

**Economia e trabalho nas estradas reais e
nas estradas de ferro de Minas Gerais**

Resumo

Graduada em História pela FAFI-BH; Mestre em Ciências Sociais pela PUC-MG; Especialista em História da América Latina pela PUC-MG.
helenagcampos@yahoo.com.br

Este artigo é parte de um estudo histórico comparativo entre os caminhos coloniais e ferroviários de Minas Gerais. Neste texto são analisados aspectos ligados à economia e ao trabalho dos caminhos reais e das estradas de ferro: a construção e a conservação dos caminhos, o mundo do trabalho nas tropas e nas ferrovias, a intermodalidade dos transportes, a inovação tecnológica e empresarial representada pelas estradas e outros. Relações dos caminhos reais e das ferrovias com diversos setores da economia mineira também são apontadas, com destaque para a mineração e a pecuária. Mudanças e permanências são identificadas na história desses caminhos reforçando o caráter complementar de seus papéis e funções ao longo do tempo. Especial atenção é dedicada à Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), empresa que comemora este ano seu cinquentenário (1957-2007) e que operou parte significativa da malha ferroviária do Estado de Minas Gerais.

Palavras-chave: Estradas reais, ferrovias, Minas Gerais.

Résumé

Cet article fait partie d'une étude historique comparant les routes coloniales et les chemins de fer de Minas Gerais. Dans ce texte on analyse les aspects concernant l'économie et le travail des routes royales et les chemins de fer : la construction et la conservation des chemins, le monde du travail dans les troupes et dans les chemins de fer, l'inte-modalité des transports, l'innovation technologique et des entreprises qui est représentée par les chemins, et encore d'autres. Les rapports des routes royales et des chemins de fer avec d'autres secteurs de l'économie mineira aussi sont répertoriés, avec l'accent sur les travaux minéralogiques et l'élevage. Des changements et permanences sont identifiés dans l'histoire de ces chemins, ce qui renforce le caractère complémentaire de leurs rôles et leurs fonctions

au fil du temps. Une attention spéciale est donnée au Réseau de Chemins de Fer Fédéral S. A. (RFFSA), entreprise qui fête cette année son cinquantenaire (1957-2007) et qui a contrôlé une partie importante du réseau de chemins de fer de l'Etat de Minas Gerais.

Mots-clés: Routes royales. Chemins de fer. Minas Gerais.

50 ANOS DA RFFSA

O ano de 2007 marca o aniversário de 50 anos da Rede Ferroviária Federal S. A (RFFSA), criada em 30 de setembro de 1957. A comemoração dessa data tem sido ofuscada pelo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal, lançado em 22 de janeiro deste ano, que encerrou o processo de liquidação da empresa. Às vésperas de suas bodas de ouro, foi extinta a RFFSA, que agonizava desde 1996, quando tiveram início os arrendamentos de parcelas de sua malha e de seu patrimônio a empresas concessionárias.

Este texto objetiva resgatar parte da história da RFFSA, uma vez que, ao focar comparativamente aspectos da economia e do trabalho dos caminhos terrestres de Minas - as estradas reais e as ferrovias - aborda contextos históricos que precederam ou caracterizaram a sua existência. Os contextos que lhe foram anteriores apontam permanências ou acentuam mudanças operadas no transporte ferroviário sob o período de administração dessa estatal que construiu parte significativa de sua história em Minas Gerais, assumindo o transporte de passageiros e de cargas de importantes estradas de ferro que operaram em Minas.

Cabe ressaltar que este artigo é parte de um estudo comparativo que articula diversos aspectos ligados à construção, ao traçado, à economia, ao trabalho, à vida e ao imaginário dos caminhos mineiros. A título de esclarecimento, as estradas reais aqui referidas são aquelas públicas e oficiais, cujo tráfego era tributado pela coroa portuguesa. Essas vias são quatro: o *Caminho Velho*, que ligava a região das Minas ao Rio de Janeiro, passando pelo território de São Paulo e incluindo um trecho marítimo de Parati ao Rio de Janeiro; o *Caminho Novo*, rota direta e mais curta entre o Rio de Janeiro e Vila Rica; o *Caminho do Diamante*, unindo Vila Rica ao Distrito Diamantino; e o *Caminho da Bahia*, ligando o Nordeste às áreas de mineração, cujo centro era Vila Rica. O traçado dessas estradas guarda fortes marcas no das importantes ferrovias que serviram ao território de Minas: a *Estrada de Ferro D. Pedro II* (EFDPII), que se tornou Central do Brasil com a República e constituiu o eixo ferroviário de Minas, determinando a construção de outras ferrovias que a ela se integravam; a *Estrada de Ferro Oeste de Minas* (EFOM), que veio a integrar-se à *Rede Mineira de Viação* (RMV), junto com outras ferrovias; e a *Estrada de Ferro Leopoldina* (EFL). Essas e outras ferrovias foram encampadas pela RFFSA que herdou suas estruturas operacionais.¹ As mudanças operadas no perfil do transporte ferroviário, ao longo da segunda metade do século XX e sobretudo na década de 1990, resultaram na extinção da empresa.

A CONSERVAÇÃO DOS CAMINHOS DE MINAS

Não se pode dissociar o estudo dos transportes do da economia e vice-versa, porque de uma rede viária para abastecimento e escoamento da produção depende sempre o desenvolvimento econômico de uma região, enquanto que a capacidade produtiva da região é determinante para a sustentabilidade do setor de transportes. Associar as estradas reais do período colonial às ferrovias que serviram ao território mineiro nos séculos XIX e XX, é a estratégia buscada para identificar mudanças e permanências significativas nas histórias desses caminhos no que toca a aspectos da economia e do trabalho.

Em Minas Gerais, os caminhos terrestres, para cumprir sua função econômica, enfrentaram sérios problemas, sendo o da conservação, um dos mais destacados. As estradas reais, pelo seu caráter oficial, tinham regulamentação própria. A manutenção dos caminhos era responsabilidade dos proprietários cujas terras eram por eles servidas. Cabia-lhes arcar com as despesas de todos os trabalhos, sendo auxiliados pelos detentores dos direitos sobre as terras não diretamente cortadas pela via, mas que dela se servissem. A principal via, o Caminho Novo, foi a que mereceu maiores atenções dos poderes metropolitanos, pois nasceu de iniciativa governamental e foi a de maior tráfego. Para o seu trecho fluminense, a partir de 1819, uma autoridade local devia cuidar da organização eqüitativa dos trabalhos de conservação e, no caso de omissão dos proprietários, o poder público deveria providenciar as obras e exigir daqueles o correspondente pagamento (BENÉVOLO, 1953: 397-A).

Caio Prado Júnior, ao escrever sobre as condições gerais dos caminhos coloniais do Brasil, não se distancia da realidade mineira:

As estradas coloniais são, de fato, quase sem exceção, abaixo de toda crítica; apenas transitáveis mesmo só para pedestres e animais; e isso tem tempo seco porque nas chuvas transformam-se em atoleiros em que freqüentemente se desvanece qualquer esperança de passagem. [...] Estradas calçadas de pedra são na colônia verdadeiros prodígios de tão raras; podemos contar os trechos calçados nos dedos de uma só mão, e medi-los a palmo. Neste assunto de calçamento, o mais que se fazia, nos trajetos muito trafegados e sujeitos a chuvas grossas, era revesti-los nos pontos excessivamente alagadiços de paus atravessados no caminho; o que, se consolida um pouco o leito, torna a marcha sobremaneira penosa, em particular para os animais. O melhor combate à lama, e o mais empregado, era ainda contar com o Sol, e para facilitar-lhe a tarefa, davam-se os construtores e conservadores de estradas às vezes ao luxo de desbastar um pouco a vegetação marginal. Mas nem isto era muito freqüente. (PRADO JÚNIOR, 2000: 262).

Durante o período provincial, Minas promoveu melhorias em seus caminhos, mas, em muitos casos, a falta de pessoal técnico para dirigir as obras impediu maiores progressos no sistema viário herdado da capitania. Os caminhos construídos ou melhorados no período imperial contaram com pontes e escoramentos de barreiras, mas de maneira geral, ofereciam precárias condições de

1. Ao ser criada, a RFFSA incorporou 18 ferrovias públicas, dentre elas as três mais extensas do país, que serviam a Minas Gerais: **Rede Mineira de Viação** – Linhas principais e ramais: 3.989 km; desvios e linhas acessórias: 265 km; linhas eletrificadas: 333 km. **Estrada de Ferro Central do Brasil** – Linhas principais e ramais: 3.729 km; desvios e linhas acessórias: 754 km; linhas eletrificadas: 235 km. **Estrada de Ferro Leopoldina** – Linhas principais e ramais: 3.057 km; desvios e linhas acessórias: 337 km. (CAMPOS, 2002: 99).

tráfego. Sobre um desses caminhos, relatava Saint-Hilaire:

Desde, porém que se franqueou a passagem, não só não se construíram as partes apenas esboçadas, como não foram conservados os trechos, já construídos. As águas já cavaram ali profundas cavas e terão a inutilidade desta bela estrada se mais um ano decorrer sem conserva. (SAINT-HILAIRE citado por LENHARO, 1997: 61).

Enquanto na colônia a conservação das vias ficava a cargo dos proprietários de terras por elas servidas, a manutenção da linha férrea era exclusivamente competência da empresa ferroviária, que também arcava com os serviços de manutenção do material rodante, do telégrafo e dos diversos e numerosos equipamentos ferroviários. Tantas competências exigiam grande dedicação e criatividade dos funcionários, pois os recursos materiais e humanos eram, por hábito, insuficientes.

Quando ocorreu a substituição da tração a vapor pela diesel-elétrica, sobretudo durante as décadas de 1950 e 1960, fomentada pela criação da RFFSA, os históricos problemas com a via permanente se avolumaram. Dada a antiguidade da malha ferroviária mineira, praticamente a mesma do século XIX e primeiras décadas do XX, acrescida de melhorias pontuais, a circulação das composições ferroviárias tracionadas pelas modernas locomotivas diesel-elétricas mostrou-se inadequada para muitas linhas dimensionadas para as marias-fumaças. As locomotivas a vapor tinham um centro de gravidade mais baixo que aquelas à diesel e seus trens eram mais leves e curtos; já as composições a diesel, muitas vezes com tração dupla ou múltipla, eram mais pesadas e longas o que resultou em aumento considerável de deformações nos trilhos e de desgaste da pregação e de dormentes. Como consequência, houve uma elevação do número e da gravidade dos acidentes. A paródia de Aporelly, do famoso anúncio de remédio para bronquite veiculado nos bondes, colhida em publicação da Associação de Engenheiros da EFCB, ilustra com bom humor a ocorrência de acidentes nas linhas da Central do Brasil:

PARA LER NO TREM

Veja ilustre passageiro

Aquele tipo lampeiro

De sorte fenomenal:

Nestes últimos seis meses,

Já se salvou trinta vezes

Nos desastres da Central!²

(Revista RAE, 1983: 9).

As oficinas ferroviárias, sempre carentes de recursos, improvisavam para manter a linha em condições de tráfego. Geralmente, elas estavam subordinadas às residências ferroviárias, importantes centros administrativos voltados para a conservação da via permanente que congregava grande número de ferroviários sob a chefia de um engenheiro e que tinha sob sua jurisdição extensas quilometragens. Para garantir a conservação da via permanente, a vida útil dos trilhos e

2. A paródia de Aporelly foi publicada primeiramente no jornal *A Sextilha*, mas não dispomos do local e data da publicação. Segue o anúncio parodiado: “*Veja, ilustre passageiro, / O belo typo faceiro / Que o senhor tem a seu lado, / E, no entanto acredite, / Quase morreu de bronquite, / Salvou-o o RHUM CREOSOTADO!!!*” (FJP, 1996, p.74).

dos dormentes era prolongada ao máximo. Trilhos usados e deformados das linhas de bitola larga tinham suas pontas cortadas para que fossem reaproveitados na bitola métrica. Dormentes da bitola larga também eram cortados e tinham sua furação mudada para agüentarem mais algum tempo na linha de bitola estreita. Ferramentas manuais, como picaretas, pás, enxadas e outras também eram recuperadas. Parafusos de trilho com roscas amassadas ou espanadas tinham suas roscas reavivadas. Até pregos de linha ganhavam soldas para esticarem sua vida útil.

E, a cada período de chuvas, as exigências se acentuavam, pois eram necessárias intensas rotinas de trabalhos para sanar as conseqüências de alagamentos, quedas de barreira, aterros que corriam deixando dormentes e trilhos suspensos, entupimento de bueiros e outros problemas.

Programas de manutenção preventiva eram criados para racionalizar os poucos recursos humanos e materiais das oficinas, tanto na via permanente como nos demais setores da ferrovia. Contudo, cumpri-los à risca era sempre um desafio, dadas as interrupções a que estavam sujeitos para o atendimento dos constantes imprevistos.

Se a linha era a maior preocupação, pois *as estatísticas e a experiência demonstram que mais de 75% dos acidentes ferroviários são causados pelo mau estado da via permanente* (RFFSA. SR-2: 1979), não era a única. De que vale a linha sem o trem?

O desenvolvimento da indústria ferroviária nacional dotou nossas ferrovias de locomotivas, vagões e carros de passageiros, reduzindo o material rodante importado. Contudo, a frota mineira de locomotivas, em diferentes períodos, sofreu consideravelmente com altos índices de imobilização, dada a dificuldade de se conseguir peças de reposição. Encostadas nos depósitos, as locomotivas avariadas impossibilitavam os programas de manutenção preventiva, porque não se podiam afastar temporariamente as máquinas em uso, sem outras para substituí-las. Essa prática gerava um círculo vicioso, pois se exigia mais das locomotivas em bom estado e essa sobrecarga e a manutenção deficiente resultavam em novas imobilizações.

As soluções encontradas para o reparo das locomotivas eram, comumente, a cessão e a permuta de peças entre oficinas e o “canibalismo”, ou seja, a retirada de peças das máquinas avariadas para o conserto de outras. Contudo, da criatividade dos ferroviários surgiam outras soluções como a relatada abaixo, sobre um método de fabricação de rodas de locomotivas, a partir do reaproveitamento de sucata ferroviária, desenvolvido nas oficinas de Divinópolis, da Rede Mineira de Viação. Falando para uma platéia sobre as rodas de ferro fundido coquilhadas,

O representante da RMV detalhou com minúcias todo o processo produtivo adotado em Divinópolis, o que permitia atender à demanda de rodas daquela ferrovia. Terminada a palestra e iniciados os debates, um dos participantes indagou: “Doutor, qual a composição química das rodas de ferro fundido fabricadas em Divinópolis?” Após um pequeno silêncio o conferencista respondeu: “Nós utilizamos a seguinte composição, por roda de 28” de diâmetro: 200kg guza, 1,30m de trilho TR-25, 26 Tirefond, 5 placas de apoio, 16 sapatas de ferro fundido usadas e 32 pregos de linha” (SHOPPA, 1999: 39)³.

Perdas econômicas nos caminhos coloniais e ferroviários eram provocadas pela existência de

3. O autor não apresenta a data do fato narrado. Esta citação utiliza a linguagem verbal para indicar o diâmetro da roda devido à ausência, no teclado do computador, do símbolo matemático correspondente.

outros caminhos. No período colonial, a abertura de novos caminhos e de picadas era considerada crime de lesa-majestade, já que as únicas vias autorizadas para a circulação de pessoas, animais e mercadorias eram as estradas reais. Apesar do patrulhamento das estradas, o contrabando e o extravio se serviam de rotas alternativas às oficiais, fugindo do controle do fisco nos registros e alfândegas.

Para as vias ferroviárias, a existência de outros caminhos terrestres teve significados diferentes. Na época em que o trem monopolizou os transportes terrestres, os caminhos e estradas cumpriram o papel de alimentador ou distribuidor do transporte ferroviário. A produção das fazendas era escoada por meio de tropas até a estação ferroviária, onde era embarcada para os mercados consumidores. Na estação também, as tropas e comerciantes recebiam mercadorias a serem comercializadas ou consumidas na região. Com o passar do tempo, a ferrovia assistiu ao processo de transferência de suas cargas e passageiros para a rodovia, onde eram continuamente transportados por caminhões e ônibus, que muitas vezes, faziam percurso paralelo ao dos trens.

Todavia, a existência de caminhos terrestres, ainda que estranhos à natureza dos transportes ferroviários, sempre afetou a produção da ferrovia, pois eram exigidas muitas passagens de nível para cruzar as linhas férreas. E as perdas econômicas decorrentes das passagens de nível não se limitavam à ferrovia:

O trânsito das vias públicas – de veículos e de pedestres – cruzando o leito da ferrovia implica, necessariamente, na sua interrupção quando há a concomitância de tráfegos, visto ser o ferroviário prioritário. A retenção do tráfego das vias públicas interfere em menor escala nos serviços ferroviários, pois o fechamento das barreiras – quando existem – ou a mera presença das linhas assegura-lhe a preferência; todavia, medida de cautela usualmente adotada mediante a evidente periculosidade das passagens de nível exige a redução da marcha dos trens, o que, por sua vez, representa queda de receita para a ferrovia que tem a fluidez de seu tráfego restringida. (CAMPOS, 2002: 137).

Cada passagem de nível representava despesas. Além dos custos com a sua construção, era preciso sinalizá-la e, dependendo da sua localização, manter vigilância no local. A regulamentação das passagens de nível estabelecia que a entidade responsável pela construção da via mais recente é que deveria arcar com tais custos; apesar da lei e da antiguidade das ferrovias, geralmente, eram sobre as estradas de ferro que pesavam tais responsabilidades. São numerosos os processos judiciais que envolveram empresas ferroviárias e União, Estados ou Municípios para a definição das competências de construção e manutenção de passagens de nível. Esse problema se agravava com a intensificação do processo de urbanização, aumentando os acidentes nas passagens de nível, e, conseqüentemente, as causas judiciais e as indenizações. A solução definitiva do problema - construir viadutos, passarelas e passagens inferiores – igualmente era motivo de novos conflitos para a definição da jurisdição de cada entidade envolvida.

O MUNDO DO TRABALHO NOS CAMINHOS

Para a construção e a conservação das estradas reais e de ferro muitos braços foram exigidos. O Caminho Novo era fruto de um projeto do governador Artur de Sá e Menezes para melhor

escoar o ouro recém descoberto das Minas. Seu executor, Garcia Rodrigues Pais já era figura expressiva no novo território, desde que assumira os encargos de capitão-mor e de administrador das entradas e descobertas de minas. O caminho que construiu empregou a única mão de obra possível à época: a escrava.

Sabe-se que a vida útil de um escravo na região da mineração era breve: cerca de sete anos. Essa baixíssima expectativa de vida devia-se às péssimas condições de trabalho da escravaria à época, sujeita a longas horas de labuta dentro de córregos e rios ou em galerias, enfrentando baixas temperaturas e recebendo uma subalimentação. O trabalho de construção da estrada, exigindo a transposição de áreas de mata fechada, alagadas e insalubres, também implicava em duras rotinas de trabalho que geravam acentuada perda de escravos. Assim, após um ano e meio de trabalhos, as obras de Garcia estavam paralisadas devido à falta de trabalhadores. Poucos escravos ele conseguiu recorrendo ao governo e aos moradores do Rio. A empreitada só foi concluída porque Garcia se associou ao cunhado, Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, que entrou no negócio com dinheiro e escravos.

Se na colônia a mão de obra escrava era a regra para a qual não havia exceção, no império das linhas férreas, posterior à Lei Eusébio de Queiroz que pôs fim ao tráfico oceânico de negros, a promessa de progresso das ferrovias levou à negação formal das velhas relações de trabalho. Havia legislação impedindo o uso de escravos na construção das estradas de ferro. Abaixo, a regulamentação que orientaria os trabalhos da D. Pedro II, Central do Brasil, após a República:

A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiro, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais. (Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, artigo 1º, parágrafo 9º. In: LARA, 1988: 18)⁴.

Porém, em país ainda carente de relações capitalistas e com uma forte tradição no preconceito contra o trabalho, um “jeitinho” sempre se deu. À falta de braços nas ferrovias burlava-se a proibição do uso de escravos por meio da terceirização dos trabalhos. Esse expediente não foi incomum porque os contratos para a construção das estradas eram divididos em seções (subdivididas em trechos, muitas vezes), ficando cada parte da estrada sob a responsabilidade de um empreiteiro que, terceirizando os serviços, cumpria as exigências legais e contratuais, apesar do emprego do trabalho servil. A prática era então alugar escravos das fazendas próximas aos canteiros de obras ferroviárias. A declaração do engenheiro inglês encarregado dos trabalhos de construção da linha da D. Pedro II, ainda em território fluminense, atesta a prática do uso de trabalho escravo:

Tomei conta da minha residência e do serviço, marcando as bocas dos túneis, entradas e saídas dos cortes, bueiros, etc., etc., e fazendo orçamentos mensais. Assim satisfeitíssimo com meu trabalho, morando só, com os meus cinco serventes, Chico, Aleixo, Manoel, Marco e Venceslau, escravos do Sr.

4. O Decreto (Legislativo) Nº 641, de 26 de junho de 1852, autorizava o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, deveria terminar em pontos por elas considerados convenientes das Províncias de Minas Gerais e de São Paulo (FIGUEIRA, 1908 ,p. 9).

Custódio Guimarães, de Vassouras, em uma casinha coberta de sapé no alto do túnel do Rodeio, cercado de matos onde apareciam naqueles tempos onças, preparava-me para dar conta da grande obra de que se me havia confiado a direção. (Morsing. Carta, p. 40. In: EL-KAREH, 1982: 66).

Outra possibilidade era recorrer-se à importação de mão-de-obra. Na antiga Estrada de Ferro D. Pedro II, ainda na década de 1850, mesmo com os altos salários oferecidos, faltavam braços para a construção em algumas regiões insalubres. Apelou-se então para solução já gasta mundo afora: trabalhadores chineses foram recrutados. Somente na primeira seção da ferrovia, mais de cinco mil chineses pereceram em regiões de alagados, vitimados pela malária que já havia levado à morte muitos outros trabalhadores nacionais.

Se a mão-de-obra escrava foi fundamental na construção das estradas reais e, ainda que menos nas de ferro, na operação dos transportes nessas vias, ela não foi exclusiva. Parte considerável do pessoal das tropas coloniais e provinciais era composta de escravos. A tropa era formada de vários lotes de animais - grupos de sete burros ou mulas - e, geralmente, cada lote ficava a cargo de um escravo. A pesquisa do historiador Alcir Lenharo sobre o abastecimento da Corte no período de 1808-1842, incluiu uma investigação sobre a economia dos caminhos mineiros e fluminenses. Dados levantados pelo historiador em registros que fiscalizavam a exportação para o Rio de Janeiro, no mês de dezembro de 1829, esclarecem sobre a mão de obra empregada: nas “porcadas”, ou seja, nas varas conduzidas e tributadas nos caminhos, trabalhavam 107 pessoas, sendo 95 livres e 12 escravos. Nas boiadas, dos 91 trabalhadores, 29 eram escravos. Em relação às tropas, a participação dos escravos era bem diferente:

A totalidade dos empregados das tropas é bem superior aos das boiadas e “porcadas”: 241. E a participação de escravos é maior ainda: 112, quase a metade do total dos empregados. Novamente em Minas é que os escravos são em maior número. É comum, inclusive, que escravos apareçam à testa de tropas mineiras na função de tropeiros (LENHARO, 1979: 97).

As explicações para tal fato encontram-se na economia do ouro. Quando abundante, o ouro exigiu incontáveis braços escravos que tornaram a Capitania de Minas Gerais a de maior população e também a de maior contingente de escravos. Decadente o ouro, os escravos foram transferidos para outras atividades econômicas. Ao final do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX, *a mão-de-obra escrava era intensivamente utilizada nas propriedades de subsistência mineira; nas épocas de maior folga da produção ou nos instantes posteriores da safra, os escravos podiam ser deslocados para o setor da distribuição* (LENHARO, 1979: 98).

Já nas estradas de ferro, o trabalho escravo era proibido nos serviços de tráfego. Considerando-se as implicações da proibição do tráfico negreiro, de 1850, as ferrovias atenderam duplamente aos interesses dos grandes cafeicultores: prestou-lhes serviços de transporte rápido e barato e dispensou os escravos ocupados no manejo das tropas para os trabalhos da lavoura cafeeira. De acordo com o Ministro da Agricultura de 1864, o fazendeiro também dispensava até o “*pessoal mais numeroso, que se empregava em estragar o melhor de suas terras nas plantações destinadas à alimentação das mesmas tropas*”⁵.

Sobre o trabalho no mundo das tropas e no ferroviário, é interessante assinalar, em ambos os contextos históricos, a forte presença do elemento familiar. No Sul de Minas, no século XIX, *os proprietários da região tinham suas próprias tropas e, em geral, faziam uso do trabalho dos seus filhos tropeiros* (LENHARO, 1979: 94). De acordo com Saint-Hilaire, que viajou por Minas no século XIX, *numa fazenda, um dos filhos torna-se o condutor da tropa, outro se encarrega de cuidar desta, outro das plantações, e todos, indiferentemente, ordenham as vacas e fazem queijos* (SAINT-HILAIRE, citado por LENHARO, 1979: 95). Dentre esses tropeiros, era grande o número de jovens, com idade entre 20 e 25 anos, havendo registro até de tropeiro de 14 anos.

Não deve surpreender a revelação de que um jovem tropeiro, de apenas 14 anos, chefiasse uma equipe composta de 5 escravos. Na organização do trabalho rural, essa era uma idade em que o jovem já se integrava no universo dos adultos e, conseqüentemente, dividia com eles as tarefas econômicas básicas para a obtenção dos meios de subsistência. No caso de um jovem tropeiro como este, a iniciação no trabalho era marcante e definitiva. O tropear era tido como uma atividade rústica e desgastante e constituía-se num ritual de aprovação que possibilitava ao jovem tropeiro acumular experiências e poder, gradativamente, disputar outras funções a que ainda não tivera acesso. (LENHARO, 1979: 96).

No meio ferroviário, a influência familiar também era constante e podem ser atestadas por essas duas referências, dentre tantas outras existentes ou observadas no cotidiano desse meio:

O filho do agente, preso todo o dia na estação, cresce aprendendo a tarefa doméstica, traduz o telégrafo de ouvido e vira telegrafista (BENÉVOLO, 1953: 48).

Filho de ferroviário, aprendi, há mais de quatro décadas, a amar a ferrovia, e sobretudo, a conhecer o homem que nela trabalha [...] (FERREIRA, Márcio Maia¹. Prefácio. In: LARA: 1988).

De fato, são numerosos os casos de filhos e netos de ferroviários que seguiram os caminhos profissionais de seus parentes, seja nos ofícios da linha, do tráfego ou da tração. Dada a multiplicidade de funções exigidas pelo transporte ferroviário, das burocráticas às técnicas, *todos podem encontrar em uma estrada de ferro um “habitat” adequado ao seu gênio e aos seus instintos.* (BENÉVOLO, 1953: 46).

Uma diferença marcante entre os empreendimentos das tropas e os ferroviários refere-se à propriedade dos mesmos. Na lida da estrada, o tropeiro era mais um trabalhador, que dividia com escravos ou empregados os fazeres diários. Contudo, ele não era um mero condutor de tropas, pois era também negociante que comprava ou revendia produtos. Muitos tropeiros eram também proprietários de terras, que se encarregavam da venda de sua produção, reduzindo custos e obtendo maiores vantagens no preço final. Essa experiência não foi conhecida no meio ferroviário, pois nas companhias e empresas trabalhavam, exclusivamente, os empregados, dos diretores aos “piolhos” de linha.

5. Domiciano Leite Ribeiro. Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio, Obras Públicas. 1864, p.4, citado por EL-KAREH (1982: 136).

6. Márcio Maia Ferreira foi um dos Superintendentes da Regional Belo Horizonte (SR-2) da RFFSA.

CONSIDERAÇÕES SOBRE A POLÍTICA ECONÔMICA E OS CAMINHOS

A localização geográfica e o relevo de Minas Gerais desde cedo impuseram pesado ônus a sua economia, pois os fretes elevam os custos de produção e os preços dos produtos. Para o acesso ao mercado e aos portos do Rio de Janeiro, a transposição da Serra do Mar e da Serra da Mantiqueira, sempre implicou em fretes altos. No período colonial, o esforço dos animais na subida de serras era levado em conta no preço a pagar pelos que requeriam os serviços dos tropeiros. Na determinação do valor do frete, os tropeiros também consideravam o peso e a natureza da carga, pois a sua fragmentação exigia que se mexesse nela a cada parada e, não raro, que muitas paradas fossem ocasionadas pela necessidade de acomodar melhor a carga. Acontecia de em um só dia de viagem, os animais serem descarregados e novamente carregados, várias vezes, principalmente, se houvesse a necessidade de cruzar rios e córregos ou de passar por trechos muito estreitos (LOPES, 1984: 50).

A política tarifária das ferrovias, de maneira geral, sempre foi considerada inadequada e, para muitos críticos da má situação das ferrovias públicas brasileiras, aí residia a principal causa da ineficiência do setor, pois as tarifas cobradas eram insuficientes para permitir novos investimentos. Diferentemente do restante do Brasil, na região Sudeste, muitas tarifas baixas foram justificadas pela grande concentração de cargas.

O inconveniente da fragmentação da carga também foi enfrentado pela ferrovia na época em que ela transportava qualquer coisa, para qualquer lugar. Como uma grande estrutura de apoio era necessária, toda estação de razoável movimento contava com armazém para depósito de mercadorias a serem despachadas e/ou recebidas. Expedição, despacho, carga e descarga, baldeação, entrega, eram algumas das atividades rotineiras que exigiam grande organização e numeroso efetivo das estradas de ferro. Era preciso, a cada parada do trem, verificar as mercadorias e encomendas a serem carregadas e descarregadas e acomodá-las devidamente nos vagões ou nas plataformas das estações e pés-de-estribo, as paradas desprovidas de estações, mas usadas para embarque/desembarque.

E, onde está a riqueza, está também o fisco. Nos caminhos coloniais, os registros fiscalizavam a importação e a exportação das Minas. O ouro, claro, era o produto mais fiscalizado. No período das casas de fundição, cada minerador levava até lá seu ouro que era fundido separadamente, pois havia diferenças na qualidade do metal. Cada barra era marcada com o quilate e o peso do metal e cunhada com o selo real. Seu proprietário recebia, para cada barra, uma guia que discriminava essas informações e comprovava o pagamento do quinto. Na verdade, em muitos casos, o imposto não era de um quinto, mas de um quarto, porque além do pagamento dos 20% da Coroa Portuguesa, cobravam-se mais 5% adicionais pelas despesas de fundição. E, claro, o governo pagava pela oitava de ouro um valor abaixo do de mercado. Nos registros, os funcionários da Coroa conferiam a preciosa carga e sua documentação.

Todos os produtos eram tributados pesadamente para garantir os ganhos da metrópole. No século XIX, as administrações provinciais de Minas Gerais concederam isenções fiscais para incentivar e diversificar a economia mineira, beneficiando a agricultura e a pecuária, principalmente.

Para o período provincial, de maneira geral, foram as importações de maquinário agrícola e industrial que gozaram de maiores benefícios fiscais.

Sendo as estradas de ferro predominantemente estatais – federais ou estaduais –, os benefícios tarifários também privilegiaram diversos setores econômicos, em diferentes épocas. Café, água mineral, milho, algodão, e muitos outros produtos mineiros contaram com tarifas especiais na ferrovia, em diversos contextos históricos. Contudo, nenhum produto valeu-se tanto de privilégios como o minério de ferro, que, a partir da segunda metade do século XX, foi tanto o xodó, quanto o vilão do transporte ferroviário público, a cargo da RFFSA.

Carga tipicamente desejável da ferrovia, o minério era transportado em composições únicas, com origem e destino também únicos, percorrendo centenas de quilômetros. O trem completo significava ganhos para a estrada de ferro que não precisava pará-lo em pátios para realizar manobras de recomposição, deixando ou recebendo novos vagões. Contudo, as tarifas preferenciais que incidiam sobre o transporte de minério, que ocupou durante anos, com quase exclusividade, a malha e o material rodante da empresa, pouco recompensava os esforços das administrações ferroviárias. Os negócios que envolviam operações em trechos exclusivos das empresas ou o uso de seus próprios vagões, muitas vezes, também resultavam em ganhos ínfimos ou prejuízos para as ferrovias públicas. Esse tratamento *vip* dado ao minério impediu o melhor atendimento de outros setores econômicos do Estado, como o cimenteiro que, nos anos 80, alegou estar custeando, com suas tarifas elevadas, a quase gratuidade concedida ao minério de ferro (CAMPOS, 2002: 114).

O desenvolvimento do transporte ferroviário e sua crescente integração com o sistema portuário levaram à criação de portos secos em Minas Gerais. O estado conta atualmente com portos secos em Varginha, Juiz de Fora, Uberlândia, Uberaba e Betim. Este último, o Porto Seco Granbel, às margens da BR-381, administrado pelo Grupo Usiminas, tornou-se o primeiro porto seco industrial do país, funcionando como alfândega e oferecendo isenção de tributos sobre insumos e produtos importados e nacionais, para as indústrias situadas na área do entreposto aduaneiro.

INTERMODALIDADE NOS CAMINHOS DE MINAS

A integração acima referida remete a um dos aspectos a ser ressaltado na história dos transportes mineiros: a intermodalidade. Cada modal de transporte apresenta características próprias que o fazem preferível a outro, em determinado contexto histórico e geográfico. Em Minas, a integração de vias terrestres e fluviais foi, primeiramente, ditada pela necessidade e não por opção.

No período colonial, o Caminho Velho, terrestre no maior trecho, contava com embarcações para a travessia de rios e com parte marítima em território fluminense, que implicou em riscos para o transporte do ouro de Parati até o porto do Rio de Janeiro, na necessidade de criação de fortes ao longo da costa e na instalação de canhões em muitas ilhas. A viagem marítima foi abandonada em função da construção do Caminho Novo, via terrestre, que, contudo continuou a contar, durante certo tempo, com as embarcações para a travessia de rios. Já a tradição intermodal do Caminho da Bahia tem história mais duradoura. Seus três séculos registram uma integração crescente entre as vias fluviais e as terrestres; somente nas últimas seis décadas, verificou-se uma vertiginosa queda dessa tendência. Dentre as vias

terrestres aí consideradas, contam-se simples picadas, caminhos, estradas, rodovias e estrada de ferro.

A história da navegação no Rio São Francisco tem sua origem nas embarcações indígenas a remo. No trecho do Médio São Francisco, de Pirapora a Santana do Sobradinho, na Bahia, seus séculos de história registram que *ela se desenvolve a partir das forças braçal, eólica, a vapor e a explosão* (PEREIRA, 2004: 473). A história da colonização das regiões norte, noroeste e parte da área central de Minas Gerais, servidas pela bacia do São Francisco, compreende descrições de antigas pirogas ou canoas indígenas, feitas de uma única árvore de casca duríssima, que tinha seu lenho mole escavado. Ibiragara, tamboril, vinhático e cedro eram algumas das madeiras usadas para a confecção dessas canoas que foram usadas para a pesca, para a condução de ribeirinhos e, mais tarde, para o transporte de cargas.

Ao longo dos séculos XVIII, XIX e XX, diferentes embarcações foram usadas no São Francisco. Usando a força de braços humanos, canoas, ajoujos, barcas e paquetes se tornaram cada vez mais comuns. Os ajoujos eram embarcações formadas pela união de duas ou três canoas por meio de paus roliços atados com tiras de couro. Sobre essa estrutura, colocavam-se tábuas ou paus finos para formar um piso. Havia ajoujos que erguiam uma espécie de engradado sobre o piso, para transportar animais. As barcas variavam de tamanho – de 60 a 105 palmas de comprimento – e contavam com remeiros ou barqueiros que usavam varas para impulsioná-las. Mais raras eram as dotadas de vela. Havia também as barcas de passagem que ligavam as margens dos rios e os paquetes, de 5 a 12 metros de comprimento, cujos fundos eram peças inteiras, escavadas de troncos de árvores (PEREIRA, 2004: 473-480).

A era dos vapores construiu a gênese de sua história ao longo da segunda metade do século XIX. Interessado em implantar a navegação a vapor, o Governo Imperial incumbiu o alemão residente no Brasil, Guilherme Fernando Halfeld, de realizar um estudo sobre as condições de navegabilidade da bacia do São Francisco. De 1852 a 1854, Halfeld realizou o levantamento hidrográfico da bacia, de Pirapora até o Atlântico. Ele também foi encarregado de pesquisar a existência de minas de carvão mineral para o abastecimento das futuras embarcações a vapor. Constatada a inexistência do mineral, o engenheiro recomendou que o fornecimento de combustível para as caldeiras dos barcos a vapor poderia, para os primeiros vinte anos de operação, ser obtido por meio do desmatamento das margens do São Francisco e de seus tributários. Outra tarefa que coube a Halfeld foi o estudo da transposição do rio, com o desvio das suas águas até o Ceará.

O início da navegação a vapor no São Francisco deu-se em 1871, quando o vapor Saldanha Marinho partiu de Sabará e atingiu Juazeiro, na Bahia. A partir dessa viagem, diversas companhias - estaduais ou particulares – operaram vapores para transporte de cargas e de passageiros. Viação Central do Brasil, Companhia de Navegação do Jequitinhonha, Comissão Melhoramentos do Rio São Francisco, Companhia Viação Brasil e Empresa Viação do São Francisco foram empresas que exploraram a navegação a vapor até a primeira década do século XX. Nesse período, sobressaiu-se Januária, a antiga Salgado do século XVIII. A “Flor do Sertão”, Januária, tornou-se o principal porto e entreposto comercial do trecho mineiro do São Francisco.

Foi a chegada da Central do Brasil em Pirapora, em 1910, que levou esse município a superar Januária como principal porto mineiro. A integração da via férrea com a fluvial garantiu, na primeira metade do século, a ligação das regiões brasileiras Nordeste e Sudeste, pois a ligação ferroviária entre as duas regiões só foi efetivada em 1947, em Monte Azul. O entroncamento da Cen-

tral do Brasil com a *Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*, no norte de Minas, se deu em época em que ainda não havia rodovia pavimentada que propiciasse outra alternativa de transporte exclusivamente terrestre. Empresas importantes na navegação a vapor do São Francisco, a partir da segunda década do século XX foram a Companhia Indústria e Viação Pirapora, a Navegação e Comércio do São Francisco, a Nascimento e Irmãos, a Navegação Mineira do Rio São Francisco, a Viação Baiana do São Francisco, a Wilson Sows e Cia., a Comissão do Vale do São Francisco, a Companhia de Navegação do São Francisco.

A segunda metade do século, marcada pelos investimentos que priorizaram o transporte rodoviário, foi também o período da decadência do transporte do sistema ferro-hidroviário. Uma iniciativa que procurou minimizar a prevalência da rodovia na matriz de transporte mineira e brasileira foi a da construção do porto de Pirapora e de um ramal ferroviário para ligá-lo ao distrito industrial local.

No dia 12 de junho de 1981 foi inaugurado o porto fluvial de Pirapora, dez anos após a assinatura do acordo firmado entre a União e o Estado para a sua construção. A solenidade de inauguração das instalações portuárias marcou também o início das obras de construção do ramal, de cerca de 10 km, que partia da primitiva Linha do Centro da Central⁷, no trecho entre Várzea da Palma e Pirapora. O ramal contou com projeto da Superintendência Regional Belo Horizonte da RFFSA e foi construído pelo 2º Batalhão Ferroviário do Exército, com sede em Araguari. No ano seguinte, ele entrou em operação, atendendo a diversas indústrias da Companhia de Distritos Industriais de Pirapora.

Muitas estradas de ferro de Minas foram construídas com vistas a um porto, marítimo ou fluvial. A Oeste de Minas, que nascera de concessão para implantação de linhas férreas da Estação de Sítio (hoje Antônio Carlos), da E. F. D. Pedro II, até um trecho navegável do Rio Grande, teve em Angra dos Reis o seu principal porto. Seu Ramal de Pitangui, no trecho da bitola de 0,76 m, esteve nos planos da administração ferroviária que o construiu, dentre outros motivos, como meio para viabilizar a integração da ferrovia com o Rio Pará, afluente do São Francisco.

Ao longo do século XX, as condições de navegabilidade dos rios mineiros, principalmente do São Francisco, foram afetadas pela generalização e intensificação das ações predatórias de desmatamento, de extrativismo e outras de cunho poluidor. Dados o assoreamento e a degradação dos rios, a integração da ferrovia é hoje feita com os portos marítimos e com as rodovias.

A REVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES

Os caminhos coloniais e ferroviários estão associados a grandes mudanças operadas nos contextos político, econômico, social e cultural de Minas Gerais. Muitas dessas mudanças estão relacionadas com uma característica do setor de transportes, que é a necessidade de grande inversão de capitais antes que os lucros sejam colhidos. Isso se deu com as tropas que trafegavam nas estradas reais e imperiais e com as ferrovias dos períodos imperial e republicano.

7. A primitiva Linha do Centro ou Linha Tronco, a linha principal da Central do Brasil partia do Rio de Janeiro e chegava a Pirapora (1910), transpondo o Rio São Francisco, para lançar mais 2 km de linhas somente (1922). A partir da ligação da Central com a Leste Brasileiro (1947), a Linha Tronco passou a ser Rio de Janeiro-Monte Azul, no norte de Minas.

A formação de uma tropa exigia elevados recursos, o que explica a presença, nesse ramo de atividades, para os primeiros tempos da exploração de ouro, de comerciantes e de proprietários de terras provenientes de outras regiões brasileiras, onde encontraram condições para acumular capital a ser investido na região mineradora. O tamanho da tropa era determinado pelas condições financeiras do seu proprietário que precisava adquirir os animais, remunerar o pessoal, comprar escravos, alimentar os animais e os homens durante a viagem, comprar utensílios para o preparo dos alimentos, reparar ou renovar constantemente os arreios, os tecidos, as bruacas e outros apetrechos que se desgastavam com o uso. Quanto maior a tropa, maior a capacidade de transporte e o lucro, porém, mais elevada a despesa.

O capital financeiro necessário à construção das ferrovias era, em grande parte, proveniente do exterior, pois os custos de implantação de uma estrada de ferro excediam os dos tradicionais negócios brasileiros à época, além de despertar desconfiança dos investidores nacionais que desconheciam esse meio de transporte. Na estrada de ferro, o principal elemento a determinar a capacidade de transporte são as condições da via. Em condições ideais, maior a bitola, maior a capacidade e a produção de transporte, mas mais elevados os custos de construção e de manutenção. Gastam-se mais com aterros, cortes, trilhos, dormentes, pregação de trilhos, obras de arte como pontes, túneis, bueiros, etc., pois tudo deve atender ao trem que é mais largo. Não é outra a razão que explica a pluralidade de bitolas em território mineiro: variando de 0,60 m a 1,60 m, buscou-se sempre a economia. Das condições da via igualmente depende a capacidade de tração. Trens enormes e pesados, tracionados por várias locomotivas, exigem uma via permanente mais larga e, claro, o material rodante neste caso, também é mais caro.

Tropas e ferrovias significaram para seus contextos históricos uma inovação em muitos sentidos. Além dos altos custos e da especialização dos transportes, elas inauguraram novas formas de relações comerciais; no caso específico da estrada de ferro, relações verdadeiramente capitalistas. O nível tecnológico exigido, a complexidade da operação desses transportes, a racionalidade na formação da tropa e do trem, a diversidade de funções requeridas para o transporte, a indústria direta ou indiretamente fomentada por esses transportes, são elementos a serem considerados no papel revolucionário que desempenharam na economia mineira e nacional.

Novidade para os contextos históricos dos caminhos coloniais e ferroviários foi o surgimento de uma burocracia que tanto se fez visível na hierarquia que ordenava os diversos fazeres, quanto na atenção com a documentação que conformava as práticas burocráticas. No período colonial, muitos tropeiros mantinham registro contábil e passavam recibos dos serviços contratados, não se fiando somente na oralidade para o controle de seus acordos e negócios. Nos postos de arrecadação dos direitos de entrada e de impostos sobre mercadorias se fazia rigoroso registro de tudo. Um escrivão fazia anotações que incluíam a identificação e a descrição do viajante, a medição e quantificação de suas mercadorias e a quantia a ser paga. Houve época, em que os comerciantes tinham autorização para quitar a dívida no regresso da viagem, após efetuarem a venda de seus produtos, o que implicava em guias especiais a serem emitidas para o controle do pagamento devido futuramente. Durante os períodos em que vigoraram as proibições de circulação de ouro em pó ou de certas moedas nas Minas, os viajantes precisavam trocar seu ouro ou moedas nos

registros, o que também resultava em novos documentos. E, conforme visto anteriormente, as guias e documentos das casas de fundição, que atestavam a propriedade do ouro e o pagamento do imposto, eram fiscalizadas. Boiadas, porcadadas, carneiradas e tropas eram também minuciosamente registradas, para o pagamento dos direitos da Coroa.

Ao longo dos caminhos reais, os núcleos urbanos que ganhavam o *status* de vilas também conheciam maiores rigores em sua burocracia. Símbolos da nova condição desses núcleos eram a Casa de Câmara e Cadeia, o pelourinho e o livro onde se registrava o termo de inauguração da vila. Na era da ferrovia, acontecia coisa semelhante. A inauguração da estação também era registrada em livro próprio, que ficava em suas dependências e no qual, posteriormente, eram anotadas as principais ocorrências ligadas à sua operação e jurisdição: acidentes, incêndios, roubos e outras. Havia também, livros de reclamações do público, onde irregularidades na prestação dos serviços ferroviários eram criticadas e clientes e usuários da estrada buscavam meios de serem ressarcidos de seus prejuízos. Esses documentos revestem-se, hoje, de suma importância para o conhecimento de fatos históricos, porque, em muitos casos, são as únicas fontes conhecidas para a reconstrução da história ferroviária.

Nas estradas de ferro, a operação dos transportes exigia todo tipo de registro, havendo formulários próprios para tudo. Os telegramas em serviço também implicavam em grande produção de documentos, apesar da linguagem enxuta. Na seqüência, um exemplo de economia dessa linguagem colhida do anedotário ferroviário. Se fato verídico, não dispomos de informações sobre local de ocorrência ou data; se fictício, não desmerece o que o motiva: a crítica à burocracia. E, claro, maior graça lhe confere o nome do protagonista que remete à nacionalidade que mais inspira nosso humor:

Certo dia, um passageiro despachou uma cesta de verdura, porque o passageiro não podia levá-la consigo dentro do carro, tendo o despacho sido feito através da guia nº 45. No mesmo trem, com guia nº 38, viajava despachado, no carro-bagagem, um cabrito. Mas, acontece que, durante o percurso, o cabrito comeu a verdura e quando o trem chegou ao destino, a cesta estava vazia. Aí o chefe do trem telegrafou ao seu superior, nestes termos: "Sr. Chefe do Movimento. A guia nº 38 comeu a guia nº 45. Conductor Manoel." (SCHOPPA, 1999: 66).

A diversidade de funções exigidas pelos transportes de tropas e ferrovias também requeriam trabalhos especializados. Para as tropas, por exemplo, relatos de viajantes estrangeiros que percorreram as vias coloniais e imperiais dão-nos conta da rotina e da especialização dos trabalhos que envolviam o tropeiro, à frente da caravana, que muitas vezes contava com um ajudante; o arrieiro que cuidava de preparar os animais, arrumando-lhes as cargas e, nas paradas, descarregando-os e raspando-os com uma raspadeira; e os tocadores, que conduziam os animais na viagem.

Nas estradas de ferro, a especialização e o contingente de trabalhadores eram muito maiores dividindo-se nos setores ligados à linha e seus equipamentos, do tráfego e da tração. E, seguindo tradição inaugurada por Pero Vaz de Caminha, autor do primeiro documento da História do Brasil, que ao final do relato das primeiras experiências em terras brasileiras, pediu ao rei de Portugal um emprego para parente seu, não faltaram práticas clientelistas e nepotistas. Nesse sentido, o período republicano, de maior quilometragem de linhas, é claro, foi mais nocivo à administração

das ferrovias do que o imperial. O rodízio de governantes implicava em negociar apoio com parlamentares, empresários, políticos, proprietários de terras e outros poderosos, traduzido, muitas vezes, em colocações, transferências ou promoções para os apadrinhados. Mas essas, é óbvio, não eram as únicas moedas de barganha, pois concessões para implantação ou prolongamento de ferrovias ou medidas protecionistas para as estradas de ferro também eram assim obtidas.

O empreguismo que assolou o meio ferroviário, estatal em longos períodos, sempre foi motivo de críticas e de justificativa para o processo de desestatização, efetivado na década de 1990. Sobre esse assunto, tem o que testemunhar esta autora, que na Unidade de Documentação da Regional Belo Horizonte da RFFSA, nos anos de 1999 a 2001, pesquisou a correspondência diária dos Superintendentes Regionais, produzida no período de 1976 a 1985. Parte considerável dessas *cartas* que são cópias das correspondências enviadas pela Superintendência refere-se às dezenas e dezenas de indeferimentos para solicitações de empregos, a maioria, encaminhada por políticos, sendo que muitos deles tinham tal prática como corriqueira. Como não foi analisado um só documento que confirmasse atendimento ao pedido de emprego, nos vemos diante de duas hipóteses: ou a Regional Belo Horizonte era uma exceção nesse universo estatal, resistindo bravamente às pressões políticas, ou os pedidos atendidos o eram extra-oficialmente, não gerando nenhum tipo de registro que compromettesse as partes envolvidas. Certo é que houve casos em que se tornou público o processo de preenchimento de vagas, como em novembro de 1983, quando, em apenas dois dias, 30 mil pessoas se candidataram aos cargos de artífice mecânico, técnico em eletrônica, técnico em laboratório, desenhista, motorista, auxiliar de serviços gerais, e outros (*Estado de Minas*, 12 nov. 1983).

Fato é que ocupando cargos de chefia ou burocráticos, principalmente, não faltaram os inadequados para as tarefas que lhe eram exigidas. Relatos da incompetência e do “corpo mole” de muitos ferroviários abundam nos registros históricos e técnicos e são abaixo exemplificados pelo episódio da época da encampação do Ramal de Diamantina, pela Central do Brasil:

No Escritório, encaminhamos no “serviço”, isto é, nas “prerrogativas do ponto” aquelas duas virtuosas crias do honrado Ministro Francisco Sá: o Mourão e o Marcelo.

Encaixados às pressas na “encampação”. Ambos valetudinários; ambos imprestáveis de nascença. Ambos choutões, náfegos, encambitadores: inadequados à sela; refretários à cangalha. Mas boas, inocentes criaturas; amigos de infância, familiares do Ministro, ao qual se dirigem por cartas diretas, amiúde.

Pomos o Mourão a não fazer nada; a “tomar conta do Pote”. E o Marcelo briosamente responde, quando interpelado, que a sua função própria é de “ajudante do Mourão”!... (FREITAS, 1953: 26).

Espirituosa consideração sobre a incompetência no meio ferroviário foi produzida por um chefe da Estação de Juatuba, da antiga Oeste de Minas, depois Rede Mineira de Viação e, então, Regional Belo Horizonte da RFFSA:

DXTALHANDO

EXTA MÁQUINA X' XXCXCXNTX, A NÃO SXR POR UMA ÚNICA TXCLA: AS OUTRAS 26 LXTRAS FUNCIONAM MUITO BXM. MAS BASTA UMA PALXRMA X O

CORXTO SX ABAGUNÇA.

A RFFSA TXM O MXSMO PROBLXMA...

[...] POSITIVAMXNTX A PRODUÇÃO POR HOMXM X' O QUX DXTXRMINA A BALANÇA FAVORÁVXL OU DXFICITÁRIA DX UMA EXMPRXSA. XXISTXM DIVXRSOS MOTIVOS PARA O XSTACIONAMXNTO OU QUXDA DX UMA XMPRXSA X UM DXLXS X' O SIMPLXS FATO DX QUX UM DX NÓS, XM CADA SXÇÃO OU SXTOR, DXIXOU DX PRODUZIR O QUX DXLX SX RXQUXRIA.

TOMXMOS POR EXXMPLO UM SXTOR COM 27 XLXMXNTOS. CASO UMA PXSSOACHAVX SX MOSTRX INOPXRANT OU PALXRMA VAI "DXRRUBAR" A PRODUÇÃO TANTO QUANTO ACONTXCX NXSTX ARTIGO COM RXFXRXNCLA À LXTRA "X", QUX DXIXOU DX PRODUZIR. NUM CONTINGXNTX DX TRABALHO COMO O DA RXDX, QUX CONTA COM UM XLXVADO XFXTIVO, A PROPORÇÃO DE 1 PARA 27 DARIA QUANTOS PALXRMAS PARA VICLAR O ORGANISMO?

X VXJA QUX O TXOR "PALXRMÁTICO" DA RXDX TXM UM ÍNDICX MUITO MAIS XLXVADO DO QUE UM POR VINTX E SXTX, TAL COMO O DXSTA MÁQUINA [...]

(Paulo Rocha. Chxfe da Xstação de Juatuba. *SR-2 Notícias*. 19 dez. 1982: 4).

Se tropas e ferrovias revolucionaram a técnica e os trabalhos de transportes, coube-lhes também o papel de promotores de uma revolução econômica, incentivando direta ou indiretamente, muitos setores econômicos. No período colonial, a manufatura do couro, a clandestina do ferro, a da tecelagem mais grosseira e a produção de milho tiveram um grande incremento com as tropas. A montagem da tropa exigia muitos artigos de couro, diferentes panos e muitas ferraduras e, diariamente, rações de milho eram dadas aos animais. Benévolo nos informa que a substituição das tropas pela ferrovia provocou uma verdadeira crise de superprodução do cereal, cujo consumo caiu vertiginosamente nos trechos dos antigos caminhos reais que passaram a ser servidos pelos trens (BENÉVOLO, 1953: 66).

Diferentes ofícios surgiram nas Minas para atender às necessidades das tropas, como o de ferrador que colocava ferraduras nos animais e servia-lhes, muitas vezes, de veterinário; o barganhista, que fazia permutas de animais de sela ou de transporte; o "adomador", que montava pela primeira vez os grandes animais chucros; o "paulista", amansador de bestas que usava técnicas de adestramento à maneira de São Paulo; o peão, amansador de eqüinos e muares à maneira do norte de Minas; o "amontador", que montava os animais bravios para "chegá-los no jeito"; e o "acertador" ou picador, que acertava a marcha dos animais (TORRES, 1962: 1120-1121).

Já as ferrovias propiciaram o desenvolvimento da indústria extrativa de madeira para a confecção de dormentes e para a produção da lenha queimada nas caldeiras das locomotivas; da mineração e da siderurgia para a produção de trilhos, pontes e ferragens variadas; da indústria de material rodante - locomotivas, vagões e carros de passageiros; da indústria extrativa de pedras usadas como lastro; da indústria de confecções para atender à necessidade de uniformes para os ferroviários; da indústria de vidro para janelas de carros; e da construção de estações, armazéns e oficinas.

As conseqüências indiretas de tropas e estradas de ferro para a agricultura, a pecuária, o extrativismo, a indústria e o comércio, em geral, são tanto notáveis quanto de difícil mensuração. Sendo ambas, os meios de transporte por excelência de suas épocas, nada do que se produzia era transportado de outras formas. Muitos produtores tinham suas tropas particulares, mas os menores recorriam aos tropeiros, vendendo-lhes a produção ou encarregando-os de negociá-la em outras regiões. Com as ferrovias, as muitas linhas e desvios particulares que atendiam estabelecimentos industriais apontam para a dimensão da economia fomentada pela ferrovia. A título de exemplo, temos na jovem capital mineira, a inauguração, em 1913, de seu primeiro desvio ferroviário para atender a um empreendimento industrial, uma serraria, a de Garcia de Paiva & Pinto (PENNA, 1997: 138), hoje importante marco cultural da cidade que abriga eventos de naturezas diversas.

Com o comércio não foi diferente. Inicialmente, nos caminhos coloniais havia os pousos que eram meros telheiros sob os quais tropeiros e viajantes acampavam, podendo contar com água para si e para os animais. Os proprietários dos pousos lucravam então com o comércio de milho para os burros. Passou-se então aos ranchos, acomodações precárias para os viajantes. Mais tarde, vieram as vendas que cumpriam a função de mercearia e de hospedaria, e, posteriormente, as estalagens, com melhor estrutura para acomodação e alimentação dos viajantes. De maneira geral, os primeiros negócios contavam exclusivamente com produtos das fazendas situadas às margens das vias; com o tempo, além da refeição - geralmente à base de carne suína, farinha de milho e de mandioca, feijão, doces locais, rapadura e aguardente -, podia-se, nesses estabelecimentos comerciais, encontrar vela, fumo, tecido, livro de missa e muitas outras mercadorias provenientes de outras regiões.

A relação ferrovia-comércio é igualmente profícua e, novamente, recorreremos a exemplo da história da capital mineira. Ao ser inaugurada, Belo Horizonte ligava-se à primitiva Linha do Centro da Central do Brasil, de bitola métrica. Com a construção da Linha do Paraopeba, integralmente inaugurada em 1919, Belo Horizonte se ligou ao Rio de Janeiro diretamente pela bitola larga. Como a antiga Estação de Minas, construída pelo Estado de Minas Gerais, mostrara-se inadequada para o aumento do tráfego então previsto para a capital, tratou-se de demoli-la e de construir uma maior. A atual estação, que hoje abriga o Museu de Artes e Ofícios, foi inaugurada em 1922. A placa comemorativa da solenidade foi oferecida pela Associação Comercial da cidade, como prova de seu reconhecimento pelos inestimáveis serviços prestados pela Central do Brasil ao comércio de Belo Horizonte (PENNA, 1997: 185).

A relação entre o comércio e a estrada de ferro fica evidente nos endereços de estabelecimentos. Anúncio de casa comercial incluía, obrigatoriamente, a informação da ferrovia que servia a localidade onde ela se situasse. A inclusão da estrada de ferro nos elementos que indicavam a localização de casas comerciais que se promoviam por meio dos jornais e revistas, certamente lhes atribuía ares de cosmopolitismo. No caso de localidades servidas pela Central, principal ferrovia brasileira que as ligava diretamente à capital da república, aberta ao comércio internacional, podiam os estabelecimentos comerciais dispor das novidades e dos melhores produtos que pelos trilhos chegavam para satisfazer às necessidades de consumo dos clientes. Ademais, grande *status* a

menção da ferrovia lhes conferia, pois, sinal evidente da modernidade, ela não somente detinha o poder de inscrever no mapa localidades antes inexistentes ou desconhecidas, como possibilitava glórias maiores àquelas já tradicionais e àquelas agraciadas com as menores quilometragens de suas linhas (CAMPOS, 2002: 73). E havia sempre a possibilidade de, por meio dos entroncamentos ferroviários e dos regimes de tráfego mútuo mantidos pelas empresas ferroviárias, transportar-se qualquer coisa, para qualquer lugar, desde que servido por trilhos.

Com tantos negócios, tropas e ferrovias significaram prosperidade para muitos, principalmente para tropeiros e ferroviários. O ouro das Minas produziu uma nova sociedade, na qual qualquer relação comercial era feita com ouro e, apesar dos preços exorbitantes, a possibilidade de enriquecimento espreitava à porta de muitos. Se a regra foi a miséria e uma vida repleta de carências, muitas histórias pessoais de mineradores, de comerciantes, de funcionários públicos e até de escravos justificam os mitos de opulência e de riqueza das Minas Gerais. Com a circulação dessa riqueza, era nas mãos dos tropeiros que recaíam os frutos do trabalho e da sorte de muitos.

As estradas de ferro estão intimamente relacionadas com a inauguração do capitalismo industrial e financeiro no Brasil. Quando criada, a D. Pedro II era a empresa de maior capital do país; atrás dela, nada menos que o Banco do Brasil. O quadro abaixo apresenta as seis maiores empresas registradas no Tribunal do Comércio da Capital do Império, de 1850 a 1865 (EL-KAREH, 1980: 58):

RAZÃO SOCIAL	CAPITAL
Cia. Estrada de Ferro D. Pedro II	38.000:000\$000
Banco do Brasil	30.000:000\$000
Banco Comercial e Agrícola	20.000:000\$000
Cia. Seguros Marítimos e Terrestres	16.000:000\$000
Cia. Seguros Marítimos e Terrestres Fidelidade	16.000:000\$000
Cia. Reformadora	10.000:000\$000
Fonte: Mapa das Companhias ou Sociedades Anônimas registradas no Tribunal do Comércio da Capital do Império de 1850 a 1865. (EL-KAREH, 1980: 58).	

A revolução do ponto de vista do capital, também alcançou o trabalho, pois *o empreendimento exigia não só uma soma fabulosa de dinheiro, mas também um nível elevado das forças produtivas* (EL-KAREH, 1980: 59). Nos primeiros tempos, nas ferrovias brasileiras, essa força produtiva era bem remunerada. Estrangeiros que vinham como técnicos ferroviários percebiam altos salários para a sociedade brasileira da época, então marcada por relações pouco monetarizadas. Para os trabalhadores nacionais, a organização administrativa da ferrovia que estabelecia hierarquias para as diferentes categorias funcionais representava oportunidades de ascensão social. Nesse contexto, a proteção dada ao trabalhador ferroviário merece destaque, pois coube à ferrovia a primeira legislação previdenciária do Brasil. A Lei Eloy Chaves, de 24 de janeiro de 1923, criou, em cada uma das empresas ferroviárias do país, uma Caixa de Aposentadoria e Pensão para os seus empregados. Inovadora e de caráter incluyente, a lei considerava empregados com direitos previdenciários tan-

tos os que recebiam salário mensal, quanto os diaristas, de qualquer natureza, que prestavam serviços de caráter permanente.

A PECUÁRIA E OS CAMINHOS DE MINAS

De maneira geral, os caminhos coloniais e as ferrovias confirmaram e determinaram as vocações das regiões econômicas de Minas Gerais. Seus traçados marcaram grandes áreas de negócios agropecuários, extrativistas ou industriais. Destacamos a seguir, a pecuária e a mineração, pois o gado bovino e os minerais representaram parcelas expressivas dos transportes mineiros, havendo uma especialização dos transportes por eles exigidos. Ademais, nesses produtos, percebe-se a permanência de funções dos caminhos terrestres e a continuidade de práticas econômicas que venceram os séculos.

A história da pecuária mineira está diretamente ligada aos caminhos coloniais, quando se desenharam as primeiras áreas pastoris do Estado. O gado bovino teve grande importância nas Minas, antes mesmo da criação da Capitania de São Paulo e das Minas do Ouro, em 1709, porque a carne era um dos principais produtos consumidos pela população que se instalara na região da mineração, ainda carente de uma estrutura produtiva para atender à súbita e volumosa demanda. A crise de abastecimento era grande, fazendo com que

[...] de São Paulo, de Curitiba, da Bahia e de Pernambuco partissem boiadas sobre boiadas, para suprir os habitantes das Gerais. A fome de carne era tal que, nos primeiros tempos, depois de esgotados os diminutos estoques paulistas, foram para as minas até bois mansos, bois de carro, velhos demais para o corte. (ZEMELLA, 1990: 174).

A relevância desse comércio, ao lado da questão da posse de áreas de mineração do ouro, foram os fatores determinantes para o primeiro grande conflito armado da região: a Guerra dos Emboabas.

Para o transporte do gado, as condições das vias não pesavam tanto porque eles mesmos se transportavam (PRADO JÚNIOR, 2000: 265). O Caminho da Bahia, surgido da ocupação do vale do Rio São Francisco e de alguns de seus afluentes por fazendas de criação de gado, já fora parcialmente usado no abastecimento de carne para os engenhos nordestinos. Com a descoberta do ouro, passou a desempenhar semelhante papel nas áreas mineradoras. Ao longo das vias fluviais se formaram muitos currais que, periodicamente, enviavam suas boiadas para os povoados e vilas mineiras.

Importante legado dessa história é o topônimo Curralinho, antigo nome do município de Corinto. A região, ocupada inicialmente em 1701, ficava na “estrada que vinha dos currais” e teve sua trajetória marcada pela passagem do gado até o terceiro quartel do século XX, quando as composições ferroviárias dele se encarregavam. Curioso registro o é de um engenheiro ferroviário que foi transferido para Curralinho e que, fazendo restrições ao cargo de engenheiro residente que assumia, relata ter contribuído para a mudança do nome do lugar: [...] “Engenheiro Residente”, e de “Curralinho”... Realmente é de apavorar. Tratamos de apressar a mudança do nome à estação. Corinto. Engenheiro Residente, sim; mas não de Curralinho... (FREITAS, 1953: 23).

Com a decadência da mineração do ouro, diversificou-se a economia mineira, que encontrou na pecuária forte vocação, confirmando tendência já evidente. Em pouco tempo, de importadora,

Minas passou a exportadora de gado. A região de São João del Rei e o Sul de Minas, já produtoras de bovinos, abasteceram o Rio de Janeiro, sobretudo após a chegada da Corte Portuguesa. O Sul de Minas era, então, a principal área abastecedora do mercado carioca, para o qual contribuía também com sua grande produção de suínos e derivados.

O consumo de carne de porco, tradição na culinária mineira, fora uma necessidade desde os primeiros tempos coloniais. Criados nos quintais, com as sobras alimentares e com o milho cultivado na capitania, os porcos tornaram-se a fonte de carne de maior consumo entre os mineiros, pois era mais acessível que a carne bovina, encarecida com os pesados tributos metropolitanos. Essa criação, desde cedo incentivada pelas autoridades que nela viam uma solução para se evitar crises de abastecimento, especializou-se a ponto de, ainda no século XVIII, Minas atender ao mercado popular do Rio. Além das boiadas, enormes porcadas transitaram por trechos dos Caminhos Velho e Novo e pelas estradas construídas no século XIX, a Estrada da Polícia e do Comércio, havendo volumosa documentação de suas passagens nos registros oficiais. Alcir Lenharo levantou dados sobre a passagem, em dezembro de 1829, de tropas, porcadas, boiadas e carneiradas em registros, indicando a participação da produção mineira e paulista no abastecimento do Rio de Janeiro:

Exportações Mineiras	Exportações Paulistas
28 tropas	15 tropas
16 porcadas	1 porcada
12 boiadas	6 boiadas
1 carneirada	-----
Fonte: LENHARO, 1979: 84.	

Nota: O autor identifica, para os meses de dezembro dos anos 1824, 1825, 1826 e 1827, uma média de 92 bois por boiada, 134 porcos por porcada e 80 carneiros por carneirada.

Na República Velha, os caminhos do gado já eram também ferroviários. Enquanto Minas não dispunha de uma indústria para processamento da carne, o gado em pé continuou sendo transportado para o Rio de Janeiro, sendo comprado pelo Frigorífico Anglo que o beneficiava. Ainda na época do Café-com-leite, frigoríficos foram criados em diversas zonas mineiras: Mata, Sul, Triângulo e Norte, substituindo, em parte, o transporte do gado em pé pelo da carne congelada, pois as ferrovias contavam com vagões frigoríficos.

Nos trechos de bitola métrica da Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, mais ao norte do Estado, e nos ramais de Pirapora e de Diamantina, as cargas mais expressivas, no início da década de 1930, eram o gado e a madeira. A madeira não durou muito, mas o gado teve relevância até a década de 1970, cabendo à ferrovia dar continuidade ao trabalho dos antigos boiadeiros, negociantes de gado que o adquiriam nas fazendas para vendê-lo nas vilas e cidades de

Minas Gerais.

A ferrovia transportava qualquer tipo de animal, desde que atendidas as condições de segurança para o transporte: cavaleiros e muaras, encabestrados; pequenos animais e aves em gaiolas, engradados ou em viveiros; cães, macacos e outros animais domesticados, amordaçados e acorrentados; animais ferozes ou perigosos, enjaulados; cobras e outros animais venenosos, acondicionados em caixas apropriadas. Animais de estimação ou de luxo podiam ser levados nos carros, junto dos passageiros, desde que o seu transporte fosse autorizado pelo chefe do trem e que nenhum passageiro apresentasse objeção. Nesses casos, a ferrovia cobrava a tarifa, mas não se responsabilizava pela segurança do animal. Também se transportavam ovinos, caprinos e suínos, contudo, eram os bovinos as principais cargas vivas das ferrovias que contavam com grande frota de vagões próprios para o seu transporte (AZEREDO, 1960).

Nos séculos XVIII e XIX, as boiadas formadas por centenas de cabeças marchavam ininterruptamente, vencendo, em média, três léguas diárias e exigindo a mão firme de um capataz que coordenava os tocadores, cada um responsável por cerca de 20 animais (PRADO JÚNIOR, 2000: 266). Nas ferrovias, os trens de gado tinham preferência na circulação; com carga viva, não podiam ficar horas e horas encostados nos pátios ferroviários, aguardando o cruzamento de trens que circulavam em sentido contrário. Quando os animais ocupavam um vagão completo, permitia-se que um tratador viajasse no mesmo trem para acompanhá-los, pagando uma passagem de segunda classe. Já quando o gado transportado era numeroso, formando um trem completo, até dois tratadores podiam viajar de graça, para acompanhar os animais. Se fossem necessários mais homens, os excedentes pagavam passagem de segunda classe. Para acompanhar os animais, os tratadores costumavam estender uma rede dentro do vagão de gado, onde descansavam. Além dos cuidados com a alimentação do gado, que recebia forragem durante a viagem, os tratadores ficavam atentos para que nenhum animal se deitasse e acabasse pisoteado pelos outros. Para isso, espetavam o animal com uma vara com um agulhão, o chuço, popularmente chamado de “xuxo”.

Há muitos relatos no meio ferroviário de acidentes ocorridos com trens de gado e que causavam transtornos de toda natureza. Quando havia um descarrilamento, além das tarefas necessárias ao reparo da linha e à colocação do material rodante nos trilhos, a equipe de socorro ainda tinha que enfrentar os animais enfurecidos, machucados e assustados. Além de serem atacados pelos animais, os ferroviários ainda tinham que capturar aqueles que se dispersavam pelos arredores, em francas debeladas. Nessas ocasiões, porém, havia a possibilidade de uma saborosa recompensa pelo trabalho árduo: um churrasco.

As rotas de gado, na ferrovia, eram bem demarcadas pela existência da diferença de bitolas. Contudo, havia em alguns locais, a baldeação dos animais de um trem para outro da mesma estrada de ferro ou de outra ferrovia em regime de tráfego mútuo. Algumas estações contavam com uma estrutura maior para o embarque e o desembarque do gado, chegando a existir até curral e pasto mantidos por empresa ferroviária.

O mercado do Rio de Janeiro, até mais da metade do século XX, continuou recebendo gado em pé de Minas. Na segunda metade do século XX, a ação estatal levou à criação do frigorífico Frimisa, em Santa Luzia, que passou a receber grande parte do gado da bitola métrica. Com o de-

envolvimento da malha rodoviária do Estado e o incremento da indústria frigorífica de Montes Claros, do Sul de Minas, da Zona da Mata e do Triângulo, os trens de gado desapareceram.

A MINERAÇÃO E OS CAMINHOS DE MINAS

Nenhuma atividade econômica foi tão determinante para os caminhos terrestres de Minas, quanto a mineração. O ouro e o minério de ferro orientaram a construção de caminhos e foram sua principal carga.

As estradas reais tiveram sua existência devida ao ouro porque serviam para o seu escoamento até os portos marítimos. Os registros nelas instalados tinham como principal objetivo fiscalizar a saída do ouro extraído nas Minas. Nas travessias de rios ou pontes e nos registros, cobrava-se pedágio e direito de entrada sobre viajantes, animais de cargas e mercadorias que fossem para as regiões mineradoras. Dessa maneira, de forma direta, tributando o ouro exportado, ou indireta, tributando atividades ligadas às áreas mineradoras, como as de abastecimento, os caminhos reais construíram sua história numa íntima dependência do ouro. Nas estradas reais, não faltou, é claro, o ouro velado, não declarado, desencaminhado de tudo quanto era jeito. No santo de pau-oco, na carapinha, na bruaca...

Esgotado o ouro de aluvião, de fácil extração, sua exploração no século XIX coube aos que dispunham de elevado capital e tecnologia. Entraram em cena as grandes companhias, possíveis graças à permissão dada aos estrangeiros, em 1826, para constituírem empresas em terras mineiras. Um incentivo para tais empreendimentos foi dado também pela adoção do padrão ouro em muitos países europeus, o que resultou na maior procura pelo nobre metal. Das companhias que se formaram, uma brasileira, organizada pelo alemão Barão Guilherme Von Eschwege, se destacou pelo pioneirismo na iniciativa tupiniquim: a Sociedade Mineralógica, que, em 1819, deu início à exploração da Mina da Passagem, em Mariana. Outras empresas nacionais foram criadas, mas a maioria não foi bem-sucedida. Destacaram-se, mesmo, as estrangeiras, dentre elas a Imperial Brazilian Association, de 1824, explorando ouro nas minas de Gongo Soco, Cata Preta, Antônio Pereira e Serra do Socorro e a St. John d'El Rey Mining Limited, de 1830, que explorou Morro Velho, em Nova Lima.

O ouro inesgotável de Morro Velho, assim pareceu-nos até 2003, quando após 169 anos de exploração subterrânea, a mina encerrou suas atividades, sendo explorada por ingleses, brasileiros e sul-africanos. Parte de sua história foi traçada pelas linhas da Central do Brasil e da pequena Estrada de Ferro Morro Velho, de propriedade da mineradora St. John d'El Rei Mining.

Em 1913 a Companhia inaugurou sua ferrovia de pouco mais de oito quilômetros, em bitola de 0,66m, ligando Nova Lima a Raposos, locais onde mantinha minas em atividade. Essa ferrovia foi a segunda do Brasil a ser eletrificada, já no ano seguinte, e transportou até 1963, muito ouro e operários, além da população de ambas as localidades. O “bondinho da Morro Velho” oferecia três ou quatro carros de passageiros com capacidade para 24 passageiros assentados, cada um. A oferta de horários era grande, possibilitando a conexão com os trens de diversas categorias da Central. A baldeação para a Central, de passageiros e da preciosa carga, era feita na estação de Ra-

posos. Até 1977, a estrutura do pátio desta estação ainda guardava marcas dessa história. Já não havia os trilhos da pequena ferrovia, mas existia a plataforma de embarque/desembarque da bitolinha, onde, cumprindo a tradição colonial, o ouro mineiro seguia para o porto Rio de Janeiro e ganhava o oceano.

O ferro, apesar das proibições coloniais para sua fabricação, também fez história na capitania. Numerosas forjas clandestinas localizavam-se ao longo dos caminhos reais. Revogada a proibição do fabrico do ferro, em 1795, e após a vinda de D. João VI para o Brasil, a extração do minério de ferro e a metalurgia foram incrementadas com a vinda de técnicos estrangeiros como o alemão Eschwege e o engenheiro francês Jean Monlevade. Esses estrangeiros e outras pessoas da região das Minas foram responsáveis pela criação de fábricas de ferro na primeira metade do século XIX em Congonhas, Caeté, São José de Piracicaba, Camargos, na região de Mariana e em locais próximos ao Serro. Essa mineração de ferro e a nascente metalurgia mineira seriam continuamente incrementadas, pois a zona Metalúrgica, principal área de ocupação colonial do território mineiro veria na abundância do ferro a continuidade do fausto do ouro e, nos caminhos ferroviários, uma alternativa para os antigos caminhos reais.

O eixo ferroviário de Minas Gerais, a D. Pedro II, teve sua chegada e expansão inicial determinada pelo café. Contudo, as ricas jazidas de minério de ferro da província, depois do estado, cedo lhe apontaram os rumos desse transporte. O minério de ferro do Quadrilátero Ferrífero foi sistematicamente pesquisado e explorado e as fábricas de ferro do século XIX e início do XX foram servidas por linhas férreas, única modalidade de transporte capaz de atendê-las. Em Itabirito, merece destaque a Estação de Esperança, na Linha do Centro, inaugurada em 1891, para atender à antiga Queiroz Júnior que também mantinha uma instalação de altos fornos para fabricação de guza em Burnier, servida por linhas férreas. Em Sabará, no antigo Ramal de Santa Bárbara, a Estação Siderúrgica atendeu à antiga Companhia Siderúrgica Mineira, que a partir de 1921, se tornou Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. Neste mesmo ramal, outras estações atenderam instalações de preparo do ferro, como a Estação de Gongo Soco, de 1911, e a de José Brandão, de 1919, que serviu à Ferro Brasileiro, instalada em Caeté, em 1931. Digna de nota, também neste ramal, é a Estação de João Monlevade, de 1935, que permitiu a criação da segunda unidade da Belgo Mineira, dando continuidade à obra do francês Jean Monlevade.

Na primeira metade do século, em toda a Zona Metalúrgica, pequenas ferrovias construídas pelas empresas mineradoras, a maioria em bitolas mais estreitas, agilizavam o escoamento da produção. Seguem alguns exemplos: no Ramal de Santa Bárbara, a Companhia União mantinha linhas próximas a Caeté; na Linha do Centro, em Cristiano Otoni, na localidade de Cocoruto, na década de 1920, uma ferrovia de 45 km de uma empresa mineradora de manganês entroncava-se com a Central; a Companhia Santa Matilde possuía duas linhas partindo da linha Centro, uma próxima a Conselheiro Lafaiete, outra partindo da estação de Gagé, inaugurada em 1889 para atender ao escoamento do manganês. De Gagé também partia uma estrada de ferro para atender ao ferro guza produzido pela Usina da Companhia Nacional de Altos Fornos (VASCONCELLOS, 1928).

Ramais da ferrovia especialmente construídos para atender à mineração são numerosos, sendo dois dos mais importantes o de Morro da Mina, pela antigüidade, e o de Águas Claras, pela produtivi-

dade. O Ramal de Morro da Mina foi inaugurado em 1883, partindo de Conselheiro Lafaiete para atender à extração de manganês. O Ramal de Águas Claras, de 1973, da empresa Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) foi usado para a exportação intensiva do minério de ferro da Serra do Curral, que também abasteceu a grande siderurgia nacional, em Volta Redonda. Esse Ramal contribuiu de forma determinante para alterar o perfil do transporte ferroviário brasileiro que continuamente eliminou o passageiro para dar passagem ao minério, fazendo da ferrovia um verdadeiro “mineroduto”. Os trens expressos, diretos, rápidos, noturnos, subúrbios e mistos ainda são lembrados pelos passageiros que neles viajavam conforme o bolso; os mais abastados, saudosos do Vera Cruz, os mais carentes, dos “cata-jecas”.

Listar as muitas ligações da ferrovia com a mineração e com a siderurgia ao longo do século XX é tarefa que mereceria um estudo à parte que contemplasse todo o parque siderúrgico mineiro. Não é nossa proposta. Mas cabe aqui a referência da continuidade dessa história que resultou no controverso projeto da Ferrovia do Aço. Anunciada em 1975 como a maior obra da engenharia ferroviária da América Latina, antes da conclusão do seu projeto de engenharia, e a ser construída em tempo recorde, mil dias, a Ferrovia do Aço teve sua construção e início de operação arrastados por mais de uma década e, ainda hoje, só parte do projeto foi realizada. As recorrentes paralisações e os anúncios infrutíferos de retomadas de investimentos valeram à “Ferrovia dos Mil Dias”, outro apelido: “Ferrovia do Aço”. A grandiosidade do projeto que incluía numerosos e extensos túneis, pontes e viadutos foi motivo de críticas da sociedade e de setores técnicos que a julgaram desnecessária, face ao seu traçado paralelo ao da Linha do Centro da Central do Brasil, que, contando com as melhorias adequadas, atenderia satisfatoriamente à finalidade de incrementar a expansão da siderurgia e a exportação mineral do país. Verdadeiramente “Ferrovia do Minério”, ela contou com recursos da MBR, recompensada pela isenção de fretes, e resultou em participação significativa na dívida externa brasileira.

Em Minas Gerais, as linhas férreas da Central do Brasil não foram as exclusivas do minério. Papel de maior destaque coube à Estrada de Ferro Vitória-Minas que construiu sua história, desde o berço, sobre o ferro das Gerais. No período colonial, as proibições de exploração do território para fins não mineradores levaram à inexistência de caminhos oficiais que ligassem Minas ao Espírito Santo. No período republicano, foram também os interesses mineradores que levaram à criação dessa ferrovia, que sempre foi objeto de conflitos e aproximações de interesses estrangeiros e nacionais.

Sob gestão da Companhia Vale do Rio Doce, a partir de 1942, a Vitória-Minas melhorou suas condições técnicas, retificando traçado e investindo na via permanente, o que lhe valeu a posição de estrada de ferro de bitola métrica mais rentável do mundo, pois otimizou a exportação do minério de ferro do Quadrilátero Ferrífero, principalmente da região de Itabira. O desenvolvimento do parque industrial do Vale do Aço – Ipatinga, Acesita e Coronel Fabriciano – reforçou o sucesso financeiro dessa ferrovia. Exceção no universo nacional de déficits contínuos do setor ferroviário, a eficiência da Vitória-Minas explica-se, em boa parte, pelo fato dela servir aos interesses da mineradora, não sendo exclusivamente uma empresa de transportes voltada para cargas e passageiros como as outras estradas de ferro do país. A participação da Vale do Rio Doce no

sistema ferroviário atual do Brasil, assumindo a operação de parcela significativa da malha ferroviária da antiga RFFSA, dá continuidade à lógica que sempre orientou sua política de transportes. Sua privatização, anterior à da RFFSA, foi determinante para a definição da desestatização do setor ferroviário do qual se apropriou para racionalizar e maximizar logística, transporte, mineração, siderurgia e exportação, suas principais frentes de ação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao encerrarmos essas reflexões que apontaram continuidades e mudanças na história da economia e dos trabalhos dos caminhos terrestres coloniais e ferroviários, atentamos para uma ruptura significativa nesse processo histórico. Tal ruptura refere-se ao impedimento do uso dos caminhos ferroviários mineiros, herdeiros dos coloniais, ao passageiro. Viajante, cliente ou usuário, qualquer que fosse o tratamento lhe dispensado, o passageiro sempre contou com as estradas de ferro para os seus deslocamentos. Houve época em que só do trem podia valer-se, pois não havia outro meio de transporte que lhe permitisse viajar grandes, médias ou pequenas distâncias. E, apesar do decréscimo crescente e drástico na prestação de serviços de transportes de passageiros, mal ou bem, a RFFSA ainda o assumia.

Os arrendamentos de parcelas da malha e do patrimônio da RFFSA, a partir de 1996, resultaram no licenciamento exclusivamente para o transporte de cargas. Nas antigas linhas da estatal, passageiros, só os turistas, em trechos insignificantes do ponto de vista quilométrico e mediante o pagamento de tarifas inacessíveis para o bolso das comunidades das localidades servidas pelos trenzinhos turísticos. Os trens sociais não circulam mais. É bem verdade que os noturnos, os rápidos, os expressos e os mistos, já não se viam há tempos. Mas havia os subúrbios e o Trem do Sertão... tão necessários...

Ah, a desestatização! Eis um divisor de eras históricas: antes, a tradição do conflito de interesses entre a carga e o passageiro, tão certa quanto paralelos os trilhos; após, a solução do conflito que inaugura uma nova etapa na história desses caminhos mineiros: a da radicalização da intolerância com as necessidades sociais, a da supremacia absoluta do capital sobre a cidadania, solapada no seu direito mais fundamental: o de ir e vir.

BIBLIOGRAFIA

APORELLY. Para ler no trem. In ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Revista RAE*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros da EFCB, maio 1983, p. 9.

ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Revista da Associação de Engenheiros da EFCB – RAE*. Rio de Janeiro: Associação de Engenheiros da EFCB, maio 1983, p. 9).

AZEREDO, Geraldo de Carvalho. *Direitos e Obrigações das Estradas de Ferro e de seus Servidores (Doutri-*

na, *Legislação, Jurisprudência*). Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1960).

BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995 (Coleção Reconquista do Brasil – 2ª série).

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

CAMPOS, Helena Guimarães. *Da inclusão à exclusão social: a trajetória dos trens de subúrbio da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: 2002. Dissertação produzida para o curso de mestrado em Ciências Sociais – PUC/MG.

CAMPOS, Helena Guimarães; FARIA, Ricardo de Moura. *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Lê, 2005.

CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES - CGT. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas. G-1*. Rio de Janeiro: CGT, 1960.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FIGUEIRA, Manoel Bernardes (Org.). *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1908.

FREITAS, Victor Figueira de. *Perfis e briguelas – da linha e à margem da Central*. Belo Horizonte: Gráfica Belo Horizonte, 1953.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: FJP, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996 (Coleção Centenário).

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS – IEPHA/MG. *Diretrizes para proteção do patrimônio cultural ferroviário*. Belo Horizonte: Programa Trens de Minas, fev. mar. abr. 2006.

INÁCIO, Inês da Conceição; DE LUCA, Tânia Regina. *Documentos do Brasil Colonial*. São Paulo: Departamento de História - FFLCH-USP, 1994.

LARA, José. *Ferrovias Pitorescas*. Pequeno Anedotário das Ferrovias. Belo Horizonte: RFFSA/SR-2, 1988.

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.

LOPES, Marco Antônio. As tropas de comércio na literatura dos viajantes do século XIX. *Aula Magna*. Belo Horizonte: UNI-BH, Ano I, N. 1, 1984, p 48-53.

MINAS GERAIS. Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais. *Minas tem*

primeiro porto seco industrial do país. BH:http://www.desenvolvimento.mg.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=176&Itemid=74 Acesso em 20 abr. 2007.

OLIVEIRA, Maria de Lourdes Abreu. *Bravo Brasil! Entre amores e armas, a saga de um visionário*. São Paulo: Editora Fundamento Educacional, 2005.

PENNA, Octavio. *Notas Cronológicas de Belo Horizonte – 1711-1930*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997 (Coleção Centenário).

PEREIRA, Antônio Emílio. *Memorial Januária*. Terra, Rios e Gente. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2004.

PIRES, Maria Coeli Simões. *Da Proteção do Patrimônio Cultural: o tombamento como principal instituto*. Belo Horizonte: Ed. Del Rey, 1994.

PRADO JÚNIOR, Caio. Vias de Comunicação e Transporte. *Formação do Brasil Contemporâneo*. Colônia. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000. p. 245-274 (Grandes nomes do pensamento brasileiro).

REZENDE, Luiz Eduardo. Ferrovia do Aço já representa 2% da dívida externa. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 19 fev. 1984, p. 22.

RFFSA. *Sistema Ferroviário do Brasil – 1978*. Rio de Janeiro: Diretoria de Planejamento, Departamento Geral de Estatística, 1978.

RFFSA. SR-2. *Sugestões apresentadas pela Superintendência de Produção, pelas Superintendências Adjuntas de Operações e Engenharia e pelos Distritos de Produção*. Belo Horizonte: Superintendência Regional Belo Horizonte, Ref.; Carta n° 1.029/PRF/79.

ROCHA, Paulo. *SR-2 Notícias*. Belo Horizonte, 19 dez. 1982, n° 171, p. 4

SANTOS, Márcio. *Estradas Reais: Introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SHOPPA, René Fernandes. *Humor sobre trilhos*. Rio de Janeiro: Editor Independente, 1999.

SHOPPA, René Fernandes. *150 anos do trem no Brasil*. Rio de Janeiro, 2004.

TORRES, João Camilo de Oliveira. *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Difusão Pan-americana do Livro, 1962, v 4.

TRINTA mil inscritos para emprego na RFF. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 12 nov. 1983.

VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação*. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1990.