadas e aquela compartilhada pelos próprios trabalhadores sobre suas experiências. Muitas situações trazidas à tona por esta pesquisa pertencem, nas palavras de José Sérgio Leite Lopes, à História desconhecida das lutas sociais, “(...) porque não dispõe de instrumentos de registro nem canais de divulgação. O registro de tais momentos pertence à memória de velhos operários.”<sup>281</sup> Portanto, trabalha-se com a metodologia de História oral, que possibilita a construção de documentos escritos a partir do registro de relatos falados, contribuindo para uma recuperação possível dos modos como os trabalhadores viviam, agiam e pensavam. Busca-se conhecer tanto o nível da experiência quanto como representaram conflitos e relações de *camaradagem*<sup>282</sup>.

Henry Rousso defende que toda memória é coletivamente construída, mas não existe uma única memória coletiva<sup>283</sup>. A memória pessoal é uma reconstrução psíquica e intelectual que acarreta representações seletivas do passado, por parte do indivíduo inserido em contextos históricos e sociais. Assim, seu estudo permite um trânsito entre, por um lado, representações coletivizadas, e, por outro, apropriações individuais e atribuições particulares de sentido. De acordo com Alessandro Portelli, representações e realidade não existem em esferas isoladas<sup>284</sup>. Representações são concebíveis dentro da realidade. Esta, por sua vez, é reconhecida e organizada de acordo com representações de diversas formas.

---

<sup>281</sup> LOPES, José.S.L. *O Vapor do Diabo*, p.4.

<sup>282</sup> Este termo, camaradagem, é utilizado pelo Sr. Alcino Sidney em seu depoimento.

<sup>283</sup> ROUSSO, Henry. “A memória não é mais o que era”. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta. Op. cit. pgs.94-95. “Se o caráter coletivo de toda memória individual nos parece evidente, o mesmo não se pode dizer da idéia de que existe uma ‘memória coletiva’, isto é, uma presença e portanto uma representação do passado que sejam compartilhadas nos mesmos termos por toda uma coletividade.”

A História oral possibilita mais do que apenas ilustrar evidências em fontes escritas ou visuais. A oralidade é um elemento fundamental da vida humana que não se subordina à lógica do universo escrito. A memória falada merece ser analisada em relação a processos históricos estudados quando se faz possível encontrar indivíduos que os viveram. Assim, surgem novos documentos qualitativos da visão e versão de sujeitos históricos vivos. A História oral, para Hobsbawm, pode ampliar a perspectiva do historiador<sup>285</sup>. Paul Thompson defende que ela possibilita novas versões sobre a História a partir das palavras de quem a vivenciou. Para este teórico, esta metodologia apresenta um desafio: tornar mitos dinâmicos, abarcando as complexidades do conflito<sup>286</sup>.

Algumas questões, no entanto devem ser apontadas em relação a esta metodologia de pesquisa. A primeira delas é o fato da entrevista oral, registrada fonograficamente, passar por um processo de transcrição, que a transforma essencialmente<sup>287</sup>. A oralidade é dinâmica, contendo sutilezas que não aparecem nos textos, envolvendo também uma linguagem corporal e facial<sup>288</sup>. O tom de voz, a pronúncia, as pausas, os silêncios, o ritmo da fala, são aspectos cruciais de um depoimento, mas perdidos com a transcrição. Outro aspecto fundamental é o momento da entrevista, com seu caráter proposital e voluntário. Mesmo que o historiador estabeleça a quem entrevistar, cada entrevistado é um agente ativo e, acima de tudo,

---

<sup>284</sup> PORTELLI, Alessandro. "O massacre de Civitella Val di Chana (Toscana, 29 de junho de 1994): mito e política, luto e senso comum". In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta. Op. cit. pg. 111.

<sup>285</sup> HOBBSAWM, E. Idem. p.21.

<sup>286</sup> THOMPSON, Paul. A Voz do Passado, 1978. p.43.

<sup>287</sup> Seria perfeitamente possível incluir nesta dissertação, em anexo, uma fita cassete com os trechos citados no texto. Porém, não é viável, dadas condições infra-estruturais.

<sup>288</sup> Também seria possível filmar, além de gravar, os depoimentos colhidos.

vivo<sup>289</sup>. Disso deriva uma grande diversidade de depoimentos, às vezes muito difícil de ser trabalhada, ou sequer encaixada em uma cronologia linear.

O critério de seleção das testemunhas foi estabelecido com base no período estudado. Assim, foram encontrados dois ex-funcionários da EFOM que vivenciaram as décadas de 1920 e 1930 na ferrovia: Sra. Maria de Jesus Fontelas, ex-escriturária que, segundo ela mesma, teria sido a primeira mulher a trabalhar na companhia; e Sr. Alcino Sidney de Souza, ex-agente e chefe de estação. Seus depoimentos, que englobam experiências subjetivas, mais que proporcionar respostas claras a dúvidas peculiares, ajudam o pesquisador a construir questões diferentes, aprofundar problemas e complexificar a compreensão histórica.

Esta análise se completa com a utilização de documentos fotográficos abordados ao longo do capítulo. A fotografia, produto da tecnologia industrial do século XIX, foi desde seu início um instrumento para a exibição dos avanços da civilização, registrando o novo, representando a transformação. De acordo com Annateresa Fabris, fotografias podem ser entendidas como imagens de múltiplos significados, agentes de conformação da realidade em processos de montagem e seleção, onde o mundo se revela semelhante e diferente ao mesmo tempo<sup>290</sup>. Ao constituir um “*duplo da realidade*”, a fotografia permite a fuga, a seleção, a auto-satisfação, a abstração do tempo e do espaço, o reordenamento dos elementos da realidade. Eliminam-se relações entre coisas justapostas em um mosaico do real, provocando equivalências ilusórias.

A ferrovia criou paisagens, sinais, efeitos, sons, odores semelhantes em diversos pontos do globo. Nas fotografias sobre ferrovias, o Brasil passou a se assemelhar à Europa em cenas congeladas do cosmopolitismo e do processo de modernização técnico-industrial. Operário e patrão aparecem juntos, harmoniosamente, no mesmo plano. Para

---

<sup>289</sup> VOLDMAN, Daniéle. “Definições e usos”. In: AMADO, Janáina; FERREIRA, Marieta. Usos e Abusos da História Oral. Edusp: 1996, pg. 39.

Fabris, “(...) a fotografia é a invenção ‘mais burguesa’ ideada pela burguesia em sua tentativa de construir um mundo à própria imagem e semelhança.”<sup>291</sup>

Nas fotografias selecionadas, é possível perceber como a ferrovia estabeleceu conexões entre cultura material e simbólica. Estações, escritórios, armazéns, casas de funcionários, oficinas e trilhos constituíram lugares de trocas de comportamentos e valores. A função de muitas fotografias foi mostrar os avanços da tecnologia capitalista, exibindo a ferrovia enquanto agente transformador da natureza, registrando a construção de uma paisagem industrial no sertão e a formação de uma sociedade modernizada. Além disso, os registros fotográficos do trabalho ferroviário seriam úteis aos patrões, enquanto formas de emulação dos trabalhadores.

Fontes fotográficas permitem um real avanço nas análises sobre a memória, principalmente em relação à sua preservação ao longo do tempo. Segundo Jaques Le Goff, a imagem fotográfica “*revoluciona a memória: multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas (...)*”<sup>292</sup>. No entanto, cabe lembrar que a fotografia permite uma visão do passado montada pelo fotógrafo. Porém, nesta análise, mesmo na coleção elaborada pela companhia EFOM, publicada na obra de Mucio Jansen Vaz, em 1922, os fotógrafos permanecem desconhecidos.

Assim, formula-se aqui um painel sobre o trabalho ferroviário nas companhias EFOM e EFG. Não é possível obter informações sobre trabalhadores individuais além dos depoimentos de ex-funcionários vivos. Não foram encontrados documentos escritos por eles mesmos. Apesar disso, seu retrato coletivo pode ser delineado a partir de representações de seu comportamento social, que sugerem hipóteses sobre quem eram, como trabalhavam e quais lutas enfrentavam. É preciso questionar como estas

---

<sup>290</sup> FABRIS, Annateresa. Usos e Funções da Fotografia no século XIX. P?

<sup>291</sup> FABRIS, A. Idem, p.56.

<sup>292</sup> LE GOFF, J. Idem, p.466.

representações foram criadas. O discurso imagético da imprensa, assim como as fotografias, são interpretações do real que revelam sinais e códigos comuns a uma cultura ferroviária. Nas palavras de Francisco Foot Hardman, “*A História do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita*”<sup>293</sup>. Acessando três tipos de fontes – escritas, orais e visuais – pretende-se contribuir à historiografia ferroviária, retirando os trabalhadores do “*túmulo escuro do passado*”<sup>294</sup>.

### **III.2. O trabalho noticiado, fotografado e rememorado**

Figura 11 – *O Arauto de Minas*, de São João del Rei, 18/11/1877

---

<sup>293</sup> HARDMAN, Francisco F. O Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Edusp, 1988, p.127.

<sup>294</sup> BARBOSA, Waldemar de Almeida. “O Centenario da Estrada de Ferro”. In: Voz do Oeste. Dores do Indaiá. 23/11/1930. n.115/ano3. p.1-2.

Desde seus primeiros dias, a EFOM foi registrada fotograficamente e noticiada em periódicos locais. Antes mesmo do início das obras, o empreendimento foi divulgado no “*Arauto de Minas*”, órgão da imprensa de São João del Rei, em novembro de 1877. Um artigo-anúncio, assinado por “*Um accionista*” defendeu que a ferrovia conduziria a civilização e o progresso, elevando São João del Rei à vanguarda das cidades mineiras. O autor buscava sensibilizar os leitores para o fato de que tal empreendimento exigiria um esforço coletivo marcado pela “*Constância, trabalho, patriotismo e união!*”. A estrada de ferro seria, até então, um sonho de membros da comunidade, mas estaria prestes a realizar-se. Para ela deveriam voltar-se todas as forças sociais possíveis. Em 1880, foram iniciados os trabalhos de construção de seu primeiro trecho, entre a Estação de Sítio (na E.F.D.Pedro II, próxima a Barbacena) e São João del Rei. A estação desta cidade foi construída através de concorrência pública. Os engenheiros diretores da EFOM projetaram as plantas das edificações do complexo da estação e abriram a execução da obra a propostas de empreiteiros:

Figura 12 – *O Arauto de Minas*, São João del Rei, 09/10/1880

Na figura 13, reproduz-se uma imagem fotográfica da Estação de Sítio e das obras iniciais da EFOM, em 1881. Esta fotografia faz parte da “*Colleção de 44 Vistas Photographicas da Estrada de Ferro D. Pedro II*”, republicada no *Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM)*, de 1996, elaborado pelo antigo Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário da RFFSA.

O fotógrafo, provavelmente posicionado no alto de um morro, ao lado dos trilhos, enquadrou em primeiro plano uma torre de caixa-d’água e uma locomotiva, marcada pela inscrição do número “2”. Pela forma da chaminé, esta locomotiva era movida à lenha, que aparece amontoadas em sua carroceria. Em sua frente, no segundo plano, figuras humanas fazem pose para o fotógrafo. Um homem, todo de branco, com um boné, se equilibra sobre um pau à pique, com as mãos na cintura. Um pouco atrás, oito homens, todos de chapéu, paralisam suas atividades de trabalho para aparecerem no quadro. Um deles, destaca-se pela roupa toda branca, chapéu, e a pose de comando. Talvez fosse um dos chefes. Ao fundo, o prédio da estação, em estilo neo-germânico, com doze pessoas em sua plataforma, todas aparentemente enfileiradas para a foto. Do lado esquerdo dos trilhos, sobre os quais estão dois vagões abertos, três homens encontram-se sobre uma plataforma menor. Atrás da estação, sobre uma colina, três casas, provavelmente de funcionários da companhia. Toda a imagem revela um ambiente em transformação, um sertão proto-civilizado.

A administração de uma companhia ferroviária, como de qualquer empresa industrial capitalista, pode ser compreendida como uma relação de dominação. Organizar é estabelecer formas de poder. A organização burocrática das ferrovias era fundamental para a reprodução do sistema de trabalho em toda rede. As relações de trabalho eram marcadas por uma rígida hierarquia entre os funcionários.

Figura 13 – Estação de Sítio, ponto inicial da EFOM, 1881

Em uma estação, o agente comandava as atividades do chefe da estação e dos maquinistas. Estes, por sua vez, eram os superiores dos foguistas, guarda-chaves e guarda-freios. A burocracia separava os trabalhadores em grupos, com uma grande

divisão entre trabalhos manuais e intelectuais. Esta hierarquia aparece em diversas imagens fotográficas. Em 1882, foi inaugurada a navegação fluvial do Rio Grande, concedida à EFOM pelo governo provincial. A cerimônia foi marcada pela fotografia:

Figura 14 – Inauguração da navegação fluvial no Rio Grande, 1882

A imagem foi feita por um sujeito desconhecido, mas mostra, com nitidez, o quadro que ele selecionou e a maneira como organizou os elementos para sua composição. Posicionado na margem do rio, provavelmente no porto de Ribeirão Vermelho, ponto inicial da navegação fluvial, o fotógrafo registrou pessoas a bordo de uma embarcação. A chaminé, à esquerda, revela a tração a vapor. Neste mesmo lado, posicionam-se 31 homens, 27 em uniformes militares, com armas em punho. Eram soldados de algum destacamento do exército. No lado direito, 7 mulheres e uma garota, em fila. Acima delas, sobre a cabine, três homens fardados junto de dois senhores de chapéu, com gravatas, provavelmente diretores do empreendimento, três garotas e um homem negro, também de chapéu, mas sem gravata. No alto da caixa de máquinas, um menino, de chapéu coco, com roupa de algodão. Todas as pessoas estão calçadas, quase todos os homens de chapéu. Olhavam, estáticos, para a câmera, alguns em poses jocosas, como os três soldados sentados no convés. No centro do barco, uma bandeira do império tremula, apontando a promessa do desenvolvimento do Estado. A presença do contingente militar pode estar relacionada com a questão do controle e manutenção da ordem ao longo do rio, possibilitada pela navegação a vapor. A rígida distinção entre homens e mulheres é sinal dos valores sociais. Mas todos aparecem na foto. O lugar dos empreendedores, com traços de típicos burgueses do século XIX, no alto da cabine, denota o status envolvido na empresa.

Outra composição imagética da EFOM mostra a hierarquia na companhia. Uma fotomontagem de 1897, reproduzida na figura 15, também apresenta a hierarquia da empresa. Com o título de “*Direcção e Administração da E. F. O. de Minas*”, o painel é uma colagem de fotografias e temas ferroviários desenhados em papelão. Quinze retratos ovais apresentam os membros da direção da companhia, todos na mesma pose, cada um com seu exuberante bigode, e a face levemente voltada para a direita. No

centro, a maior fotografia é o retrato do diretor da EFOM, o português Antonio Francisco da Rocha. Sua figura é circundada pelas dos outros membros da direção, em escala menor, com inscrições de seus nomes e funções: inspetor geral, chefe da linha, chefe do tráfego, chefe da locomoção, chefe das turmas, chefe das oficinas, almoxarife, tesoureiro e pagador. No alto, à esquerda, aparece uma plataforma de estação, com quatro trilhos, sem dormentes. À direita, uma locomotiva passa sobre um pontilhão, deixando uma nuvem de fumaça. Linhas e traços formam mosaicos que preenchem os espaços entre fotografias e desenhos.

Uma única imagem retangular, na parte inferior da montagem, representa o trabalho em uma oficina, provavelmente de São João del Rei. Contrastando com a individualidade e soberba das figuras da direção, a fotografia da oficina é uma imagem pouco nítida, mas que revela sinais de um ambiente diferente das descrições escritas. Não é possível perceber ordem ou método. Ao contrário, nota-se certa desordem no interior da fábrica, com caixas e outros objetos aparentemente amontoadas em um ambiente confuso. É possível visualizar duas figuras humanas. Um trabalhador, na parte centro-esquerda da fotografia, parece ocupado com uma serra ou plaina de madeira, com seu lado esquerdo voltado ao fotógrafo e olhar fixado em sua atividade de trabalho. O outro, na parte centro-direita, ao fundo, parece observar o trabalho, como um fiscal, inspetor ou diretor da empresa. Usa calça branca e um paletó escuro, traço de uma posição social mais elevada. Estes dois personagens, com suas frentes voltadas para direções opostas, mostrados em oposição entre si, compõem, em um silêncio harmônico, o ambiente do trabalho.

Esta representação da direção, mostrada com detalhes, e do trabalho, apresentado de maneira distante e pouco clara, revela contradições além das intenções. Quando a fotografia foi tirada, provavelmente a administração científica ainda não havia

sido incorporada pela prática da indústria ferroviária pois, apesar da preocupação em descrever o local de trabalho como espaço organizado racionalmente nos textos, a imagem demonstra uma realidade diferente. A montagem tenta harmonizar a liderança empresarial com a atividade do trabalho, mas a distância entre as formas de representação, e o desequilíbrio do espaço destinado a estes ramos diferentes, denota o objetivo de silenciar o cotidiano dos trabalhadores.

Figura 15 – Direção Administrativa da EFOM, 1897

Francisco Foot Hardman aponta para o risco da “*ilusão especular*” criada pela imagem fotográfica. Fotografias dos empreendimentos modernizadores no sertão revelam, à posteriori, a “*fugacidade do humano*”. São ruínas da civilização técnica que podem ser analisadas como crônicas do efêmero. A imagem fotográfica,

*“Frágil e fragmentária por definição, converte-se, pois, nos deslocamentos da memória que desencadeia, em instrumento mágico do registro lacônico que revela quase nada, esconde quase tudo, mas sugere, por aquele momento passageiro aparentemente ali estacionado, gestos expressivos, vozes inteligíveis, paisagens e fisionomias revolvidas, numa palavra, experiências dignas de serem reescritas e transmitidas.”*<sup>295</sup>

Fotografias são negativos da História, utilizadas desde o início na ilustração de publicações impressas. Nas imagens analisadas, o trabalhador não pode ser identificado, ou reconhecido. Portanto, cabe buscar o que a imprensa das localidades narrou, por escrito, sobre a realidade dos ferroviários. O trabalho ferroviário foi um dos temas mais constantes nos periódicos de cidades no trajeto das companhias EFOM e EFG, ao longo do período estudado. Representações sobre o ambiente de trabalho mostravam o processo de desenvolvimento aos leitores. Em 1898, o periódico *O Resistente*, “*Orgam do Commercio, da Industria e da Lavoura, e neutro em Política*”, de São João del Rei, iniciou a publicação de uma série de reportagens sobre a situação da EFOM, incluindo trechos de relatórios da companhia dirigidos ao Ministério da Viação. Sua linguagem rica em imagens, transmite representações sobre as condições do trabalho ferroviário.

Com o título de “*EFOM*”, um artigo de 23 de junho, expunha aos leitores do Oeste de Minas que as oficinas de Ribeirão Vermelho e São João del Rei seriam “(...) *extremamente espaçosas, (...) bem construídas e elegantes, (...) montadas com todos os aparelhos necessarios aos trabalhos correspondentes.*”<sup>296</sup> Estes locais de trabalho

---

<sup>295</sup> HARDMAN, Francisco F. “Os Negativos da História: A Ferrovia-Fantasma e o Fotógrafo-Cronista.” In: Revista do Departamento de História No. 11 – Anais do Seminário Fronteiras na História. FAFICH-UFMG, julho de 1992, p.46.

<sup>296</sup> O Resistente. São João del Rei. “EFOM”. 23/6/1898. p.1.

foram representados como espaços assépticos, com uma arquitetura apropriada ao exercício de funções específicas, lugares concebidos pela e para a modernização industrial. Mas, os redatores deste periódico construíram uma narrativa destinada às camadas letradas de São João del Rei, propiciando poucas informações efetivas sobre o trabalho. O elemento humano é idealizado em harmonia social, sem sinais de conflito, dentro das oficinas: *“Em todas ellas é notavel e causa a mais agradável impressão o capricho e o esforço empregado por uma habil e competente direcção, secundada pelos operários (...)”*. Algumas máquinas seriam completamente montadas *“por operarios nacionaes, (...) prestando tão bons serviços quanto as importadas”*<sup>297</sup>.

No artigo da mesma série sobre a EFOM, publicado na edição da semana seguinte, as quarenta *“boas casas para empregados”* construídas em São João del Rei ganharam destaque especial<sup>298</sup>. Este discurso do fim do século XIX enfatizava a construção da nação, defendendo a habilidade dos *“operarios nacionaes”* e sua capacidade para exercer trabalhos complexos, como a construção de máquinas industriais, principalmente locomotivas, tão eficientes quanto as importadas.

Mas, quem seriam estes trabalhadores? De acordo com *O Resistente*, a composição social dos operários caracterizaria-se pela predominância de jovens de várias idades. A docilidade de uma mão de obra infantil foi sugerida, nas entrelinhas, como motivo da harmonia na oficina. Este operariado de crianças foi representado em um plano secundário, atrás da direção da companhia, que seria caprichosa, esforçada, hábil e competente. Os jovens trabalhadores foram retratados como seres cuja única utilidade derivaria do fato de estarem empregados pela companhia. Na oficina reinariam *“ordem e methodo (...), a que se vêm applicados proveitosamente meninos de diversas*

---

<sup>297</sup> VAZ, M. Idem, p.115.

<sup>298</sup> O Resistente. São João del Rei “E.F.Oeste de Minas”. 30/6/1898. p1.

*edades, retirados assim da ociosidade e vagabundagem das ruas.*”<sup>299</sup> Este imaginário que enxerga o trabalho como virtude pelo esforço atravessou todo o primeiro grande período de industrialização, desde a década de 1850, alcançando formas extremamente politizadas e ideologicamente moldadas na década de 1930.

Figura 16 – Oficina e rotunda de Ribeirão Vermelho, 1922

Esta imagem ecoou na obra do historiador Mucio Jansen Vaz, no início da década de 1920. Vaz descreveu a oficina de Ribeirão Vermelho como a principal no trecho da bitola estreita, de 0,76cm, movida a vapor. Contava com “(...) *excellentes*

---

<sup>299</sup> O Resistente, São João del Rei “EFOM”. 23/6/1898. p.1.

*machinas-ferramentas e bôa rotunda para depósito e limpeza de locomotivas (...)*<sup>300</sup>.

Na obra de Vaz, encontram-se muitas imagens fotográficas. A montagem na figura 16 representa a oficina de Ribeirão Vermelho.

A imagem superior focaliza um maquinário no interior da oficina. Alguns vultos parecem se situar entre as ferragens, metais de várias formas, denotando a importância da máquina, ou melhor, do registro de sua existência. A imagem inferior, tirada do alto de um morro que ainda permanece no local, enquadra a rotunda de Ribeirão Vermelho – a maior da América Latina – ao lado dos galpões das oficinas e da estação. Uma composição de vagões serpenteia entre as edificações. Ao fundo, as montanhas oeste mineiras. As imagens compõem uma montagem assimétrica, cortada em ângulos retos e curvas. Ao redor, temas que nada lembram o processo de industrialização – margaridas e linhas retas que se transformam em fitas. No canto superior direito, um sol ilumina a montagem, que revela um ambiente sendo diversificado.

Figura 17 – Interior da oficina de Formiga, 1922

---

<sup>300</sup> VAZ, M. Idem, p.78.

Na imagem fotográfica da figura 17, o fotógrafo de Vaz enquadró o interior da oficina de Formiga. Operários entre as máquinas retrataram o ambiente de trabalho. Estariam cientes do fotógrafo? Não se sabe, pois não olharam para a câmera. A atenção

Figura 18 – Oficinas de Divinópolis, 1922

destes homens parece voltada a seus objetos de trabalho. O jogo entre luz e sombra estabelece relações que ocultam ou revelam partes da imagem. O teto escuro contrasta com o chão claro. Vê-se a presença da eletricidade, sinal de avanço tecnológico:

As oficinas de Divinópolis, construídas em 1915, eram consideradas as melhores da companhia. Na figura 18, aparece a montagem feita por Vaz em sua obra de 1922. Três imagens fotográficas de diferentes áreas do interior das oficina. A superior, mostra rodas de aço e uma grande máquina em primeiro plano. Ao fundo, um amontoado de homens e peças de metal, iluminadas pela luz que entra de fora por aberturas na edificação. A imagem central, menos nítida, focalizou uma parte da oficina, ao lado esquerdo, e a imagem inferior, aspecto do lado direito do prédio. Máquinas metálicas dominam os cenários, com pequenas figuras humanas afogadas em seu meio.

Segundo Murilo Vaz, a oficina de Divinópolis seria uma das mais bem montadas da América do Sul. Sua energia era gerada em sua própria usina hidroelétrica, com três turbinas. Com a eletrificação, a oficina passou a dispor de aparelhos automáticos. Contava com cinco grandes galpões, separados por um “*carretão*” elétrico. Este rebocava as locomotivas para as “*vallas de reparação*”, onde pontes rolantes e guinchos automáticos, com capacidade para até cinqüenta toneladas, compunham o cenário, em que operários executavam reformas e chegavam a montar locomotivas a partir de peças de trens avariados. Pelos galpões distribuíam-se oficinas de limadores, torneiros, ferreiros, caldeireiros, além das instalações de plaina e de fundição de ferro e bronze. Estas dependências possuíam instalação de água potável, ar comprimido e óleo combustível. Uma Vila Operária (figura 19), para abrigar os trabalhadores de “*tão importante departamento da Estrada*” completava o complexo ferroviário de

Divinópolis<sup>301</sup>. Nota-se a ausência do elemento humano. As casas, aparentemente novas, cintilam em meio a uma paisagem rural que se transforma em cenário da modernização:

Figura 19 – Escola e Vila Operária em Divinópolis.

Na figura 20, outra imagem fotográfica, Vaz, mostra o interior da oficina de Lavras. Este galpão aberto seria utilizado para a construção e reforma de locomotivas e vagões, como o carro do correio da fotografia. Está sobre uma superfície móvel, que o transportaria de fora para dentro da oficina. Não aparecem figuras humanas nesta imagem com sua simetria geométrica, exibindo o vagão e, atrás dele, um galpão que parece continuar *ad infinitum*.

A EFOM, assim como qualquer ferrovia do período estudado, ganhava vida a partir de uma comunidade de atores dividida em dois grupos fundamentais: os organizadores do trabalho e os trabalhadores. O primeiro, era composto pelos dirigentes da empresa e técnicos especializados. O segundo, numericamente maior, comportava os

---

<sup>301</sup> VAZ, M. Idem, p. 62; 111-112.

trabalhadores assalariados e, até 1888, escravos. Neste universo do trabalho ferroviário, há uma distinção básica entre o mundo da estação e o mundo do tráfego. Na estação, os funcionários letrados, escriturários, telegrafistas e despachantes, seriam controlados pelo agente da estação. Ao longo dos trilhos, turmas de trabalhadores braçais cuidariam da manutenção e construção da infra-estrutura, sob orientações do mestre de linha.

Figura 20 – Oficina de Lavras, 1922

Esta hierarquia do trabalho sofria a resistência dos próprios trabalhadores, através uma dinâmica de lutas sociais. Diferentes formas de resistência, por sua vez, desencadeariam reações da administração da empresa. Para Liliana Segnini, à medida que os operários adquiriam um grau maior de conscientização com relação a seu papel no processo de produção, as formas de organização do trabalho e de conseqüente controle da mão de obra eram modificadas<sup>302</sup>. O período estudado é caracterizado pela passagem da situação de “*dominação sem disfarces*”, incluído o trabalho escravo, ao processo de constituição de relações paternalistas. A criação do Instituto de Auxílios Mútuos dos Funcionários da EFOM, por exemplo, que em princípio parece ser um

---

<sup>302</sup> SEGNINI, L. Ferrovia e Ferroviários: uma análise do poder disciplinar na empresa, p.17

privilégio doado aos trabalhadores, constituiu-se em mecanismo de controle do movimento operário. O mesmo ocorreu com a construção de vilas operárias, como a de Divinópolis, que reduziram a dependência do capital em relação ao trabalho.

Evidencia-se uma oposição entre as representações d'*O Resistente*, marcadas pela ordem e tranquilidade dentro da fábrica, e as fotografias que revelam a aparência ofuscada dos trabalhadores. Mas, neste mesmo periódico, as imagens harmônicas apresentadas no mês de junho de 1898, dariam lugar, em breve, a notícias de um conflito na companhia: a greve dos funcionários de outubro no mesmo ano. O periódico mostrou uma visão alinhada com os interesses patronais, onde os trabalhadores foram representados como elementos hostis, legitimando o uso da força policial.

Segundo *O Resistente*, o presidente da EFOM, Antônio Francisco da Rocha, ao saber da greve, teria comunicado a 1ª. Circunscrição de Polícia de São João del Rei, pois cerca de cem empregados da empresa achavam-se aglomerados em frente ao escritório da companhia, “*em atitude hostil*” a sua pessoa<sup>303</sup>. O delegado, um inspetor e doze praças de polícia teriam ido ao local. De acordo com este periódico, a polícia agiu de modo pacífico, indagando “*(...) os empregados sobre o motivo que os levava a desacatar o presidente da companhia (...)*.”<sup>304</sup> Os trabalhadores justificaram o movimento alegando um atraso no pagamento de seus salários que já alcançava dois anos! O delegado, pedindo aos trabalhadores que mantivessem a calma, buscou esclarecimentos com a direção da companhia. Ao questionar o presidente Antonio Rocha, a polícia foi informada que, pelo fato da companhia não ter recebido o subsídio prometido pelo governo, simplesmente não seria possível pagar os empregados. O

---

<sup>303</sup> *O Resistente*. São João del Rei “Greve”. 6/10/1898. p.1.

<sup>304</sup> *O Resistente*. São João del Rei “Greve”. 6/10/1898. p.1.

delegado teria então ordenado a dispersão dos grevistas “(...) *no que incontinenti foi atendido.*”<sup>305</sup>

Subjaz a esta matéria jornalística que a reivindicação dos trabalhadores se defrontava, nesse momento, com a ausência de possibilidade de negociação direta com a empresa ou com o Estado. A relação dos grevistas era com a polícia, com a qual não havia muito espaço para o diálogo. Não há menção nesta reportagem à organização política dos operários, considerados ameaças à ordem, ao contrário da cena descrita no mesmo jornal quatro meses antes. Apenas aparecem sinais de sua consciência de exploração, aliada à tentativa de ação direta. O artigo sobre a greve de 1898 termina tornando públicas as ações tomadas pelas autoridades concernentes ao movimento dos trabalhadores: “*Para garantir a companhia, mandou o Sr. delegado reforçar as patrulhas d’aquella rua.*”<sup>306</sup> Esta é uma evidência de que, se por um lado, a construção das ferrovias era uma questão política, por outro, o movimento operário era, de fato, tratado e representado como uma questão de polícia.

Uma década depois, o periódico semanal, *O Trabalho*, de Patos de Minas, estilo tablóide, com oito páginas, manuscrito e mimeografado, também publicou uma série de artigos sobre a ferrovia. Havia, neste momento, um debate nesta cidade sobre o traçado da EFG. Patos de Minas disputava com Patrocínio o lugar de entreposto ferroviário entre Minas e Goiás. No periódico, está impressa a ansiedade e a expectativa de setores da sociedade patense que esperavam a chegada dos trilhos<sup>307</sup>.

Ao lado deste debate, o jornal também noticiou os problemas e conflitos no cotidiano do trabalho na EFG. Em agosto de 1908, *O Trabalho*, em um artigo intitulado “*E. de Ferro Goyaz*”, registrou informações “*entristecedoras*” que constantemente

---

<sup>305</sup> *O Resistente*. São João del Rei “Greve”. 6/10/1898. p.1.

<sup>306</sup> *O Resistente*. São João del Rei “Greve”. 6/10/1898. p.1.

<sup>307</sup> Com o início da construção da EFG, partindo de Formiga, a cidade de Patos de Minas figurou em alguns projetos. O trajeto adotado e de fato construído, no entanto, passou mais ao sul, chegando em Patrocínio, em 1918.

chegavam à redação sobre o quadro desolador em que encontravam-se os trabalhadores da EFG. Estes estariam sendo submetidos a péssimas condições de trabalho. *O Trabalho*, cujo próprio nome sugere uma identificação com os trabalhadores, confirma esta hipótese ao descrever a situação na “*ponta dos trilhos*”. Nos trechos em construção da EFG, “(...) *o seu empreiteiro tem abusado tanto dos pobres trabalhadores que se torna necessário uma intervenção energética da Companhia e do governo por intermédio do seu fiscal.*”<sup>308</sup> Este empreiteiro era o mesmo Antonio Francisco da Rocha que, dez anos antes, entrara em conflito com os trabalhadores da EFOM, em São João del Rei. Após coordenar os trabalhos da EFOM, Rocha foi contratado como empreiteiro para a construção da EFG, entre Formiga e o Rio São Francisco<sup>309</sup>.

*O Trabalho* representou os operários como “(...) *pobres obreiros do progresso, que mourejam de sol a sol, num serviço penoso para ganhar um misero ordenado*”. O periódico construiu, em sua narrativa, um cenário de exploração no qual os operários estariam submetidos a um salário considerado deficiente. Além disso, o empreiteiro Antonio Rocha seria um administrador de caráter autoritário. Os operários deste empreendimento móvel, ficavam inteiramente dependentes da companhia para sua própria sobrevivência. Neste periódico, Antonio Rocha obrigava seus empregados, “(...) *por meios torpes e infames a se sortirem em um armazem de sua propriedade por preços tão fabulosos que chega a irritar a honestidade dos aventureiros.*”<sup>310</sup>

Trata-se do que pode ser denominado sistema de barracão, comum em áreas rurais. O pagamento, supostamente diário, feito aos trabalhadores, não seria suficiente sequer para a obtenção de produtos de subsistência no único armazém disponível, o da empresa. Assim, eles seriam obrigados a contrair dívidas, também diárias, com a

---

<sup>308</sup> *O Trabalho*. Patos de Minas “E de Ferro Goyaz” 9/8/1908. n.61/ano3. Patos de Minas. p.1.

<sup>309</sup> *Cidade do Patrocínio*. Patrocínio. “Notas sobre os trabalhos da Companhia Estrada de F. Goyaz”. 16/9/1911. n.93/ano2.p.1.

compra de comida, bebida e outros produtos básicos. Desta maneira, um laço de dependência necessária estabelecia-se entre os operários e o armazém. O pagamento diário (*jornal*), segundo este periódico, seria de Rs 2\$000 por trabalhador braçal, enquanto o quilo de toucinho seria vendido no armazém por Rs 35\$000 e o quilo de feijão por Rs 20\$000. Estes dois gêneros, que constituíam, ao lado da farinha, a base alimentar dos operários, eram superfaturados em até 150% por Antonio Rocha. Com o decorrer do tempo e aumento das dívidas dos trabalhadores, estes seriam levados a uma situação de semi-escravidão, em que seus salários seriam totalmente gastos no barracão. Segundo *O Trabalho*, os trabalhadores já teriam reclamado à direção da EFG sobre os abusos, mas não se sabe quais providências teriam sido tomadas.

Este periódico não pode ser considerado um órgão da imprensa operária, mas seus redatores se manifestaram claramente contra o que chamaram de abusos e até de extorsão por parte do empreiteiro. O dilema no qual os empregados de Antonio Rocha se encontravam era o seguinte: “(...) *ou comprar no seu barracão ou não receber o salario.*”<sup>311</sup> Patos de Minas, onde era publicado *O Trabalho*, não foi contemplada pela EFG, cuja direção decidiu construir a estrada passando por Patrocínio, em direção a Goiás. De qualquer forma, o debate no jornal patense mostra como a ferrovia teria influenciado o imaginário social mesmo de comunidades fora do alcance dos trilhos.

Em Patrocínio, um outro periódico retratou as condições de trabalho na ferrovia que integraria o Oeste de Minas às grandes cidades e principais portos do País. No *Cidade do Patrocínio*, um artigo de setembro de 1911 expôs os problemas que dificultariam a execução das obras. Estes seriam principalmente relacionados às condições naturais, como chuvas e enchentes; ao arriscado transporte de materiais sobre

---

<sup>310</sup> *O Trabalho*. Patos de Minas. “E de Ferro Goyaz” 9/8/1908. n.61/ano3. p.1.

<sup>311</sup> *O Trabalho*. Patos de Minas. “E de Ferro Goyaz” 9/8/1908. n.61/ano3. p.1.

os rios pelo *cabloway* (um conjunto de dois cabos de aço, com até 90m de extensão, colocados cerca de 14m acima do nível da água dos rios); à falta de pedras e areia nas margens dos rios e de oleiros que soubessem fazer tijolos; à necessidade de sempre se construir uma ponte provisória antes da permanente; e ao lento transporte de materiais até as margens dos rios, feito em carros-de-bois.

Este periódico registrou as atividades de terraplanagem como movimentos de terras incríveis. Em outro artigo, de maio de 1913, informou-se que, para garantir a alimentação dos trabalhadores, uma das primeiras coisas a serem feitas no local escolhido para montar o *abarracamento*, ou acampamento das turmas, seria um “(...) *grande forno para o fabrico de pães*”<sup>312</sup>. Esta realidade dos modos provisórios de habitação enfrentada pelos operários do trem pode ser vista em uma fotografia de Vaz, de um rancho próximo a Angra dos Reis, na figura 21. Três homens a cavalo, provavelmente diretores ou empreiteiros das obras, pousam no centro do primeiro plano. Um deles, mais adiante, com roupas brancas e chapéu parece ser o mais importante. Em segundo plano, ao redor deles, algumas casas de madeira, cobertas de sapé e, no centro, um grupo de pessoas, menos distintas, de pé sobre uma elevação:

Figura 21 – Um rancho ferroviário próximo a Angra dos Reis, 1922

---

<sup>312</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “Estrada de Ferro Goyaz”. 24/5/1913. n158/ano4. p.2.

As condições de trabalho foram representadas nas fotografias de forma dispersa. Em coleções, como a obra de Mucio Vaz, entre muitas fotos de pontes, casas de funcionários, locomotivas, estações, túneis, produtos prontos do processo de modernização infra-estrutural, poucas imagens revelam o trabalho enquanto ocorria. Uma delas, reproduzida na figura 22, mostra uma cena impressionante. Com picaretas em punho, quinze operários, distribuídos em três grupos, atacam uma encosta rochosa da Pedra Branca. Cada grupo sobre plataformas suspensas, suspensa por cordas e firmadas com estacas de madeira, investiam contra a rocha. Aos poucos, desmanchavam, à mão, um obstáculo natural, abrindo caminho para a máquina. Em baixo, olhando para a câmera, um homem não está trabalhando. Seria um inspetor ou empreiteiro? Não se sabe. Esta imagem mostra o trabalho em ação, uma esforço penoso na luta entre cultura e natureza.

Figura 22 – Corte na Pedra Branca

A provisoriiedade do processo de trabalho não deixou de ocupar os quadros fotografados, apesar de ser mais ocultada do que revelada. Na obra de Vaz, uma montagem das pontes provisórias no trecho da EFG encampado pela EFOM, mostra um cenário assustador. Uma foto maior retangular focaliza uma ponte a cerca de 10 metros de altura, evidentemente precária, irregular, sustentada por troncos de madeira que não inspiram segurança. Esta imagem é invadida por outra, menor, de uma pequena ponte, apoiada em apenas uma peça de madeira. A montagem é decorada, novamente, com temas burlescos, flores e ornamentos ecléticos, destoando da rudeza da infra-estrutura:

### Figura 23 – Pontes provisórias, 1922

Estas imagens expõem cenários e personagens em transformação. São imagens da modernidade em curso, que acompanham os “*avanços e percalços no campo das obras ferroviárias*”<sup>313</sup>. De acordo com Francisco Foot Hardman, as fotografias de ferrovias

---

<sup>313</sup> HARDMAN, F.F. Idem, p.48.

são “(...)signos de tempo novo e veloz, mas, também, indícios da própria melancolia e fugacidade que cerca os aparelhos e maquinismos da civilização técnica.”<sup>314</sup>.

Um dos principais problemas de empreendimentos industrializados no Brasil relacionava-se ao trabalho especializado. O técnicos, em sua maioria engenheiros estrangeiros, seriam como que apêndices do capital externo e da tecnologia que entrava no país. Mas, se por um lado, neste período anterior à existência de escolas técnicas, as ferrovias eram dirigidas majoritariamente por engenheiros, por outro, formavam muitos técnicos através da prática. De acordo com Liliana Segnini, as ferrovias foram escolas na formação de hábitos de trabalho capitalista<sup>315</sup>.

Dificuldades de ordem técnica estariam presentes nos trabalhos de construção de obras de arte, viadutos, pontes, pontilhões, túneis, etc. Na imagem da figura 24, encontrada no *Pequeno Histórico*, de 1996, observa-se uma equipe de trabalhadores investidos da tarefa de construção de uma ponte. O local e a data não são identificadas. A legenda diz apenas que trata-se da fotografia da construção de uma ponte na EFOM, “tirada depois da baixa das águas”<sup>316</sup>. Vinte e um homens sobre uma ponte posam para o fotógrafo. Estão misturados, chefes e empregados. Os chapéus também diferem, alguns são tipicamente rurais, enquanto outros são quepes ferroviários, chapéus de funcionários industriais. Este operariado visivelmente constituído por homens mestiços, negros e brancos, parecem ser controlados por um homem, aparentemente mais velho, todo de branco, o único de gravata. Posiciona-se separado dos operários, na parte centro-esquerda da imagem.

Obras como estas mobilizavam a curiosidade da população das regiões por onde passava a ferrovia. Neste processo, eram formadas relações sociais entre operários e

---

<sup>314</sup> HARDMAN, F.F. Idem, p.49.

<sup>315</sup> SEGNINI, L. Idem, p.15.

<sup>316</sup> RFFSA. *Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM)*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1996, p.19.

comunidades locais que poderiam resultar na contratação de novos empregados. Este foi o caso do português Manuel da Costa Fontelas. Sua filha, que também tornaria-se ferroviária, Sra. Maria Fontelas, foi entrevistada pelo autor desta dissertação em duas ocasiões diferentes, em agosto de 1999 e novembro de 2001. Segundo ela, seu pai, Manuel, imigrou para o Brasil em 1907. Em seu país deixou a esposa, Joaquina Pires Dias, e a filha, Maria, com apenas oito meses de idade<sup>317</sup>. Neste momento, no início do século XX, o Brasil recebia muitos imigrantes portugueses, que encontravam trabalho no processo de industrialização de sua ex-colônia.

Figura 24 – Construção de ponte na EFOM, sem data

---

<sup>317</sup> Maria de Jesus Fontelas nasceu aos 11 de fevereiro de 1907, em uma aldeia próxima a Vila Real de Trás os Montes, no norte de Portugal. Reside atualmente em Caxambu, MG.

Manuel veio para o Brasil, trazendo algum dinheiro conseguido, como empréstimo, de parentes. Estabeleceu-se em São João del Rei, montando uma fábrica de banha em sociedade com o brasileiro João Costa. Exportavam banha para o Rio de Janeiro e até para a França. No entanto, os negócios não estavam indo bem, o que teria levado Manuel a buscar conhecer outras atividades que, naquele momento, exigiriam pessoas com certo grau de instrução. As empresas ferroviárias contratavam muitos imigrantes, já familiarizados com este tipo de transporte e com seu trabalho.

As obras da EFOM estavam em pleno andamento. Manuel não era graduado, mas tinha muita afinidade com a ferrovia e a engenharia civil. Uma ponte seria construída entre as estações de João Pinheiro e Conceição da Barra. O chefe da equipe de construção de pontes era também português, Sr. Gonçalves. Manuel foi até o local, observar a obra e, conversando com Sr. Gonçalves, foi informado que a ponte viera com defeito e que, assim, não conseguiriam montá-la. A ponte teria vindo errada e deveria ser devolvida aos fabricantes ingleses. Mas, Manuel teria se surpreendido: *“O que? Inglês mandar ponte errada? Isto não é muito bom de se acreditar.”*

No meio da discussão, Manuel pediu para ver o projeto da ponte. Sr. Gonçalves, certo de que a ponte estava com defeito, deixou Manuel analisar o croqui. E, à luz de candeeiro, Manuel concluiu que a ponte não tinha nenhum defeito. O problema estava na falta de compreensão do projeto. Tratava-se de uma ponte elevada, sem pilares, uma armação que se sustentaria apenas nos barrancos das margens do rio. Manuel explicou o funcionamento da nova ponte à equipe construtora. Com esse auxílio prestado à EFOM, o Sr. Gonçalves, que estava já pensando em *encostar* (aposentar-se), convidou Manuel para substituí-lo na chefia da equipe de construção de pontes. Segundo Sra. Maria, ao *encostar*, Sr. Gonçalves receberia uma pensão igual ao salário, fornecida pelo Instituto

de Auxílios Mútuos dos Funcionários da EFOM. Dessa forma, Manuel entrou para a EFOM e passou a conviver com a realidade do trabalho ferroviário.

A formação da força de trabalho foi um problema também abordado pela imprensa. A EFG atravessava uma região onde nada parecido jamais havia sido realizado. Poucos habitantes locais estariam qualificados a trabalhar nas obras. Muitos receavam acompanhar as companhias sertão adentro. A distância entre centros urbanos ou fazendas, onde se encontravam pessoas aptas aos trabalhos das estradas de ferro, contribuiria para que esta mão de obra habilitada deixasse de procurar trabalho na ferrovia, devido às despesas excessivas de viagem até a ponta dos trihos<sup>318</sup>. Em algumas edições deste periódico, durante os anos de 1911 e 1912, foi publicado um anúncio da EFG, uma propaganda de emprego, solicitando trabalhadores para a construção da ferrovia entre Ibiá e Araxá:

***E. F. GOYAZ***

*No ramal da E.F. Goyaz de Araxá a S. Pedro – precisa-se de trabalhadores*

*Paga-se bem e todo o pagamento é feito no fim de cada mez.*

*Actualmente existem em serviço 500 homens e necessita a Empreza de elevar*

*esse numero a mais de mil homens*

***ESCRITORIO - - ARAXÁ***

*E. de Minas*<sup>319</sup>

Este anúncio evidencia, de forma clara, como a companhia teria elaborado estratégias de atração e formação de uma força de trabalho. Destaca-se a atraente promessa de bom pagamento, “*feito no fim de cada mez*”<sup>320</sup>, o que, no entanto, não foi realizado durante muito tempo. O objetivo do anúncio seria recrutar mão de obra local,

<sup>318</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “Notas sobre os trabalhos da Companhia Estrada de F.Goyaz”. 23/9/1911. n.94/ano2. p.2

<sup>319</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. 21/12/1912. n.158/ano 4. p.2.

<sup>320</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 12/10/1912. n.149/ano3; 21/12/1912. n.158/ano4. p.2.(foto!); 28/12/1912. n.159/ano2

mesmo que inexperiente em trabalhos industriais. A atividade a ser exercida não é especificada no anúncio, sinal de que não seria necessário ao candidato ter qualificação no ramo ferroviário. Provavelmente, muitos habitantes locais seriam contratados para trabalhos braçais e serviços mais pesados. Passariam a ser considerados *trabalhadores de soca*. O trabalho seria aprendido e o trabalhador formado pela prática. A ferrovia oferecia promessas de remuneração interessantes a uma população que não estaria habituada a ser empregada por grandes empresas. Mas, esta promessa de salário mensal, veiculada em vários números do *Cidade do Patrocínio*, foi, de certa forma, uma propaganda enganosa. Em breve, a EFG atrasaria por mais de um ano o pagamento de seus funcionários e entraria em falência.

Em 1914, com a deflagração da Grande Guerra na Europa, configurou-se uma crise econômica mundial. Esta crise foi ainda mais aguda em relação à exportação européia de máquinas e peças necessária à construção ferroviária em países não-industrializados, como o Brasil. O periódico patrocínense, *Cidade do Patrocínio*, em julho deste ano informou que, apesar da guerra, os trabalhos da EFG continuavam a ser realizados sem interrupção. A *ponta dos trilhos* estaria a apenas 60km de Patrocínio<sup>321</sup>. Este jornal, menos identificado com a classe trabalhadora, indicou que, mesmo com a crise, o número de operários na obra estaria aumentando e o trabalho estaria sendo executado em “*boa ordem*” e “*celeridade*”.<sup>322</sup>

Mas, em pouco tempo o mesmo periódico mudou o tom, de otimista a apreensivo, noticiando que os trabalhadores estariam sem receber salários há nove meses. A obra continuava em andamento graças à dedicação e ao sacrifício dos operários. O próprio jornal lançou a pergunta: “*A quem attribuir a causa de tamanha*

---

<sup>321</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz – excursão á ponta dos trilhos”. 18/7/1914. n.234/ano5. p.1.

<sup>322</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz – excursão á ponta dos trilhos”. 18/7/1914. n.234/ano5. p.1.

*injustiça?*”<sup>323</sup> E elaborou uma problematização sobre esta situação. Emílio Schnoor, empreiteiro geral da EFG estaria na raiz do problema, por não ter feito o pagamento aos operários. Porém, Schnoor defendia-se alegando não ter recebido os recursos do governo para efetuar o pagamento dos salários atrasados. Para tentar solucionar a questão, o sub-empreiteiro da obra, Francisco Peres Figueroa, teria ido ao Rio de Janeiro, tentar levantar estes recursos. Na interpretação do *Cidade do Patrocínio*, tratava-se de uma “*incomprehensível balburdia*”, no meio da qual, os operários estariam evidentemente passando pelas mais duras necessidades.

Esta situação “*afflictiva*” demandaria uma solução emergencial, segundo o periódico que, mesmo não sendo um órgão de imprensa operária, caracteriza como uma “*injustiça clamorosa*” a situação dos operários. A comunidade de Patrocínio, certamente estaria ansiosa em receber a EFG, e por isso não pouparia críticas à lentidão da obra, cujas causas poderiam ser as más condições do trabalho. Assim, fazia-se necessário defender o trabalhador, agente crucial para a construção da ferrovia. Nas páginas deste periódico: “(...) *O dinheiro do trabalhador, do operario, é um dinheiro sagrado; é um crime imperdoavel protelar-se-lhes os pagamentos*”.<sup>324</sup>

Trabalhar tanto tempo assim sem receber salário seria possível através do *sistema de barracão*. No mês seguinte, em meio a esta crise, após dez meses de atraso no pagamento dos operários, a companhia teria decidido tomar alguma atitude. Uma grande comissão foi formada, composta por diretores da EFG e da EFOM, além de representantes da comunidade. Esta comissão fez uma viagem de reconhecimento das

---

<sup>323</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 26/7/1914. n.234/ano5. p.1.

<sup>324</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 26/7/1914. n.234/ano5. p.1.

obras<sup>325</sup>. Novamente, não se conhecem as medidas tomadas. Sabe-se, porém, que a situação se agravaria ainda mais.

Na edição de três semanas depois, o *Cidade do Patrocínio*, em tom de aflição e temor de que o projeto de integração de Patrocínio na malha ferroviária nacional fosse ameaçado pela crise, levou aos seus leitores a perspectiva de um quadro desolador, em que operários trabalhariam sem receber há quase um ano. Por isso, reinaria entre eles um grande desânimo, “(...) *estando os operarios em via de abandonarem os trabalhos da construcção*”. Este periódico revelou sua preocupação venal, deixando escapar o que, de fato, seria preocupante: “*Considerando sobretudo, que a estrada de ferro vem servir uma cidade que se acha em franco progresso, com elevada população, seria desastroso o seu não prosseguimento agora.*”<sup>326</sup> Por isso, apontar os problemas, difundir as questões envolvidas com a construção da obra, entre elas as condições de trabalho, seriam meios de pressionar a companhia a concluir a empreitada.

Durante o período da Grande Guerra, os trabalhos da EFG continuaram, mas muito lentamente. Cerca de 50km, entre a Estação de Serra do Salitre e Patrocínio, levaram quatro anos para serem construídos, enquanto os primeiros 250km da EFG foram concluídos em cinco anos. A ligação com Patrocínio foi inaugurada em outubro de 1918, e Goiás só foi alcançada, por este trecho, na década de 1940. Ainda não é possível conhecer os desdobramentos do drama dos operários. Mas, de fato, a EFG, cuja principal razão de ser, motivo de seu próprio nome, seria a condução dos trilhos do

---

<sup>325</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 2/8/1914. n.236/ano5. p.1. Representaram a EFG o Dr. Getulio Silva, chefe de tráfego; Dr. Brindley Hicks, chefe de locomoção; Dr. Cyriaco Amaral, engenheiro-chefe; Dr. Alfredo de Oliveira Graça, engenheiro-fiscal; Dr. Felipe Godinho Caldeira, engenheiro de construção; Dr. Catella, engenheiro da Empresa Schnoor; Sr. Francisco Barbosa de Oliveira, o *Chichi*, farmacêutico da EFG; e o Sr. Maximino Alves, administrador geral da construção da ferrovia. Representando a EFOM foram o Dr. Augusto Pestana, diretor da companhia; Dr. Candido Mariano, chefe do tráfego; Dr. André Verissimo, engenheiro-efe da seção; Dr. Rebouças Sobrinho, engenheiro-efe da construção; Dr. Henrique Savoia e Dr. Paulo da Costa Azevedo, engenheiros-empregados das obras; Dr. José Berredo, engenheiro-chefe da companhia; e Sr. Durval Lacerda, desenhista do tráfego. É interessante notar que além do Sr. Adolpho Pieruccetti, proprietário do Hotel Meridional de Patrocínio, e do Pe. Nicolau Catalan, redator do *Cidade do Patrocínio*. A comissão contou também com a presença do Sr. José Picchi, mordomo da embaixada dos Estados Unidos da América, no Rio de Janeiro.

progresso ao estado de Goiás, faliu. Foi leiloadada e adquirida pelo Governo Federal, estacionando-se em Patrocínio<sup>327</sup>. Em 1920, a EFOM adquiriu o trecho de Formiga a Patrocínio, construída pela breve EFG.

No final da década de 1910, o transporte ferroviário no Oeste de Minas foi marcado por este encampamento e pela greve dos trabalhadores da EFOM. Em julho de 1919, o periódico *Minas-Jornal*, de São João del Rei, deu notícias sobre o “*alastramento da greve pela Oeste de Minas*”. Em Ribeirão Vermelho, Divinópolis e Barra Mansa, os operários estariam mobilizados pacificamente e paralisados, com o objetivo de receber um aumento em seus salários. De acordo com este periódico, os trabalhadores da EFOM estariam recebendo os mais baixos ordenados ferroviários do país. Reivindicavam, assim, um aumento de 50%.

Mais uma vez, da mesma forma que no caso da Greve de 1898, a diretoria da companhia, assim que soube do “*levante*” da força de trabalho, tratou de solicitar que a polícia cumprisse o seu papel de mantenedora da ordem e protetora da propriedade. Uma força do 51º Batalhão de Caçadores teria sido convocada para guardar a estação e as oficinas de São João del Rei. Mas, os operários, comprometendo-se a não danificar as máquinas, teriam conseguido a retirada da força policial em uma negociação direta extraordinária com a companhia<sup>328</sup>. De acordo com este periódico, os operários conquistaram a equiparação de seus salários aos da E.F. Central do Brasil

Nestes artigos é possível perceber o universo de relações entre as comunidades locais e as companhias ferroviárias. O periódico *Reformador*, de Divinópolis, retratou a Greve de 1919 como um movimento romântico, apoiado por setores das esferas dominantes locais. Um artigo intitulado “*Écos da Greve*”, publicado em outubro de

---

<sup>326</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz – appello aos nossos representantes”. 22/8/1914. n.239/ano5. p.1.

1919, discorreu sobre o “*belissimo movimento grevista de 24 de junho*”. Os trabalhadores em greve, abatidos pela falta de alimentos e outros recursos básicos à continuidade do movimento, pareciam estar fadados ao fracasso. Neste contexto, alguns comerciantes, industrialistas e fazendeiros locais, teriam oferecido auxílio aos grevistas. O fazendeiro Elpidio Costa chegou a manter “(...) *os grévistas aquartelados em S. João, durante algum tempo, á sua custa exclusiva.*”<sup>329</sup> Esta ajuda não seria fortuita, muito menos uma adesão do fazendeiro à causa do movimento operário. Seu interesse residia na implantação da ferrovia, que seria construída pelos trabalhadores. Estes deveriam ter condições para fazê-lo. Assim, o apoio às suas reivindicações seria uma forma de defender que a obra não fosse interrompida por culpa do conflito entre a empresa e seus empregados.

Com o encampamento da EFG, a EFOM incorporou, em sua força de trabalho, os empregados da extinta companhia. Mas, de acordo com o periódico *A Tribuna*, de São João del Rei, alguns ex-funcionários da EFG estariam pleiteando junto ao governo federal, “(...) *por meio de fortes empenhos de politiqueros habeis (...)*”<sup>330</sup>, a inclusão em cargos elevados da EFOM. Este jornal são-joanense, seria direcionado a leitores desta cidade e região, distantes mais de 500km das linhas incorporadas. Entre seus leitores estariam os funcionários da EFOM. *A Tribuna*, fazendo jus ao nome, julgou que seria odioso, além de uma demonstração de “*pessimo tino administrativo*”, se o governo federal aceitasse as pretensões de ex-funcionários de “(...) *uma companhia que tão má conta deu de sua actividade*”, em detrimento dos servidores da EFOM. O periódico instigou seus leitores ao afirmar que tal *erro* só seria cometido se “(...) *deste paiz*

---

<sup>328</sup> Minas-Jornal. São João del Rei. “Greve da oeste”. 25/7/1919. n.115/ano2. p.1.

<sup>329</sup> Reformador. São João del Rei. “Écos da Gréve”5/10/1919. n.26/ano1. p.1.

<sup>330</sup> A Tribuna. São João del Rei. “E.F. Oeste de Minas e Goyaz” 14/3/1920. n.298/ano6. p.1.

*tenham de todo desaparecido o senso comum, a razão e a justiça.*”<sup>331</sup> Artigos como este evidenciam como o mundo do trabalho seria composto por lutas e conflitos de toda espécie: entre patrões e empregados, empregados e empregados, patrões e patrões. Também dão sinais do cotidiano das condições de trabalho nestas empresas ferroviárias, com o personagem ou sujeito coletivo dos trabalhadores.

Um assunto estampado nas páginas de alguns dos periódicos analisados merece alguma atenção nesta análise: os acidentes ferroviários. Mais que simples acidentes de trabalho, que se dariam dentro da atmosfera fabril, os acidentes aqui tratados ocorreram sobre os trilhos, durante viagens de trens carregando passageiros e mercadorias. Em tom jornalístico, soando a reportagem policial, periódicos anunciaram mortes e descreveram a agonia das testemunhas durante descarrilamentos, colisões e outros acidentes. O periódico são-joanense, *A Patria Mineira*, “*orgam da idéa republicana*”, publicou em 1890 uma reportagem intitulada “*Descarrilhamento e Mortes*”. O acidente em questão ocorrera entre as estações de João Gomes e Dias Tavares. O periódico elaborou uma representação dos momentos do acidente, que cabe ser reproduzida:

*“O trem aproximava-se de uma passagem de nível quando uma boiada tentou atravessar a linha; o maquinista apitou seguidamente, mas foi impossivel impedir o avanço da boiada. Vendo o perigo, o maquinista deu duas vezes contra-vapor, apertou os freios Westinghouse, mas debalde a machina atirou-se sobre a boiada, esmagando, partindo, despedaçando 26 bois, e nesse mesmo momento, descarrilhando, atirou o foguista pelos ares e virou-se sobre o maquinista, enterrando-se uma alavanca no ventre do misero e esmagando-lhe parte do corpo sobre o seu enorme peso”*.<sup>332</sup>

Ao que tudo indica, não houve mortes entre os passageiros. Mesmo assim eles teriam sentido de forma traumática o choque do acidente, temendo uma explosão na locomotiva. Percebendo o medo das pessoas a sua volta, o maquinista ainda teria

<sup>331</sup> *A Tribuna*. São João del Rei. “E.F. Oeste de Minase Goyaz” 14/3/1920. n.298/ano6. p.1.

<sup>332</sup> *A Patria Mineira*. São João del Rei. “Descarrilhamento e Mortes”. 5/6/1890. n.3/ano1. p1

conseguido pronunciar suas últimas palavras, imbuído do dever de manter a segurança dos passageiros. Segundo o jornal, este trabalhador representado como um mártir heróico, teria exclamado a todos: “*Não tenha receio, eu abri as valvulas do vapor*” evitando, assim, uma explosão. Apesar dos freios não terem respondido, o artigo mostra uma crença na máquina, infalível, desde que propriamente operada pelo homem.

Figura 25 – Acidente com composição próximo a Campos Altos, década de 1950

Estes acidentes seriam investigados pela polícia, como mostra um artigo do periódico *O Reporter*, também de São João del Rei, de 1908. Em sua narrativa, o proceso judicial teria sido concluído com a absolvição, por parte do Juiz de direito da Comarca, dos acusados como culpados pelo acidente de junho: Carlos Hollerbach, chefe

do tráfego da EFOM; Antônio Carneiro, agente da estação; e Azildo Nogueira, telegrafista.<sup>333</sup> Esse artigo revela que, em casos de acidentes, responsabilizavam-se os funcionários com maior autoridade. Neste caso, o chefe geral da locomoção da empresa, o agente da estação mais próxima ao acidente e o telegrafista, responsáveis pela circulação de informações. Mas, como não havia uma legislação sobre acidentes ferroviários, os acusados foram absolvidos. Poucos anos depois, em 1912, foi aprovada a primeira lei estabelecendo a responsabilidade civil de empresas ferroviárias sobre acidentes de trabalho.

A qualidade dos serviços seria fortemente prejudicada pelos acidentes. Assim, as comunidades locais se organizariam, exigindo atitudes das diretorias da empresa. Em um artigo do *Cidade do Patrocínio*, de 1918, a EFG foi congratulada sobre a substituição do superintendente Victoriano Borges de Mello pelo Sr. Sartori. De acordo com este periódico, antes desta substituição, uma viagem entre Formiga e Catiara se daria por trechos de linha desnivelada, expondo os passageiros a grandes perigos. Em um só dia teriam ocorrido 22 descarrilamentos entre estas estações<sup>334</sup>. O novo superintendente, no início de seu mandato, estaria conseguindo fazer com que os trens chegassem no horário e que o telégrafo funcionasse. Por isso, foi elogiado em duas edições. O Sr. Sartori teria organizado 30 turmas de trabalhadores de conservação dos trilhos, entre Formiga e Catiara, num total de 180 homens. Destes, 77 seriam do Rio de Janeiro, 60 dos que estavam parados e o restante, 43, seria composto por pessoal antigo e arrendado dos serviços da estrada. Os trabalhadores ferroviários foram representados de maneira coletiva, e o superintendente, de maneira individual, como homem enérgico, de boa vontade e conduta menos autoritária.

---

<sup>333</sup> O Reporter. São João del Rei. S/T. 11/8/1908. p.6.

<sup>334</sup> Cidade do Patrocínio. Patrocínio “E.F. Goyaz”. 19/1/1918. n.354/ano9. p.1.

Um importante problema da malha ferroviária da EFOM, trabalhada no Capítulo II, era a diferença entre as bitolas. Alguns trechos, os mais antigos, possuíam bitola de 0,76m, enquanto grande parte da ferrovia tinha bitola de 1,00m. Cada bitola exigia um material rodante – locomotivas e vagões – adequado a seu tamanho. Trechos com três trilhos possibilitavam o livre trânsito entre material rodante de bitolas diferentes. Dois trilhos em bitola de 1,00m, com um terceiro trilho interno, configurando uma bitola de 0,76m, compunham trechos de bitola mista. Em Ribeirão Vermelho, por exemplo, havia o entroncamento de bitolas diferentes em um trecho misto. Composições vindas de um trecho de 0,76m ou 1,00m entravam no trecho de bitola mista, sem problemas. Mas, quando composições vinham do trecho misto, era preciso acionar uma chave, alternando os trilhos para a bitola certa. Este ofício era responsabilidade do guarda-chaves. No entanto, muitas vezes, este trabalhador confundia o tamanho da bitola de uma composição enquanto ela se aproximava, já que a medida era feita a olho nu. Caso o guarda-chaves acionasse a chave errada, um acidente poderia ser provocado, com a composição saindo dos trilhos. Este tipo de acidente é chamado descarrilamento.

No início da década de 1920, o ferroviário prático Manuel Fontelas, que era dado a questões de engenharia, convivendo com este problema, “(...) *foi, pensou, estudou e inventou, foi o inventor das chaves mistas.*” A chave mista evitaria acidentes, pois não exigiria uma mudança na troca de bitolas. A notícia da invenção teria percorrido o meio ferroviário. A E.F. Noroeste do Brasil, entre São Paulo e Mato Grosso, que também tinha o problema da bitola, enviara uma carta a Manuel, convidando-o a ir para aquela companhia, com o salário a combinar. O engenheiro residente em Lavras, Dr. Berredo entrou em contato com Manuel, solicitando um croqui da chave-mista e questionando como poderia ser feita. Manuel afirmou que, se a EFOM

autorizasse o deslocamento de alguns operários para esta tarefa, ele mesmo poderia coordenar a construção das chaves mistas nas oficinas da própria EFOM.

Ele foi a Belo Horizonte, no escritório central da EFOM, atendendo a uma solicitação do presidente desta companhia, o Dr. Pedro Magalhães. Manuel mostrou a carta recebida da Noroeste ao Dr. Pedro que, após ler a oferta de emprego, ponderou que Manuel não deixasse a EFOM. Advertindo que, quando as companhias tivessem o segredo da chave-mista, Manuel não seria tão requisitado, Dr. Pedro ainda propôs a Manuel patentear a chave mista, uma vez que estava dando ótimos resultados. Mas, segundo Sra. Maria Fontelas, Manuel respondera: *“Dr. Berredo, eu inventei estas chaves para não estar estas máquinas sempre a cair, de resto não me interessa, não quero patentear nada não.”* Então, para atrair o interesse de Manuel em permanecer na EFOM, Dr. Pedro o ofereceu o posto de mestre de linha em uma estação recém encampada da falida EFG: Urubu, que, com o encampamento, passou a ser chamada Estação de Campos Altos, no município de Araxá. Manuel teria uma casa e todas as regalias de um mestre de linha. Poderia, assim, trazer sua família de Portugal.

Em 1924, Manuel aceitou a oferta da EFOM, e foi para Campos Altos, que passou a integrar o novo município de Ibiá. Logo trouxe sua esposa e filha, agora com dezoito anos, sem nunca ter visto o pai. Sra. Maria viria apenas visitá-lo, e retornaria a Portugal em oito meses, onde pretendia estudar advocacia. Mas, acabou ficando o resto de sua vida no Brasil. Chegou em abril de 1924. A casa do mestre de linha ficou pronta no mês seguinte.

Ela impressionou-se com a beleza natural da região. Para uma moça européia, o interior de um país tropical guardava cenas de exuberância nunca antes vistas. Segundo Sra. Maria, quando ela chegou em Campos Altos, ficou deslumbrada, não com o povoado em si,

*“que não tinha nada, mas com o horizonte visual. Que coisa maravilhosa, meu Deus, aquele horizonte visual! E eu pensei sempre que haveria de haver uma cidade ali.”*

Campos Altos, neste momento, não passava de um povoado em torno da estação, com cerca de uma dúzia de casas, alguns armazens, e a rancharia, onde ficavam as cafuas. Estas eram casas feitas com dormentes inutilizados pela companhia, colocados à pique e cobertos por placas de zinco. Nelas, moravam os trabalhadores braçais da ferrovia, quase todos negros: pedreiros, serventes, trabalhadores de soca, etc. Em seu depoimento, Sra. Maria registrou um acontecimento interessante guardado pela sua memória, que lança luz sobre a cultura dos trabalhadores. Como moravam em cafuas, é possível que foram para a região trabalhando na ferrovia e estabeleceram-se como trabalhadores fixos em Campos Altos. Em sua entrevista, Sra. Maria revelou que estes negros mantinham tradições afro-brasileiras, como o congado.

Sra. Maria, que atraía a curiosidade de todos por ser estrangeira, seria vista como uma figura ilustre no povoado. Certo dia, seu pai a teria dito que os empregados da estrada queriam fazer uma manifestação em sua homenagem. Mas, advertiu: eles eram todos pretos. Maria respondera que nunca havia sido racista, e foi para a varanda de sua casa ver do que se tratava.

*“E eles vieram todos, vestidos à caráter, moçambicanos.(...) fizeram um círculo lá em frente da casa, dentro da estrada mesmo... e, vestidos à caráter, com aquelas coisas todas, aquelas pulseiras, nas pernas, todas de contas vermelhas, contas azuis, de contas e todos cheios de colares. E o Josino, com um cajado todo cheio de fitas e coisas. Então eles cantavam e ele com aquele cajado comandava o canto. Muito ritmado, muito bonito. Os versos propriamente eu não podia, quer dizer... Mas o estribilho, porque foi muito comprido eu peguei: ‘Menina casa comigo que tenho muito que te dar, no mato há muita fruta e no campo há gravatá.’ Ah, eu peguei aquilo, eu até escrevi para Portugal. Achei assim de uma poesia extraordinária.”*

Esta passagem revela aspectos do universo cultural dos trabalhadores, ritos, festas e cerimônias nas quais operários, ex-escravos, tornavam-se líderes, chefes de

guarda de congos. Percebe-se um sincretismo entre atividades semi-industriais e práticas tradicionais de cultura popular. Em outra passagem, Sra. Maria falou da cura recebida da ação de um pedreiro habitante das cafuas, o benzedor João Anastácio. Disse que seu ceticismo em relação às práticas não-ocidentais de medicina cessaram após uma experiência diferente, a partir da prática do benzedor, que dera resultado positivo.

Em seu depoimento, Sra. Maria apontou questões relacionadas à saúde dos trabalhadores. Segundo ela, havia uma enorme quantidade de insetos barbeiros na rancharia e em vários trechos da estrada. Seu pai reclamara com o engenheiro residente em Formiga: *“É um crime, eles têm aquela doença porque vivem em cafuas. Tinha de se fazer umas casas próprias de tijolo e tudo...”* Ainda durante a residência de Dr. Paulo Fernandes, a rancharia em Campos Altos teria sido desocupada, com a construção de casas de tijolos, em uma tentativa de melhorar as condições de higiene. Este dado pode ser cruzado com evidência na obra de Mucio Vaz, sobre a mesma década. Para Vaz, a EFOM atravessava muitos trechos insalubres, assolados pelo impaludismo, ou malária, principalmente no verão, fazendo várias vítimas entre os trabalhadores.

No início de 1920, uma epidemia de malária assolou a força de trabalho. O Dr. Samuel Libiano, Diretor de Higiene do Estado de Minas Gerais, registrou a situação da EFOM após uma excursão de 15 dias feita à região por um médico da Diretoria de Higiene, acompanhado por médicos da EFOM. A malária foi encontrada *“em alta proporção”* por toda a linha, exceto no trecho com maior altitude, de Campos Altos para cima, incorporado da EFG. Mas, se não fossem tomadas medidas de *“prophylaxia inadiáveis e inteligentes”*, a epidemia difundiria-se por toda a estrada, devido à *“(…) pratica de transferir empregados, em plena doença, das zonas paludicas para logares*

*ainda indemnes.*” Em um só dia, 3 cadáveres teriam sido encontrados no ramal de Paraopeba pelos médicos, “(...) *afóra individuos em quasi agonia*”<sup>335</sup>.

As principais doenças entre os trabalhadores eram malária, opilação, verminoses, sífilis e úlceras tropicais. Os inúmeros pedidos de licença por parte de operários acarretavam “*despesas inuteis e cada vez maiores*” à EFOM. A causa da epidemia identificada pelos médicos, seria a péssima condição sanitária dos trabalhadores. Mas, devido à falta de recursos, nada parece ter sido feito<sup>336</sup>. Vaz acreditava que o sertão oeste mineiro deveria ser higienizado, transformando-se em espaço civilizado. O desenvolvimento sócio-econômico pressupunha a implantação de meios científicos de controle sanitário. Assim, seria possível combater as doenças encontradas na natureza, que tanto prejudicavam a sociedade brasileira<sup>337</sup>.

A civilização, em sua marcha sertão adentro, seria acompanhada pela disseminação de hábitos de higiene. A natureza deveria ser positivamente trabalhada pelo homem, no sentido de proporcionar a correção da insalubridade através da introdução de uma flora propícia ao melhoramento do clima. Para sanear a região das doenças, um diretor da EFOM, Jorge Ottoni, já havia proposto o plantio de girassol e eucalipto, em larga escala, para “*desinfectar o ar e restabelecer assim a salubridade*”<sup>338</sup>.

Deslocada de um universo cosmopolita e vivendo em pleno sertão, Sra. Maria, que era letrada – algo raro na região, principalmente entre as mulheres – foi incorporada

---

<sup>335</sup> VAZ, M. Idem, p.124.

<sup>336</sup> VAZ, M. Idem, p. 125.

<sup>337</sup> VAZ, M. Idem, p. 126. “*Saneado o nosso sertão, (...) deixará o Brasil de ser um immenso hospital (...), e a indolencia do camponez não existirá, porque, na época presente, com o exemplo que nos vem de outras nações, o impulso natural, inevitavel, da população do interior, que conta com recursos da natureza, não existentes em qualquer outra parte do mundo, será, igualmente, para o movimento proprio dos povos que procuram melhorar sempre, e cada vez mais, suas condições de vida*”

<sup>338</sup> OTTONI, Jorge. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Relatorio do Anno de 1905 apresentado ao Exmo. Sñr. Dr. Lauro Severiano Müller D.D. Ministro da Industria. Viacão e Obras Publicas pelo Director Engenheiro Jorge Benedicto Ottoni. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1906, p.15. “*O meio de combater as infecções dessas localidades é tão simples; seria de facilima execução; bastaria que o Governo fizesse distribuir sementes. Dos*

ao rol de funcionários do escritório da estação, com a função de escriturária, subordinada diretamente ao mestre de linha, seu pai. O detalhe mais importante foi revelado por ela, em seu próprio depoimento:

*“A estrada de ferro não tinha nenhuma mulher, de jeito nenhum. Não tinha nenhuma mulher. Então, o Dr. Paulo de Moura Fernandes, que era engenheiro residente, residia em Formiga... mas quando ele ia em Campos Altos, onde é que ele ficava? Ficava em nossa casa! Era o jeito! Tornou-se muito amigo, quer dizer, ele já era muito amigo do meu pai. Mas, tornou-se... era chefe, mas era muito amigo. E ele gostava muito de arte. Eu tinha trazido um livro de História da arte, em papel couché, maravilhoso, francês. Ele ficou apaixonado por ele. E eu vi que ele ficou apaixonado por ele. Falou para mim: ‘Será que eu posso levar comigo, na volta eu trago, quando voltar...’ Digo: ‘Fica para si.’ E dei-lhe um livro de História da arte muito bom. E eu falei com ele: ‘Então eu estou aqui Dr. Paulo, eu quero ganhar dinheiro! Então eu estudo, estudo, e agora eu não vou pra lá outra vez e fico assim... como é que vai fazer?’(...) Aí não havia mulheres na coisa. Aí o Dr. Paulo virou, falou assim: ‘Dona Maria, como é que é seu nome mesmo, todo?’. Digo: ‘Sou Maria de Jesus Fontelas’. ‘Ah, seu Fontelas, põe o nome de Mário’. Mário, Mário de Jesus Fontelas. Passei a ser Mário. Durante os ano eu fui, assinei com o nome de Mário, Mário de Jesus Fontelas...”*

O engenheiro residente em Formiga, responsável por um longo trecho de trilhos, tornara-se amigo da família Fontelas. Ganhou de presente um artigo de luxo, e ficou certamente agradecido. Além disso, sabia da capacidade de Sra Maria e de sua utilidade potencial à companhia. Ao ouvir as reclamações dela, Dr. Paulo Fernandes elaborou uma tática para burlar as normas internas da companhia, que proibiam o emprego de mulheres. Estabeleceu um acordo informal, talvez até ilegal, com Sra. Maria: ser registrada na documentação da EFOM com um nome masculino – Mário – e, assim, incorporar-se aos funcionários da companhia. Questionada se havia figurado entre as primeiras mulheres da EFOM, Sra. Maria afirmou, categoricamente:

*“Fui a primeira! Porque senão tinha, tinha outra mulher que não tinha nome. Fui a primeira, da Oeste de Minas. Eu era Maria de Jesus Fontelas, puseram lá Mário... Até foi o Dr. Paulo, Paulo de Moura Fernandes: Maria, ponha Mário de Jesus Fontelas”.*

---

*lados das linhas os mesmos operarios farão as plantações, dando o exemplo.É o meio unico de sanarem-se os grandes sertões férteis, porem, deshabitados e desaproveitados.”*

Sra. Maria discorreu sobre diferentes temas do trabalho ferroviário, de uma forma não-linear, característica da linguagem oral, dando saltos, criando silêncios, estabelecendo relações entre representações da realidade. Segundo ela, o pagamento aos funcionários seria feito mensalmente através do sistema do trem pagador: uma composição especial, carregada de dinheiro e com o tesoureiro da companhia, que percorria a estrada, efetuando o pagamento em cada estação. Apontou também o Instituto de Auxílios Mútuos dos Funcionários da EFOM, sediado em Belo Horizonte. A participação neste instituto seria facultativa. Seus membros teriam acesso a armazéns exclusivos, com produtos a preços menores, pois sobre eles não recairiam despesas de transporte, fornecido gratuitamente pela companhia. Além deste instituto, não havia outras organizações da classe trabalhadora. Segundo Sra. Maria, “(...) *quando se falou em sindicatos, já se falou logo em comunismo. Ô, foi uma trapalhada.*”

Em seu depoimento, surgiu também a figura do português Antônio Rocha. A atribuição a este homem de um comportamento autoritário, encontra sintonia com representações escritas analisadas anteriormente. Sra. Maria demonstrou a personalidade de Antonio Rocha com um exemplo. Quando a EFOM enfrentava a subida da Serra de Candeias, entre Campo Belo e Candeias, os engenheiros disseram ao empreiteiro Rocha que a obra não seria possível: “*Aquilo é como quem está subindo para o céu*”. Sua resposta foi como que um desafio aos deuses: “*Pois então, peçam licença a São Pedro, entrem com a estrada por lá, porque é por lá que ela vai, sim,*” Segundo o relato de Sra. Maria, Antonio Rocha teria sido um dos elaboradores do traçado da EFOM. Sua intenção seria construir uma ferrovia entre o Oeste de Minas e a Bolívia.

Além de ter sido primeira mulher a trabalhar na EFOM, Sra. Maria foi também a primeira professora de ensino público em Campos Altos. Um acordo entre o

proprietário da fazenda local, Dr. Luiz de Souza Coelho, e o presidente da província mineira, Fernando Mello Vianna, permitiu a implantação de uma escola reunindo todas as crianças do povoado, de diversas idades. Sra. Maria guarda ainda um grande valor em relação à educação. Em suas palavras:

*“Um país, ele não é grande pelo seu território. Ele não é grande pela riqueza do seu território. Ele é grande pelos homens que ele tem. Pelos homens e mulheres que tem. E para se ser isto tem de haver instrução e educação. (...) Pelo seguinte, veja bem. Se você investe... em estradas de ferro e em isto e mais aquilo e mais aquilo outro, em fábricas de cimento, em fábricas disto e fábricas daquilo e daquilo outro, você até pode estar a gastar dinheiro, que no momento parece ser, mas que amanhã tudo isto é obsoleto. (...) A instrução não acaba”.*<sup>339</sup>

Em 1930, sua família e ela deixaram Campos Altos. Continuou algum tempo na companhia, em Ribeirão Vermelho, mas em breve entraria para o ramo comercial. Apesar dos mais de setenta anos distante de Campos Altos, e mais de cinqüenta anos fora das atividades ferroviárias, Sra. Maria Fontelas, mantém uma memória viva da vida nos trilhos: *“Eu me sinto de Campos Altos, me sinto ferroviária até hoje. (risos) Se eu passo num trilho eu tenho de ver tudo, analisar os trechos todos.”* Assim, a memória estabelecida por uma comunidade de sentidos permanece mesmo após a dissolução do grupo social que a criou.

Outro ex-funcionário, Sr. Alcino Sidney de Sousa, que trabalhou na EFOM durante a década de 1930, foi entrevistado pelo autor em fevereiro de 2002. Aos dezanove anos, ele inscreveu-se em um concurso de admissão de funcionários realizado pela EFOM. Aprovado, foi conduzido ao cargo de conferente na Estação de Formiga. O ofício do conferente consistia, em suas palavras, em:

*“Atender o público, fazer despacho e dar licença aos trens. Era o trabalho, era esse.(...) Atender, despacho e receber dinheiro do povo. Cobrava os fretes.(...)”*

---

<sup>339</sup> Sra. Maria Fontelas continuou em seu depoimento: *“(...) Mas, ainda outra coisa. Se você é educado, se você é instruído, você gasta muito menos de saúde, porque você sabe como se deve comportar para ter saúde. Então você vai gastar muitíssimo menos de saúde. Se você é bem educado, se você é bem instruído, você sabe que a minha liberdade vai até onde chega a sua, mas não passa da sua. Então você evita conflitos. Então a justiça não precisa ter tantos gastos.”*

*Você tinha que dar informação ao público. Saber fazer um cálculo (...) E a responsabilidade! E outra: se errasse, você pagava”.*

De acordo com o manual *Instruções para os Serviços do Trafego*, publicado pela EFOM, em 1921, o serviço de tráfego seria composto pelas atividades exercidas em escritórios, estações, transportes, telégrafo, cronometria, iluminação e depósitos. O conferente, diretamente subordinado ao agente da estação, além das atribuições lembradas pelo Sr. Alcino, seria responsável pela vigilância dos armazens de mercadorias, registro do movimento de carros em boletins e deveria zelar pela “regularidade e boa ordem dos serviços”.<sup>340</sup>

Seu depoimento contém memórias e impressões ricas sobre o cotidiano do trabalho e as relações que se desenvolviam no interior da companhia. Confirma a afirmação de Sra. Maria Fontelas, de que a EFOM não admitia mulheres. Essa restrição, no entanto, não foi encontrada nas *Instruções*, de 1921. Mas, seu depoimento permite evidências que nunca aparecem em documentos oficiais. Um exemplo é a figura do “padrinho”, ou seja, algum funcionário da companhia com cujo auxílio poderia contar em relação aos trâmites da seleção de funcionários. Segundo Sr. Alcino, ele teria passado no concurso graças à ação de um “padrinho”, o Dr. José Lúcio: “Se tivesse reclamações, ele é quem me protegia, sabe? Tudo que eu queria, falava com o José Lúcio, acabou.”

Nas *Instruções*, as limitações à admissão seriam idade mínima de dezoito anos, máxima de quarenta e a inexistência de “qualquer defeito physico.”<sup>341</sup> O candidato a serviço de tráfego deveria apresentar à companhia sua certidão de idade, atestados de conduta, vacina, sanidade e caderneta de reservista do exército. O exame de admissão consistia em “leitura, calligraphia, composição, analyses logica e grammatical,

---

<sup>340</sup> ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. *Instruções para os Serviços do Trafego*. Primeira Edição. S.A. Litho-typographia Fluminense: Rio de Janeiro, 1921, p.38.

*arithmeticas (operações fundamentaes, fracções ordinarias e decimaes), noções de chorographia e historia patria.*”<sup>342</sup> Esta exigência era equivalente aos currículos do ensino formal da época e impressiona pela amplitude dos conhecimentos exigidos para um trabalho em serviço de transporte. Isso é evidência que o trabalho ferroviário era algo especial, como uma missão civilizadora, que exigiria, em seus postos mais distintos (não-braçais) funcionários de comportamento adequado.

O primeiro local onde o Sr. Alcino trabalhou como agente foi na Estação de Belo Horizonte, na época do primeiro calçamento do Rio Arrudas, na década de 1930. Em seu relato, discorreu sobre a realidade ferroviária brasileira, apontando que, apesar das modificações tecnológicas, não houve ainda o que ele chama de uma “*transformação total*” do sistema ferroviário nacional. A única grande mudança consiste na mecanização de muitos processos de trabalho. Muitas atividades que em sua época de ferroviário eram feitas à mão, passaram a ser realizadas por máquinas. Isso acarretou a diminuição da força de trabalho com a dispensa de trabalhadores. Obras que exigiam o esforço de muitos homens, cortes e movimentos de terra feitos com imensas dificuldades, com pás e picaretas, deram lugar a colossos de aço que são operadas por um ou dois operários.

Na memória de Sr. Alcino, os trabalhadores seriam livres, ou seja, soltos à própria sorte. A alimentação, por exemplo, ficava a cargo de cada um. Não havia refeitório da companhia. Os empregados normalmente pagavam pensão em alguma casa de família perto do local de trabalho. Ou então, no caso de trabalhadores braçais, com menores salários, comia-se da forma que fosse possível: “*Cozinhava lá numa panelinha, lá. Cozinhava um feijão, um arroz e comia aquilo, ali... e metia a faca.*”

---

<sup>341</sup> EFOM, Idem. p.5.

<sup>342</sup> EFOM, Idem. p.6.

As transferências eram constantes no trabalho na EFOM. Sr. Alcino conta que, por muito tempo, trabalhou como substituto de funcionários em férias, cobrindo suas atividades em várias estações. Sua opinião sobre esta mobilidade no emprego é relativa: “(...) *tinha lugar que a gente tava muito satisfeito, saía com pesar, né? Isso é natural. Tinha lugar que a gente achava bom quando saía.*” Esta mobilidade no trabalho indica a necessidade de uma dedicação integral à companhia.

Neste trabalho, sempre em movimento, Sr. Alcino conheceu muitas localidades em Minas. Sua memória sobre as estações onde trabalhou guardam impressões pessoais daquilo considerado mais significativo. Em Ribeirão Vermelho havia a oficina de máquinas e o entroncamento entre bitolas diferentes. Em Lavras, a oficina de carros. Em Divinópolis encontrava-se a maior oficina da EFOM, onde até mesmo locomotivas eram construídas. Garças era estação de entroncamento, onde o mesmo trem mudava de ramal, sem mudar a bitola. Sítio era a estação de baldeação com a Estrada de Ferro Central do Brasil, onde mercadorias e passageiros tinham trocar de trem. Eram necessários cerca de quatro vagões de carga da EFOM para encher um da Central, cuja bitola era de 1,40m. Trabalhou também em Patrocínio, pólo exportador de laticínios, principalmente queijo e manteiga. Segundo ele, quando chegou nesta estação, encontrou os armazéns lotados de produtos a despachar. Em suas palavras, enalteceu a memória de orgulho pelo trabalho realizado:

*“Eu cheguei lá com os armazéns cheio, a primeira coisa que eu falei: ‘Amanhã eu boto isso tudo em dia.’ Peguei, tirei um vagão do trem, fui lá e carreguei tudo de uma vez só. Lotei o vagão. E fui fazendo ali, e nunca mais deixei acumular. Ah, eu saí de lá, ninguém queria que deixassem eu sair, sabe?”*

Sr. Alcino discorreu sobre aspectos do cotidiano que não aparecem em fontes oficiais, articuladas às relações sociais travadas em torno do trabalho ferroviário. Questionado acerca de movimentos reivindicatórios e da organização política dos trabalhadores, disse que certa vez fizeram uma greve, que levou a um aumento salarial

de 40 centavos. Isso, em sua opinião, seria sinal de ineficácia do movimento. Mas, Sr. Alcino, enquanto agente e chefe de estação, se posicionava como “*anti-grevista*”. Ficava à disposição dos diretores. E revelou que inclusive recebera a função de espionar a greve, para a direção da empresa. O movimento é lembrado por Sr. Alcino como a “*revolução*”. Reside aqui uma associação entre o controle de greves no governo Vargas e a ideologia anti-comunista, difundida pelo mundo do trabalho em ambientes industriais. Sr. Alcino é testemunha ativa de táticas patronais de controle do movimento operário. Infiltrado entre os grevistas, teria o papel de impedir o alastramento do movimento e informar a direção das intenções dos trabalhadores:

*“Eles me mandaram pra estação de Ermida de Campos, perto de Divinópolis. Porque Divinópolis era o foco da revolução, né? Eles me puseram ali para controlar o movimento. O movimento era em Ermida, e depois em poucos dias eles resolveram a revolução. Ah, revolução que fala... era uma paralização em sinal de protesto, era uma coisa assim.”*

Apesar desta situação de informante, imposta pela sua posição na hierarquia da empresa, Sr. Alcino guarda uma memória saudosista sobre a relação entre os trabalhadores. Os companheiros são representados de maneira pitoresca, como animados, brincalhões e farristas: “*Antigamente era só maus elemento mesmo, viu? (risos) E tinha que acompanhar. Brigava, saía. Ibiá era uma coisa medonha, sabe?*” Dos patrões, da mesma forma, sempre foi bem tratado, mesmo em algumas situações conflituosas.

Certa vez, Sr. Alcino teria cometido um equívoco de cálculo e cobrado a menos por um despacho. Informado do engano, o usuário não concordou em pagar a diferença, que foi deduzida do salário de Sr. Alcino. Algum tempo depois, o mesmo cliente foi receber outra mercadoria, um automóvel. Reconhecendo-o, Sr. Alcino decidiu receber o débito atrasado:

*“(...) o automóvel chegou, eu peguei a folha e olhei, falei: ‘Epa, é hoje!’ Aí, ele chegou pra tirar, eu falei: ‘Não, o senhor tem que pagar aqui um débito antigo.’*

*Ele falou: 'Mas eu não pago isso.' Eu falei: 'Paga, uai! Se não pagar, não sai.' (risos) Ele falou: 'Sai, uai.' Ele saiu e foi no escritório. Foi no escritório, chegou lá e falou com o chefe."*

O chefe, provavelmente membro da direção da EFOM, ouvindo o cliente, argumentou que o funcionário estava apenas fazendo o seu dever, de cobrar um débito antigo, mas, neste caso extraordinário, autorizaria a retirada da mercadoria. Em seguida telefonou ao agente, Sr. Alcino, que teria respondido: *"Não, aqui só sai com o pagamento."* O diretor insistiu, alegando ser o chefe. Mas, Sr. Alcino, irredutível: *"O senhor é o chefe, então anula. Ficando nulo eu solto agora."* Caso o débito fosse anulado, Sr. Alcino não seria prejudicado, mas a companhia seria desfalcada. O diretor teria optado por não interferir, e o usuário teria sido obrigado a pagar pela retirada do veículo. Vitória de um funcionário alinhado com o setor patronal.

O relacionamento entre os funcionários é caracterizado por Sr. Alcino, em alguns casos, como relações de *"(...) camaradagem muito grande e os empregados muito unidos."* Enquanto agente da Estação de Belo Horizonte, onde era responsável pelo serviço de tráfego, mantinha cumplicidade com outros empregados, atendendo solicitações de trabalhadores, como dispensas por motivos de saúde ou de família. Por isso foi questionado pelo diretor da EFOM:

*"– Sr. Alcino, o senhor faz essas coisas, o senhor não tem medo, não?"*

*Eu falei:*

*– Medo de que, doutor?*

*– Uai, o senhor autorizou o fulano a ficar 8 dias fora...*

*– Não, eu não tenho medo, não.*

*– Então o senhor faz isso, faz isso?"*

*Eu falei:*

*– Faço. Qual é a reclamação que já houve aqui até hoje?"*

Sr. Alcino diz que fazia *"tudo quanto é arbitrariedade"*. O trabalho, de qualquer forma, não deixava de ser feito, dado inferido da alegada ausência de reclamações. O inspetor o chamou à atenção, contribuindo para acelerar sua saída da EFOM. Em 1941,

deixou a ferrovia para trabalhar com comércio, na *Casa Irmãos Carvalho Ltda*, uma loja de atacado de cereais, na avenida Santos Dumont, em Belo Horizonte. A decisão de sair da ferrovia foi do próprio Sr. Alcino. Questionado se ainda mantinha contato com algum ex-companheiro da ferrovia, disse que:

*“Não, hoje não. Acabou tudo. Os companheiros, quase todos já morreram. Você pergunta por um: ‘Ah, não, já faleceu’. Hoje é... Daquele meu tempo não tem mais nada”.*(...) *Acabou. Hoje o caminhão tomou conta. (...) Agora, eu acho esquisito é o jeito que eles estão fazendo, acabando com tudo.”*

Esta constatação confirma o caráter grupal da memória, que requer um sentimento de pertencimento afetivo decorrente de uma convivência duradoura. Pode-se afirmar que os indivíduos desaparecem, mas a possibilidade de reconstrução da memória permanece, pois ela tem o grupo como suporte. Os depoimentos, registrados pelo autor, são extensos e complexos. A relação ativa, estabelecida entre historiador e testemunha, desempenha papel fundamental na construção da fonte oral. Não há como avaliar o equilíbrio entre objetividade e subjetividade nesses casos. O depoimento oral deve ser encarado como um repertório de informações que merece um enfoque qualitativo. Assim, busca-se alcançar o nível da apropriação e atribuição de significados do indivíduo, respostas a estímulos, em forma de perguntas, feitos pelo historiador. O objetivo é tentar enxergar com os olhos dos atores históricos.

Através da fotografia, os olhos dos leitores do presente podem ver, objetivamente, cenas congeladas que mostram momentos e montagens enquadradas. O motivo da fotografia, sua função, muitas vezes é definida *a priori*. A exibição da máquina e do produto acabado do trabalho, os sinais do progresso, são temas que marcam a memória fotográfica da ferrovia.

Figura 26 – Locomotivas na rotunda de São João del Rei, 1912

Doze locomotivas em pose para o fotógrafo, três funcionando, soltando tufos de fumaça. O barulho pode ser imaginado. No centro, o girador da rotunda, instrumento através do qual, pela força manual, cada locomotiva era colocada em seu lugar. Esta imagem é mais que um registro informativo. É uma obra de arte, fruto de um processo de criação. Não se conhece o fotógrafo, que se posicionou na entrada da rotunda, centralizando o quadro em uma locomotiva. Esta reunião de máquinas, com suas caldeiras acesas para o fotógrafo, foi realizada para o registro. É uma cena criada para a memória. Doze locomotivas, dispostas como em um relógio, marcam o tempo do trem.

Locomotivas saindo de túneis e subindo serras, como nas figuras 27 e 28, representam os resultados dos processos de trabalho e a realização de transformações concretas na paisagem do sertão. Com elas, encerra-se este capítulo, cujo propósito foi analisar a memória do trabalho encontrada em fontes diversas. Conclui-se que, com exceção de alguns artigos e fotografias, e dos depoimentos orais, os operários, suas lutas

e suas experiências, foram ocultados e, conseqüentemente, esquecidos ao longo de todo o período estudado pelos produtores das memórias analisadas.

Figura 27 – Locomotiva subindo a Serra do Urubu, 1922

Figura 28 – Trem saindo de túnel, 1922

A memória ferroviária brasileira encontra-se em diversos lugares. Em um poema de 1931, intitulado *Segunda Classe*, Raul Bopp enxerga o trabalho na opacidade e obscuridão que as fontes analisadas o representam:

*“Trem Trem trem pela noite adentro  
furando a serra*

*Gente amontoada nos bancos  
cochilando roncando  
entre malas e trouxas de roupa*

*Um cego humilde  
Corre os beiços numa gaitinha de boca  
Acordes se misturam com choros de criança  
Tlec Tlec-lec*

*A locomotiva chia chia chia  
Vencendo rampas*

*Um apito comprido  
anuncia qualquer coisa que vai chegar*

*Estaçãozinha*

*Entra um passageiro enfiado num poncho  
**Vultos sonâmbulos**  
descarregam tambores do vagão de carga  
e metem nele cestas inchadas de frutas*

*As luzes verdes das lanternas se respondem  
O trem vai partir  
Apita:  
Uúu”<sup>343</sup>*

Com esta análise de diferentes sistemas de representação, torna-se possível ligar diferentes níveis de expressões de comportamentos tão fundamentais e, simultaneamente, pouco discutidos na memória de uma sociedade. Hoje, estas representações encontram-se dispersas, desconectas, aparentemente sem vínculos com a realidade, como obras de fantasia. Apesar desta fugacidade da memória, a produção de idéias, de representações, está de início profundamente entrelaçada na atividade material e no intercâmbio material dos homens, linguagem da vida efetiva. Aliás, é através da matéria que até a mais etérea ilusão pode ser percebida. São esses “*vultos sonâmbulos*”,

---

<sup>343</sup> BOPP, Raul. “*Segunda Classe*”. In: *Seleta em Prosa e Verso*. Brasília: Livraria José Olympio, 1975, p.11. Grifo de PLOL.

com cujo trabalho a ferrovia foi feita no Brasil, os autores que esta pesquisa buscou conhecer com mais clareza.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS - Patrimônio histórico e memória ferroviária em Minas: abandono e preservação

*“(...) os documentos não aparecem aqui ou ali, pelo efeito de um qualquer imperscrutável desígnio dos deuses. A sua presença ou a sua ausência nos fundos dos arquivos, numa biblioteca (...) dependem de causas humanas que não escapam de forma alguma à análise, e os problemas postos pela sua transmissão, longe de serem apenas exercícios de técnicos, tocam, eles próprios, no mais íntimo da vida do passado, pois o que assim se encontra posto em jogo é nada menos do que a passagem da recordação através das gerações.”*

Marc Bloch, 1941<sup>344</sup>

O levantamento de fontes para esta dissertação foi realizado através de um trabalho de pesquisa de campo nas cidades mineiras de Belo Horizonte, São João del Rei, Lavras, Ribeirão Vermelho, e no Rio de Janeiro<sup>345</sup>. Foram encontrados documentos com representações da memória das companhias EFOM e EFG e evidências da História da ferrovia no oeste de Minas. Neste processo, ao longo de dois anos, foi possível ter contato com a presente realidade do patrimônio histórico ferroviário nestas cidades. Conclui-se que a documentação contendo a História e a memória da ferrovia, tanto estadual quanto nacional, encontra-se dispersa em locais diversos, como arquivos, bibliotecas, depósitos e centenas de estações, ativas e inativas, espalhadas por milhares de quilômetros de trilhos – monumentos arquitetônicos e arqueológicos. O estado de conservação deste patrimônio histórico ferroviário varia entre casos de abandono e alguns exemplos de preservação.

Em Belo Horizonte, existe um relevante acervo arquitetônico e documental da EFOM, principalmene na Praça da Estação e Rua Sapucaí. O imponente edifício da RFFSA, na Rua Sapucaí, companhia que encontra-se em estado de liquidação, abriga também uma biblioteca e um museu ferroviário. O museu está fechado, seu acervo

---

<sup>344</sup> LE GOFF, J. Idem, p.44.

<sup>345</sup> O trabalho de campo em Minas Gerais foi realizado com a participação da antropóloga Beatriz de Almeida Matos.

inacessível. A biblioteca ainda pode ser visitada, mas sua variada coleção de obras está abandonada, coberta de poeira e desorganizada. Ela foi completamente vasculhada pelo autor, de onde foi possível extrair documentos raros. Do lado de fora do prédio, uma locomotiva e um vagão da direção da EFOM restaurados, constituem monumentos da era do trem.

Em Ribeirão Vermelho, centro-sul de Minas Gerais, encontra-se a maior rotunda da América Latina, completamente abandonada e degradada. Suas telhas, importadas da França, seus postes de ferro e as armações de suas portas e janelas são saqueadas freqüentemente. Os prédios das antigas oficinas também encontram-se em péssimo estado de conservação, exigindo atenção urgente.

Figura 29 – Estação e Rotunda de Ribeirão Vermelho, 2001

Figura 30 – Antigas Oficinas de Ribeirão Vermelho, 2001

Figura 31 – Interior da Rotunda de Ribeirão Vermelho, 2001

Ribeirão Vermelho é uma cidade que nasceu com a companhia EFOM. O município conta atualmente com pouco mais de 3.000 habitantes. Sua comunidade é composta por um grande número de ex-ferroviários, seus familiares e descendentes. A cidade guarda marcas da presença do trem em vários lugares. Trilhos são convertidos em cercas, bueiros e postes de iluminação. A prefeitura da cidade é ornamentada com uma âncora, símbolo aparentemente estranho à realidade sertaneja. Mas, Ribeirão Vermelho era também um porto fluvial, ligando a EFOM ao Rio Grande, até Capetinga, no Triângulo Mineiro.

Esta comunidade pode ser estudada por antropólogos e historiadores como o palco de um tempo perdido. A situação de abandono de seu patrimônio arquitetônico não apaga a memória, apesar de dar ao lugar um caráter sombrio, fantasmagórico. Ribeirão Vermelho merece um projeto de revitalização física e valorização da memória ferroviária de seus habitantes

A situação do complexo ferroviário de São João del Rei é diferente, o que evidencia a possibilidade de ações preventivas e políticas de conservação. Entre São João del Rei e Tiradentes, existe o único trecho de bitola estreita (76cm) em funcionamento do país. A viagem é um passeio turístico administrado pela Ferrovia Centro-Atlântica. Um museu também faz parte do complexo, com um acervo rico em documentos escritos e visuais. A disposição dos elementos no interior do museu reflete em grande medida a memória legada pelos ideólogos e diretores da empresa, reproduzindo seus valores. Uma rotunda, restaurada em 1983, após encontrar-se em pior estado que a de Ribeirão Vermelho, está atualmente em bom estado de conservação. É parte do museu, abrigando 17 locomotivas do século XIX que ainda funcionam, alguns vagões e uma locomotiva partida ao meio, possibilitando ao visitante compreender seu

funcionamento. A maioria teve seu combustível convertido para o óleo diesel, em lugar da madeira.

Figura 32 – Estação de São João del Rei, 2001

Figura 33 – Rotunda de São João del Rei, 2001

Figura 34 – Locomotiva partida ao meio, exposta no interior da rotunda de São João del Rei, 2001

Figura 35 – Interior da rotunda de São João del Rei, 2001

Figura 36 – Interior de oficina no Museu Ferroviário de São João del Rei, 2001

A situação de lugares fundamentais da memória da EFOM – Belo Horizonte, Ribeirão Vermelho e São João del Rei – é extremamente contrastante, exigindo ações diversificadas. A falta de uma efetiva política de preservação e organização do patrimônio histórico ferroviário – compreendendo bens móveis e imóveis – torna qualquer investigação sobre a história da ferrovia extremamente dificultada.

Por um lado, esta dissertação se encerra abrindo a perspectiva para a necessidade de um projeto de levantamento da situação do patrimônio arquitetônico ferroviário em Minas Gerais, através do registro de imagens e depoimentos ao longo dos mais de 3.000 quilômetros de trilhos desativados no estado. A construção de um guia que oriente o pesquisador a encontrar fontes para a História ferroviária nos diversos arquivos, bibliotecas e museus, seria de relevância para a formulação de futuras pesquisas. Além disso, é possível realizar uma investigação de arqueologia histórica e antropológica, que capture em comunidades onde a memória ferroviária é ainda marcante – como Ribeirão

Vermelho – as formas que vestígios são apropriados culturalmente em uma sociedade marcada pelo trabalho ferroviário.

Por outro, após analisar a memória de empreendimentos ferroviários entre 1880 e 1930 no oeste de Minas, suas promessas e efetivações, as transformações sociais acarretadas, conclui-se ser fundamental realizar um diagnóstico das condições do transporte ferroviário atualmente no estado – e no país – para que se avalie a viabilidade e as potencialidades, os custos econômicos e benefícios sociais, da revitalização e construção de ferrovias.

Um ano antes da inauguração da EFOM, o gênio da literatura brasileira, Machado de Assis, publicou as *Memórias Póstumas de Brás Cubas*. Nesta obra, Assis ironizou um personagem provavelmente comum na época, um visionário do desenvolvimento da viação férrea. Em um breve comentário, lembrança de seu leito de morte, Cubas resumiu o caráter de um homem que foi a única companhia em seus últimos dias:

*“O estranho levantou-se e saiu. Era um sujeito que me visitava todos os dias para falar do câmbio, da colonização e da necessidade de desenvolver a viação férrea; nada mais interessante para um moribundo. Saiu;”*<sup>346</sup>

---

<sup>346</sup> ASSIS, Machado de. *Memórias Póstumas de Brás Cubas*. São Paulo: W.M. Jackson Inc. Editores, 1959, p.25.

## QUADROS ESTATÍSTICOS

A obra de Mucio Jansen Vaz, Estrada de Ferro Oeste de Minas, Trabalho histórico-descritivo, organizado pelo Secretario interino da Estrada MUCIO JANSEN VAZ, por determinação do Director, Engenheiro CAETANO LOPES JUNIOR (Commemoração do 1.º Centenario da Independencia da Patria), publicada em 1922, foi encontrada na Biblioteca Pública Luís de Bessa, em Belo Horizonte. Este livro contém um capítulo denominado *Quadros Estatísticos*, contendo muitas fotografias, mapas, gráficos e uma listagem cronológica do crescimento das linhas da EFOM, informando a distância entre as estações, suas altitudes e datas de inauguração. Parte destes *Quadros* são reproduzidos a seguir.

**BIBLIOGRAFIA**

ABREU, Regina. A Fabricação do Imortal. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

ASSIS, Machado de. Memórias Póstumas de Brás Cubas. São Paulo: W.M. Jackson Inc. Editores, 1959.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. “O Centenario da Estrada de Ferro”. In: Voz do Oeste. Dores do Indaiá. 23/11/1930. n.115/ano3.

BLASENHEIM, Peter. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezanove”. In: Locus Revista de História. Juiz de Fora. Vol 2.

BOPP, Raul. “*Segunda Classe*”. In: Seleção em Prosa e Verso. Brasília: Livraria José Olympio, 1975, p.11. Grifo de PLOL.

BORGES, Maria Elisa L. “A Hermenêutica Cartográfica em uma Sociedade Miscigenada”. In: PAIVA, E. ANASTASIA, C. (Orgs.) O Trabalho Mestiço – Maneiras de Pensar e Formas de Viver – Séculos XVI a XIX. PPGH-UFMG. São Paulo: Annablume, 2002.

CAPELLATO, M; DUTRA, E. “Representação Política. O Reconhecimento de um Conceito na Historiografia Brasileira.”

CERTEAU, Michel de. A Escrita da História. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

COSTA, Emilia. Da Senzala à Colônia. São Paulo: Vozes, 1966.

COSTA, Paulo. Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: RFFSA, 1958.

CUNHA, Euclides. Os Sertões: Campanha de Canudos. 1902.

- D'ALÉSSIO, Márcia. “*Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora*”. In: Memória, História, Historiografia – Dossiê ensino de história – Revista Brasileira de História 25/26. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, set. 1992 a ago. 1993.
- DAVID, Eduardo G. 127 Anos de Ferrovia. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da E.F. Central do Brasil, 1985.
- DULCI, Otavio. Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- EL-KAREH, Almir. Filha Branca de Mãe Preta – a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982.
- ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. O Manifesto Comunista. Tradução Maria Lucia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. Instruções para os Serviços do Tráfego. Primeira Edição. S.A. Litho-typographia Fluminense: Rio de Janeiro, 1921.
- FABRIS, Annateresa. Usos e Funções da Fotografia no século XIX.
- FAUSTO, Boris. História Concisa do Brasil. São Paulo: Edusp, 2001.
- FURTADO, Celso. O Mito do Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- GANNS, Cláudio. “Vicissitudes da Primeira Estrada de Ferro Brasileira”. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Jan/mar. 1954. pp.226-387.
- GERSCHENKRON, Alexander. El Atraso Economico en su Perspectiva Historica. Barcelona: Ariel, 1968.
- GOMES, L. Memória de Ruas. Belo Horizonte: Museu Abilio Barreto, 1992.

- HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. São Paulo: Edições Vértice, 1990.
- HARDMAN, Francisco F. O Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Edusp, 1988.
- \_\_\_\_\_. “Os Negativos da História: A Ferrovia-Fantasma e o Fotógrafo-Cronista.” In: Revista do Departamento de História No. 11 – Anais do Seminário Fronteiras na História. FAFICH-UFMG, julho de 1992.
- HERODOTUS. The Histories. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- HOBBSAWM, Eric. Mundos do Trabalho – Novos Estudos sobre História Operária. Paz e Terra.
- LE GOFF, Jacques. História e Memória. Campinas: Editora Unicamp, 1990.
- LIMA, Vasco. A Rêde Sul Mineira de Viação. São Paulo: Copag, 1934.
- LISBOA, Joaquim. Apontamentos sobre a Estrada de Ferro d’Oeste de Minas. Rio de Janeiro: Typographia de Soares e Niemeyer, 1881.
- LOPES, José.S.L. O Vapor do Diabo.
- MARX, Karl. Consequências Sociais do Avanço Tecnológico. Coleção Ciências Sociais - Série Materialismo Histórico - Volume 1. Edições Populares: São Paulo, 1980.
- MATA, Sérgio R. Catolicismo popular, espaço e proto-urbanização em Minas Gerais, Brasil. Séculos XVIII e XIX. Colônia: Universidade de Colônia, Alemanha, 2002.
- MAUÁ, Visconde de. Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Publico. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C. 1878.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Planos de Viação – Evolução Histórica (1808

-1973). Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Transportes, 1973.

MORAES, J.A. Apontamentos de Viagem (de São Paulo à capital de Goiás, desta à do Pará, pelos rios Araguaia e Tocantins, e do Pará à Corte. Considerações administrativas e políticas). [1883] Cia. das Letras. São Paulo. 1995.

OLIVEIRA, Luiz Augusto. Caminhos de Ferro no Brasil, Estudos Práticos e Econômicos. Rio de Janeiro: Typ. da Reforma, 1878.

OTTONI, Cristiano. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Rio de Janeiro: Typ. Imperial, 1859.

OTTONI, Jorge. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Relatório do Anno de 1905 apresentado ao Exmo. Sñr. Dr. Lauro Severiano Müller D.D. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas pelo Director Engenheiro Jorge Benedicto Ottoni. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1906.

PALHANO, Jesus. Dicionário Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil Commemorativo do Primeiro Centenario da Independencia. 1922.

PERKIN, Arnold. The Railway Age. London: Oxford University Press, 1976.

POMBO, J.F.R. História do Brazil. Rio de Janeiro. 1900.

PONTES, Hildebrando. Discurso inaugural da Estação de Araxá. Araxá: Tipografia do Minas-Brasil. 1926.

POSSAS, Lidia. Mulheres Trens e Trilhos – Modernidade no Sertão Paulista. Bauru: Edusc, 2001.

QUEIROGA, P. Contratos de Estradas de Ferro. Ouro Preto, 1882.

REIS, Liana. “Fugas de Escravos e Formação do Mercado de Trabalho Livre na

- Província Mineira, 1850-1888”. In: Revista Brasileira de Estudos Políticos.
- RFFSA-PRESERVE. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro – Engenho de Dentro, 1983. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1983.
- RFFSA. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem às Nascentes do Rio São Francisco. São Paulo: Edusp-Itatiaia, 1975.
- SEGNINI, Liliana. Ferrovia e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.
- SENNA, Nelson. Anuario de Minas Geraes - 1906. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1906.
- \_\_\_\_\_. Anuário de Minas Geraes - 1909. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1909.
- \_\_\_\_\_. Anuário de Minas Gerais – 1911. Belo horizonte: Imprensa Oficial, 1911.
- \_\_\_\_\_. Anuário de Minas Gerais, 1918. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1918.
- SILVA, Marcos. História – o prazer em ensino e pesquisa. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- SCHOPPA, René F. A Ferrovia é Viável!. Rio de Janeiro: JMB Editores, 1985.
- THOMPSON, Edward P. The Making of the English Working Class. Penguin Books. Middlesex. 1974.
- THOMPSON, Paul. A Voz do Passado. 1978.
- VALLADÃO, A. “Cristiano Otoni eo Progresso Ferroviário do Brasil” In: Revista IHGB, vol 238. pp.399-429.

VAZ, Mucio Jansen. A Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico

-Descritivo, 1880 – 1922. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

WELLS, James. Navegando e Viajando Três Mil Milhas Através do Brasil do Rio de

Janeiro ao Maranhão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de

Estudos Históricos e culturais, 1995.

### **Relatórios dos presidentes da Província e Estado de Minas Gerais**

BARBOZA, Luiz. Relatorio que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes

apresentou na sessão ordinaria de 1853 o doutor Luiz Antonio Barboza,

presidente da mesma provincia. Ouro Preto: Typ. do Bom Senso, 1853. p.18.

BENAVIDES, José. Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de

Minas-Geraes na sessão ordinaria de 1869 pelo presidente da mesma provincia,

dr. José Maria Corrêa de Sá e Benavides. Rio de Janeiro: Typ. universal de

Laemmert, 1870.

BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1919, 15/6/1919.

BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1920, 15/6/1920.

BERNARDES, Arthur. MENSAGEM 1921, 15/6/1921.

BRANDÃO, Francisco. Mensagem de 1901, 15-6-1902.

BRANDÃO, Julio. Mensagem de 1914. 15-6-1914.

BRITTO, José. Falla que o exm. sr. desembargador José Antonio Alves de Brito dirigio

á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 25.a

legislatura em o 1.o de agosto de 1885. Ouro Preto, Typ. do Liberal Mineiro,

1885.

CHAVES, Antônio. Falla que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes na 2.a sessão da 24.a legislatura em 2 de agosto de 1883. Ouro Preto, Tipographia do Liberal Mineiro, 1883.

CHAVES, A. Falla que o exm. sr. dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigio á Assembleia Legislativa Provincial de Minas Geraes na 1.a sessão da 25.a legislatura em 1.o de agosto de 1884. Ouro Preto, Typ. do Liberal Mineiro, 1884.

FIGUEIREDO, Carlos. Falla que o exm. sr. dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo dirigio á Assembléa Provincial de Minas Geraes na segunda sessão da vigesima sexta legislatura em 5 de julho de 1887. Ouro Preto, Typ. de J.F. de Paula Castro, 1887.

FORTES, Chrispim Jacques Bias. Mensagem de 1897. 15-6-1897.

FORTES, Chrispim Jacque Bias. Mensagem de 1898. 15-6-1898.

GODOY, Joaquim. RELATORIO 1873 - 15 Jan. 1873.

LIMA, Joaquim. Mensagem de 1902.

MELLO, João. Falla que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes por ocasião da installação dos trabalhos da segunda sessão da vigesima primeira legislatura, dirigio o illm. e exm. sr. conselheiro João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da mesma provincia, em 17 de agosto de 1877. Ouro Preto: Typ. de J.F. de Paula Castro, 1877.

MOURA, Raul. Mensagem de 1923. 14-6-1923.

MOURA, Raul. Mensagem de 1924. 14-7-1924.

OTTONI, Teophilo. Falla que o exm. sr. dr. Theophilo Ottoni dirigio á Assembléa

Provincial de Minas Geraes, ao instalar-se a 1.a sessão da 24.a legislatura em o  
1.o de agosto de 1882. Ouro Preto, Typ. de Carlos Andrade, 1882.

PENNA, Affonso. Mensagem de 1893.

PENNA, Affonso. Mensagem de 1894. 21-4-1894.

PORTELLA, Machado. Relatorio de 1872.

PORTELLA, Machado. Relatório de 1886.

PORTELLA, Machado. Relatório de 1892.

RIBEIRO, Delfim. Mensagem de 1917.

RIBEIRO, Delfim. Mensagem de 1918.

SALLES, Francisco. Mensagem de 1903. 15-6-1903.

SALLES, Francisco. Mensagem de 1906.

SANT'ANNA. Relatório de 1879.

VIANNA, Fernando. Mensagem de 1925. 14-7-1925.

### **Imprensa oeste-mineira**

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “Notas sobre os trabalhos da Companhia Estrada de F.  
Goyaz”. 16/9/1911. n.93/ano2.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “Notas sobre os trabalhos da Companhia Estrada de  
F.Goyaz”. 23/9/1911. n.94/ano2.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. 21/12/1912. n.158/ano 4.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 12/10/1912. n.149/ano3; 21/12/1912.  
n.158/ano4; 28/12/1912. n.159/ano2

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “Estrada de Ferro Goyaz”. 24/5/1913. n.158/ano4.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz – excursão á ponta dos trilhos”.

18/7/1914. n.234/ano5.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 26/7/1914. n.234/ano5.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 2/8/1914. n.236/ano5.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz – appello aos nossos representantes”.

22/8/1914. n.239/ano5.

Cidade do Patrocínio. Patrocínio. “E.F. Goyaz”. 19/1/1918. n.354/ano9.

Minas-Jornal. São João del Rei. “Greve da oeste”. 25/7/1919. n.115/ano2.

A Patria Mineira. São João del Rei. “Descarrilhamento e Mortes”. 5/6/1890. n.3/ano1.

Reformador. São João del Rei. “Écos da Gréve”5/10/1919. n.26/ano1.

O Reporter. São João del Rei. S/T. 11/8/1908.

O Resistente. São João del Rei. “EFOM”. 23/6/1898.

O Resistente. São João del Rei. “E.F.Oeste de Minas”. 30/6/1898.

O Resistente. São João del Rei. “Greve”. 6/10/1898.

O Trabalho. Patos de Minas. “E de Ferro Goyaz” 9/8/1908. n.61/ano3.

A Tribuna. São João del Rei. “E.F. Oeste de Minas e Goyaz” 14/3/1920. n.298/ano6.

## ICONOGRAFIA

**Figura 1 – “Baroneza – 1854”.** In: DAVID, Eduardo G. 127 Anos de Ferrovia. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da E.F. Central do Brasil, 1985, p.9.

**Figura 2 - “A Locomotion, inventada por George Stephenson.”** In.: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – RFFSA. Museu Ferroviário de S. João Del Rey. 1º. Centenário da estrada de Ferro Oeste de Minas. 1881 – 1981. Rio de Janeiro: RFFSA, 1981, p. 14.

**Figura 3 – “Ação da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas, no valor de 200 mil réis.”** In.: GONÇALVES, Telma. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996, p. 13.

**Figura 4 - Mapa da Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1881.** Montagem sobre a “*Planta da E.F. Oeste de Minas – Linhas Existentes Em 1903*”, In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922. DOMINGOS, Roni; LIMA, Pablo, 2003.

**Figura 5 – “A locomotiva no. 1 da oeste de Minas é uma ‘Baldwin’4-4-0, fabricada em 1880 nos Estados Unidos.”** In.: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – RFFSA. Museu Ferroviário de S. João Del Rey. 1º. Centenário da estrada de Ferro Oeste de Minas. 1881 – 1981. Rio de Janeiro: RFFSA, 1981, p. 18.

**Figura 6 – Trem em movimento sobre trilhos de bitola estreita, entre São João del Rei e Tiradentes em 2001.** Fotografia de Pablo Lima.

**Figura 7 – Mapa da Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1890.** Montagem sobre a “*Planta da E.F. Oeste de Minas – Linhas Existentes Em 1903*”, In: VAZ,

Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922. DOMINGOS, Roni; LIMA, Pablo, 2003.

**Figura 8 – “Planta da E. de F. Oeste de Minas – Linhas Existentes Em 1903”.**

“Traçado de Bonjardim”. In.: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922.

**Figura 9 – Ponte sobre o rio são Francisco – (Formiga a Patrocínio).** In: VAZ,

Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922, p.85.

**Figura 10 – “Estrada de Ferro Oeste de Minas – Mappa das Linhas organizado na**

**secção technica da 4ª. divisão. 21-12-1922”.** In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922.

**Figura 11 – “Estrada de Ferro de Oéste”.** In: O Arauto de Minas, São João del Rei,

18/11/1877.

**Figura 12 – “A C.E. de Ferro do Oéste de Minas”.** In: O Arauto de Minas, São João

del Rei, 09/10/1880.

**Figura 13 – “Estação de Sítio – Ponto Inicial da EFOM e entroncamento com a**

**Estrada de ferro D. Pedro II”.** In: GONÇALVES, Telma. Pequeno

Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro:

RFFSA, 1996, p.14.

**Figura 14 – “Festa inaugural da navegação fluvial no Rio Grande, em 18 de**

**dezembro de 1880.”** In: GONÇALVES, Telma. Pequeno Histórico da

Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996,

p.16.

**Figura 15 – “Componentes da Diretoria da EFOM em 1897. Fotografias e**

**papelão.”** In: GONÇALVES, Telma. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro

Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996, p.18.

- Figura 16** – “**Interior das oficinas e rotunda (Ribeirão Vermelho)**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p. 117.
- Figura 17** – “**Officinas de ‘Formiga’**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p.107.
- Figura 18** – “**Officinas de Divinópolis**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p.115.
- Figura 19** – “**Escola e villa operaria em Divinópolis**” In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p.96.
- Figura 20** – “**Carro correio e chefe de trem, construido nas oficinas de Lavras**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p. 116.
- Figura 21** – “**Um rancho (construcção de Angra dos Reis)**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p.103.
- Figura 22** – “**Passagem da linha ferrea pela Pedra Branca (Angra dos Reis).**” In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p. 105.
- Figura 23** – “**Pontes provisórias do trecho da Goyaz, sendo a 1<sup>a</sup>. de 15m,00 de altura**”. In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1922, p.84.
- Figura 24** – “**Construção de uma ponte da EFOM ‘Photographia tirada depois da baixa das águas’**”. In: GONÇALVES, Telma. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996,

p.19

**Figura 25 – Acidente ferroviário próximo a Campos Altos, década de 1950, acervo de Pablo Lima**

**Figura 26 – “Vista interna da Rotunda de São João del Rey em janeiro de 1912.”**

In: GONÇALVES, Telma. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996, p.22.

**Figura 27 – “Desenvolvimento da Serra do Urubú”** In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922, p.86.

**Figura 28 – “Tunel proximo á Estação de Augusto Pestana.”** In: VAZ, Mucio J. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descrtivo, 1922, p. 76.

**Figura 29 – Complexo ferroviário em Ribeirão Vermelho (rotunda e estação) em 2001.** Fotografia de Pablo Lima.

**Figura 30 – Antiga oficina de Ribeirão Vermelho em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.

**Figura 31 – Interior da rotunda de Ribeirão Vermelho em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.

**Figura 32 – Estação de São João del Rei em 2001.** Fotografia de Pablo Lima.

**Figura 33 – Rotunda de São João del Rei em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.

**Figura 34 – Locomotiva partida ao meio, exposta na rotunda de São João del Rei em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.

**Figura 35 – Interior da rotunda de São João del Rei em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.

**Figura 36 – Oficina no museu de São João del Rei em 2001.** Fotografia da Pablo Lima.