

Trilhos da Transformação: a chegada das ferrovias e a tensão entre atraso e progresso no Brasil

Rails of Transformation: the arrival of railways and the tension between delay and progress in Brazil

Miguel Vitor Araujo Vieira

Licenciado em História

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas)

miguel.vitor@educacao.mg.gov.br

Recebido: 13/08/2023

Aprovado: 10/01/2024

Resumo: O presente artigo analisa a chegada das ferrovias ao Brasil na segunda metade do século XIX. Neste período, o mundo passava por profundas transformações – sobretudo no que diz respeito as inovações tecnológicas. A sociedade capitalista emergia reestruturando a organização social com a promessa de crescimento e poder. As ferrovias, expressão deste momento histórico, alcançaram diversos países para além da Europa, não só pelo potencial para as demandas industriais de transporte, mas por terem se tornado um dos símbolos mais latentes da modernidade europeia que o Brasil vai tomar como referência do ideal de progresso. Para que se problematize o que as linhas férreas representaram no território nacional diversos autores com perspectivas diferentes acerca do tema são utilizados. Assim sendo, o texto busca por responder como a cultura de progresso desencadeada pela Revolução Industrial na Europa repercutiu nos trópicos. Para tal, foi preciso analisar a situação política, econômica e social do Brasil, especialmente nas décadas de 1850 e 1860.

Palavras-chave: ferrovia; modernidade; progresso.

Abstract: This article analyzes the arrival of railways in Brazil in the second half of the 19th century. During this period, the world was going through profound transformations, especially with regard to technological innovations. Capitalist society emerged restructuring social organization with the promise of growth and power. Railways, an expression of this historical moment, reached several countries beyond Europe, not only because of their potential for industrial transport demands, but because they have become one of the most latent symbols of European modernity that Brazil will take as a reference for the ideal of progress. In order to problematize what the railway lines represented in the national territory, several authors with different perspectives on the topic are used. Therefore, the text seeks to answer how the culture of progress triggered by the Industrial

Revolution in Europe had repercussions in the tropics. To do so, it was necessary to analyze the political, economic and social situation in Brazil, especially in the 1850s and 1860s.

Keywords: railroad; modernity; progress.

Introdução

A função desta pesquisa é preencher lacunas sobre a segunda metade do século XIX no Brasil Imperial. Para tal, foi preciso analisar um mundo em profunda transformação que, se por um lado promoveu avanços técnicos e tecnológicos sem precedentes, por outro revelou inúmeras contradições. O que se percebe nesse período histórico, a começar pelas transformações na Europa com a Segunda Revolução Industrial, foi uma forma de pedagogia visual (BERMAN, 2007).

As novas possibilidades tecnológicas, mudanças na organização do espaço e a promessa de progresso aguçavam os sentidos de todos. O próprio processo de reorganização da sociedade que, por vezes era demasiadamente conservador, se tornou uma mercadoria do capitalismo em plena expansão (HOBSBAWN, 2011). Isto é, o encantamento e a magia do novo momento serviram ao propósito de veiculação da ideia de um homem e uma sociedade moderna em busca incessante pelo progresso e pela civilização. Em contrapartida, as relações de trabalho e a consequente alienação eram encobertas em benefício da validação do novo modelo de organização social.

No século XIX, especialmente na segunda metade, o Brasil foi profundamente influenciado pelos ideais europeus de progresso e de civilização. No entanto, a incorporação destas influências na América Latina aconteceu de forma diferenciada (CEDRO, 2016). As economias nacionais eram pouco industrializadas e essencialmente rurais. Sendo assim, para compreender o que se passou no Brasil desse período foi preciso analisar as influências exteriores a partir do próprio cenário nacional, de modo que a ideia de progresso pudesse ser problematizada.

Breve contextualização historiográfica acerca das ferrovias no Brasil

As ferrovias no Brasil foram amplamente estudadas pela historiografia. No entanto, por muito tempo predominou uma análise voltada apenas para o impacto que a chegada dos trilhos e

locomotivas teria provocado na economia, tendo em vista a capacidade de escoamento que o novo meio de transporte representou. As pesquisas de Flavio Saes (1981) comprovam a lógica indicada. Para o pesquisador, as estradas de ferro só foram viabilizadas devido o crescimento da produção de café. Em contrapartida, o transporte de tração animal era limitado pela pouca capacidade de carga, maior tempo de deslocamento, estradas em condições precárias etc.

É importante frisar que a expansão ferroviária brasileira vai muito além do viés econômico, englobando o desejo do período de alcançar de forma efetiva os sertões e aproximá-los do centro econômico e político da nação: o Sudeste. Esse era o projeto vislumbrado pelas elites brasileiras. Estudos como o de Gilmar Arruda (2000), “Cidades e Sertões: entre a História e a memória”, aprofundam essa lógica de modernização do Brasil que começou na segunda metade do século XIX. Para o autor, compreender o esforço das elites dirigentes para a construção de uma imagem do estado-nação moderno é central para a análise desse período histórico.

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuam, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel [...] (ARRUDA, 2000, p. 107).

Outro trabalho de significativa relevância foi realizado por Douglas Tenório (1996), “Capitalismo e Ferrovias no Brasil”, que analisou o processo de formação de ferrovias no nordeste brasileiro. Aborda as transformações do século XIX, especialmente materiais, e a relação do Brasil com o capitalismo mundial que tinha a Inglaterra como maior símbolo.

Nesse estudo o que se percebe é que a maioria dos projetos de desenvolvimento do país estavam voltados para a construção de linhas ferroviárias e para a navegação fluvial e marítima. No entanto, o propósito desses projetos restringia-se a interligar o país apenas com um eixo norte/sul, deixando a distribuição de manufaturas restrita às cidades costeiras. O que se entende é que regiões onde a produção era realizada em grande escala eram beneficiadas e que o objetivo central dessa perspectiva era o escoamento da produção para os países industrializados.

A vitalidade da economia cafeeira respondia pelo desenvolvimento ferroviário das áreas onde ela predominava. As grandes dimensões territoriais, como o Centro-Oeste e a Amazônia, não tinham importância socioeconômica para justificar o incremento das ferrovias. Quanto à região nordestina, outrora o centro de decisões do país, perdeu a sua posição e decaiu bastante. O açúcar e o algodão, produtos menos valorizados que o café, a utilização dos transportes marítimos e fluviais, sobretudo nas lagoas e rios de açúcar, o transporte que se fazia no dorso de animais, explicam porque o surto ferroviário, aqui, não acompanhou o ritmo das províncias cafeeiras (TENÓRIO, 1996, p. 52).

Evaldo Cabral de Mello (1999) no livro, “O Norte Agrário e o Império”, realizou um estudo importante voltado para a participação do império no desenvolvimento de províncias do Norte. Segundo ele, no período entre 1870 e 1889 houve reivindicações por investimentos técnicos nessa região, especialmente no setor de comunicação e transporte representado pelos portos e pelas ferrovias. Maranhão e Piauí teriam sido privilegiados nesse processo, enquanto outras províncias foram ignoradas. Para Mello (1999) a construção desigual de ferrovias nas regiões Norte e Sul não se explica apenas pela capacidade econômica, mas na relação com a participação decisiva de lideranças econômicas e políticas na busca por investimentos públicos ou privados para a construção das linhas férreas.

Além dos títulos sugeridos outros autores e textos são de fundamental importância para a proposta, são eles: Jorge Caldeira (1995) com seu livro biográfico “Mauá: empresário do império”, sobre a trajetória de Irineu Evangelista, precursor das ferrovias no Brasil e personagem influente no cenário nacional entre a década de 1850 e 1870; Ronaldo Vainfas (2002) responsável pela organização do “Dicionário de Brasil Imperial”; Marco Morel (2005) que observou as transformações nos espaços públicos a partir da imprensa na província do Rio de Janeiro, sede imperial; Francisco Zorzo (2009) ao falar da emergência do capitalismo ferroviário na segunda metade do século XIX; Pablo Lima (2009) ao traçar a relação das ferrovias com a sociedade e cultura brasileira; Barsanuf Borges (2011) ao aprofundar a relação modernidade com as ferrovias, destacando as implicações em termos de aproximação de espaços e de distanciamento de classes; Maria Lamounier (2012) ao tratar da relação ferrovia e mercado de trabalho no Brasil, especialmente na segunda metade do século XIX.

Caminhos sobre trilhos: explorando o horizonte das ferrovias no século XIX

O século XIX ficou marcado pelas transformações que ocorreram na sociedade, principalmente em decorrência do Iluminismo e da Revolução Francesa (1789) que representaram a

ruptura com o Antigo Regime. No entanto, esse não foi um processo ininterrupto, pelo contrário, houve permanências. Nesse contexto, assim como destaca Hobsbawm (2011), a sociedade capitalista emergia reestruturando a organização social com a promessa de crescimento e poder. Supostamente nascia uma nova mentalidade, que a princípio parecia dizer respeito a todos, pelo anseio por mudanças e pela transformação que promoveu nas cidades europeias.

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos (...). Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia (BERMAN, 2007, p. 15).

A Revolução Industrial, uma expressão dessa sociedade, não surgiu de forma isolada no século XVIII. Embora tenha havido expansão das indústrias nesse período, não significou a criação de um sistema fabril complexo capaz de elaborar o próprio mercado, isto é, que tivesse uma produção muito rápida, de grandes quantidades e com custo decrescente, que levaria a não dependência da demanda existente (REIS, 2019). Não por acaso a dianteira da Revolução Industrial ocorreu na Grã-Bretanha, que possuía uma indústria já ajustada após um processo de aprimoramento pré-industrial.

A primeira ferrovia foi inaugurada na Inglaterra em 1830, berço do capitalismo industrial, e conectava as cidades de Liverpool e Manchester. No mesmo período os Estados Unidos também entravam na era ferroviária, ao implantar uma linha férrea na Carolina do Sul (REIS, 2019, n. p).

Os outros países que viram a rápida expansão econômica estimulada passaram a se inspirar no modelo inglês. Hobsbawm aponta que “entre 1789 e 1848, a Europa e a América foram inundadas por especialistas, máquinas a vapor, máquinas para (processamento e transformação) do algodão e investimentos britânicos” (2011, p. 66). Nesse contexto, a compreensão de modernidade foi ressignificada para o Brasil que viu dirigentes influenciados pela sociedade industrializada. Porém, o modelo europeu sofreu modificações na América Latina, o que levou à utilização do conceito de modernidade periférica analisado por Cedro (2016) e fundamental para esta pesquisa.

A expansão significativa de linhas férreas simbolizava o progresso material das nações no mundo ocidental. De acordo com Borges (2011, p. 27), a “coqueluche ferroviária” no ocidente fez

das estradas de ferro, depois da máquina à vapor, a maior conquista da Revolução Industrial. Os trilhos foram impulsionadores do capitalismo industrial no século XIX e, através deles, houve uma maior circulação de mercadorias e uma produção de capital em velocidade recorde (REIS, 2019).

(...) as cidades europeias transformaram o seu ritmo - antes orientado pelo sino dos mosteiros e agora controlado com impessoal rigidez pelo relógio, que disciplinava o tempo do trabalho nas fábricas, as trocas da guarda e dos turnos, a programação dos espetáculos, enfim, as atividades inerentes à sociedade que se estabelecia (COSTA; MATIOS, 2009, p. 98).

As ferrovias, mesmo antes de provarem viabilidade, tiveram planos de implantação elaborados em diversos países do mundo ocidental. A razão, segundo Borges (2011), é que essa invenção evidenciava o poder do novo momento que a Revolução Industrial havia inaugurado, com as primeiras ferrovias apresentando um avanço técnico significativo, alcançando até 60 milhas (96 quilômetros) por hora.

A velocidade e o custo, logo visto como um potencial para a comunicação de pessoas e transporte de mercadorias, tornava possível a abertura de países que se encontravam inertes no mercado mundial (HOBSBAWM, 2011). Essa velocidade que demonstravam ter capacidade de oferecer, principalmente para as relações econômicas, e o contexto de mudanças significativas do século XIX, que se caracterizava pelo ideal de progresso, fez delas incendiadoras da imaginação do período. As primeiras linhas foram construídas nos Estados Unidos (1827), França (1828 e 1835), Bélgica e Alemanha (1835) e na Rússia (1837).

As ferrovias eram um dos símbolos de modernidade europeia, que países como o Brasil tomaram como referência para o processo de desenvolvimento. Sendo assim, não demorou para que as linhas férreas aparecessem em grandes centros do período e provocassem transformações importantes a nível espacial e social. Alves (2021) afirma que eram, em alguns casos, utilizadas como símbolo do poder e da unidade nacional.

Na esteira do desenvolvimento ferroviário, as noções de espaço, tempo e velocidade foram profundamente modificadas (HOBSBAWM, 2011). Para Alves (2021) esse processo causou nos centros urbanos transformações significativas, visto o desenvolvimento acelerado e sem

planejamento em um contexto de substancial crescimento demográfico. Ainda assim, para a autora foi o sentimento de progresso o que mais chamou atenção, mesmo que carregado de contradições.

Berman (2007) entende que a modernidade tem a capacidade de extinguir fronteiras, sejam elas de nacionalidade, geográficas, de classe, raciais, entre outras, justamente por representar o constante movimento de desintegração, conflito e contradição. Assim sendo, para o autor, palavras como modernidade e ferrovia falam sobre a mesma coisa e, para analisá-las, é preciso compreender o caráter paradoxal das mesmas. Em outros termos, por um lado as ferrovias uniram a humanidade em um propósito, o progresso, por outro, revelaram contradições e estiveram, em sua maioria, restritas aos setores dirigentes da sociedade.

Nesse momento efervescente da Europa com a implementação das primeiras ferrovias, o Brasil passava por um governo regencial que teve fim em 1840, principalmente em decorrência das pressões políticas pela emancipação do herdeiro do trono, D. Pedro. Segundo Schwarcz e Starling (2015) as contingências políticas, fruto das influências que chegavam ao Brasil, criaram a urgência de se formar uma representação nacional de modernidade aos moldes europeus. O jovem D. Pedro II, elevado a imperador do Brasil aos 14 anos de idade, passou a ocupar o centro das atenções como uma figura que deveria e seria levada a representar o desejo de civilidade. Desejo esse que passava por trazer as ferrovias para o Brasil. Nesse sentido, um imaginário foi criado em torno do personagem, que o associava com o ideal de progresso inaugurado pela Revolução Industrial. Foi posto acima dos interesses políticos mundanos com o poder para retirar a nação do atraso e posicioná-la no mundo civilizado. D. Pedro II, em certa medida, foi imaginado como um rei europeu nos trópicos. Os olhos azuis, a pele clara, o queixo longo, cabelo loiro e liso contribuíam para esse destaque bastante explorado em termos de imaginário, em um reino composto por mestiços, indígenas e negros.

Em relato datado de março de 1840, Pedro Araújo Lima conta como foi sua conversa com o monarca. Segundo o regente, quando perguntado sobre a possibilidade da maioridade, d. Pedro teria dito apenas: “De fato, não tenho pensado nisso”. A versão oficial da mesma história é bem diferente. Conta que, consultado em 1840, o jovem de catorze anos teria dito: “Quero já!”, revelando uma maturidade emocional em que é difícil acreditar (SCHWARCZ, 2020, p. 68).

Havia um caráter ideológico muito forte nesse cenário, conforme apontam Schwarcz e Starling (2015), que colocava as Regências associadas à anarquia, ao passo que a monarquia se tornava a representação de normalidade e de prosperidade. Era considerado o modelo de governo que estava associado às ciências, à sabedoria e às virtudes cívicas. Esta contraposição foi muito explorada, de modo que posicionou o Segundo Reinado (1840-89) na História como a inauguração de uma era de civilidade, na contramão da barbárie e do atraso.

Os eventos e as efemérides que a monarquia havia se destacado no passado eram lembrados como o ‘Dia do Fico’ e a ‘Independência’, ambos ocorridos em 1822, de modo que repercutissem o simbolismo do imperador nos espaços públicos. A História que naquele momento era apresentada mostrava total equilíbrio entre passado e futuro, como se o modelo imperial representasse a estabilidade necessária para se avançar rumo ao progresso. Nesse sentido, trazer as ferrovias para o Brasil foi de fundamental importância para a afirmação da monarquia, tendo em vista o simbolismo de progresso e civilidade que carregavam.

Ainda que houvesse, no contexto apresentado, movimentações políticas rumo a afirmação do “progresso”, a monarquia brasileira era vista com desconfiança pela política externa. Internamente sofria com a ausência de identidade, o que causou após a década de 1850, a defesa pelo imperador de um projeto de nação que passava por destacar a memória e promover o reconhecimento de uma cultura nos trópicos (SCHWARCZ; STARLING, 2015). As pesquisadoras prosseguem indicando que, na década de 1840, D. Pedro II foi um grande incentivador do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). O monarca era frequentador do espaço que abrigou os românticos brasileiros do período. Após a década de 1850, o IHGB se tornou um pujante centro de estudos que incentivava a vida intelectual e a pesquisa literária, o que fez do imperador, antes considerado por muitos uma marionete, uma espécie de mecenas das artes e estadista popular.

A legitimação simbólica do Estado Imperial na concepção da elite dirigente passava por convencer que a instituição, representada pela figura do monarca, era neutra e universal. Entretanto, setores da sociedade eram profundamente influenciados pelos ideais de progresso do continente europeu, que nesse período expandia o modal ferroviário. A coroa transitava pelo campo da validação que estava sustentada na tradição, mas também empregava esforços para que a modernidade europeia chegasse aos trópicos. Sendo assim, a monarquia se apropriou de ideias que

passavam pela defesa da ciência, universalidade, neutralidade e civilização, de modo que o discurso proferido por ela passasse a estar associado ao progresso, considerado no período como um resultante inevitável da História da qual o Brasil também queria fazer parte (AZEVEDO, 2014, p. 6).

A noção de progresso a qual buscava associar-se a monarquia brasileira não se afigurava tão fortemente vinculada à ideia de desenvolvimento material, muito embora a contivesse. A noção de progresso brasileira estava ligada à ideia de civilização, na qual se encontrava compreendida. A civilização brasileira, por sua vez, encontraria a sua “atualização histórica” na promoção da ciência, algo que possibilitaria ao Brasil aproximar-se do “progresso da civilização” dos principais países europeus (AZEVEDO, 2014, p. 6).

Ao abordar o período entre 1820 e 1840 Morel (2015) analisa o rearranjo pelo qual o Brasil passou com a assimilação de novas ideias, que ao chegarem nos agrupamentos econômicos, culturais e intelectuais, traziam novas identidades políticas. Pela falta de partidos organizados e pela ausência de convicções políticas este processo foi facilitado. Morel (2015, n. p) acrescenta que a “convicção partidária (mesmo que inexistente) e heterogeneidade do esquema político são cooptados pelo poder” em decorrência das contradições que se evidenciavam, sendo uma delas, o que Neves (1992) chama de dualismo entre liberalismo e absolutismo.

Era lema da modernidade domesticar a natureza como caminho para o progresso e civilização. Brancos, europeus, europeizados, civilizados, eram considerados racionais e capazes. Negros, mestiços, brasileiros, escravos, americanos, republicanos eram vistos como selvagens ferozes, bárbaros, irracionais, animais não domesticados. Metáforas englobando monstruosidades e aparências deformadas eram os fundamentos retóricos do campo políticos. A construção da modernidade política brasileira prescindiu de uma espécie de “zoologia política” (MOREL, 2015, p. 140).

Sobre o termo “modernização” Vainfas (2002) indica que foi amplamente utilizado pelas Ciências Sociais pós-década de 1950 para caracterizar as transformações das sociedades entendidas como tradicionais. Esse termo é apropriado pelos historiadores a fim de elucidar os esforços de implementação do capitalismo europeu no Brasil do século XIX. Os estudiosos do período, em sua maioria, compreendem que somente na segunda metade do século ocorreram mudanças concretas e estruturais. Para eles, foram influenciadas pelas possibilidades de investimentos em novos setores, visto que havia ocorrido a abolição do comércio negreiro em 1850, o que representou a liberação de capitais¹. A infraestrutura, representada pelas ferrovias, foi o segmento que despontou nesse

¹ A Lei Eusébio de Queirós, aprovada em 1850, decretava o fim do tráfico de escravos no Brasil. Para que tal medida se efetivasse estava estabelecido na lei clausulas de repressão a esse tipo de pratica, que apenas em

momento, tendo em vista as modificações que promoveu no sistema de distribuição de produção, o impacto na paisagem rural que passou a ser adentrada pelos trilhos e pela construção de estações ferroviárias como pontos referenciais ao estilo Europeu.

A discussão efetiva em torno do transporte ferroviário no Brasil teve início pouco tempo após o surgimento na Inglaterra com o trecho de linha férrea que interligou as cidades de Manchester e Liverpool na década de 1830. No Brasil, por meio do decreto 101, de 31 de outubro de 1835², do período em que Diogo Antônio Feijó era o regente, houve a tentativa de articular os inícios da construção de estradas de ferro. A expectativa era de ligar o Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, de acordo com Matos (1974). No entanto, houve impasses por ser considerado um investimento arriscado e pela instabilidade política do período em que havia um governo regencial. Sendo assim, somente na segunda metade do século XIX a primeira linha férrea foi implementada no Brasil com pouco mais de quatorze quilômetros, entre o porto Mauá até a estação Fragoso.

Segundo Lanna (2005), nas duas primeiras décadas de implementação de linhas férreas no Brasil, 1850 e 1860, os investimentos eram, em maioria, de capital inglês e localizaram-se em Pernambuco, São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, o que evidenciava a visão de ocupação e desenvolvimento do território voltada ao porto exportador. No cenário mundial, as empresas ferroviárias inglesas tiveram destaque, visto que realizavam financiamentos de empresas nacionais ou por meio de exportação de locomotivas e demais materiais necessários para a viabilidade dos empreendimentos em países que pretendiam avançar com a malha ferroviária.

As atividades ligadas à montagem e à operação das ferrovias faziam, na Inglaterra, parte do processo de industrialização que desenvolveu o setor de bens de capital e consolidou as bases da dominação mundial inglesa. Uma parcela significativa do material em ferro, utilizado no Brasil, na construção das linhas, das máquinas e das estações, era de origem

1856 deixou de existir, conforme aponto Schwartz e Starling (2015). As autoras também indicam a resistência de setores beneficiados em aceitar o fim de um comportamento que remontava o século XVI e que foi responsável pelo deslocamento de aproximadamente 5 milhões de africanos para o Brasil.

² O Decreto 101, de 31 de outubro de 1835, assinado pelo regente Diogo Antônio Feijó, em nome do imperador, previu no seu primeiro artigo que, o governo a partir de então estava autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizessem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 anos, para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros.

inglesa. Nas décadas de 1850-1860, a mão-de-obra qualificada envolvida na construção das primeiras ferrovias era estrangeira (LANNA, 2005, p. 8).

Com o advento da primeira ferrovia no Brasil, rapidamente o tema ganhou espaço na discussão da elite dirigente nacional com os defensores e aqueles que não acreditavam na implantação dos trilhos como algo razoável para aquela realidade. Segundo Castro (1993) essa divisão esteve presente não só nos trópicos, mas na Europa e na América do Norte.

Esses defensores indicavam que entre as potencialidades do novo meio de transporte estavam a capacidade para a comunicação e para o deslocamento, tanto de pessoas como de carga. Ainda que o discurso de defesa pudesse ser ambíguo, espalhou-se a ideia de que as ferrovias levariam paz para as nações pela capacidade de conectar partes antes distanciadas e pela velocidade. Por outro lado, a capacidade dos trilhos para auxiliar tropas em conflitos também fazia parte das narrativas favoráveis a essa implementação.

O comércio, indústria e agricultura seriam desenvolvidas e impulsionadas por novos mercados que seriam criados, transformando o cotidiano das pessoas nas regiões distantes e “atrasadas”. O funcionamento da ferrovia e de seus serviços demandaria uma organização de uma força de trabalho disciplinada e submissa à técnica, e assim, a ferrovia passa a ser vista como necessária para difundir a civilização nas regiões longínquas. Analisadas a partir destas propaladas transformações positivas as estradas de ferro pareciam adquirir um caráter quase mágico. Sua diferença básica em relação às demais vias de comunicação residia em sua proclamada influência nos mais variados campos: material, político, econômico, moral e intelectual (CASTRO, 1993, p. 35).

As ferrovias na década de 1850, de acordo com Arruda (1997, p. 149), tornaram-se: “um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica e como símbolo do progresso”. A implementação de linhas férreas em lugares distintos provocou as expectativas, as sensibilidades e o imaginário das pessoas que estavam em contato direto com o novo meio e daquelas que o imaginavam na expectativa de serem alcançadas pelos trilhos. Hardman (1988) a fim de elucidar o caráter sensível dessas transformações pontua que a percepção que se tinha das ferrovias, muitas vezes, deslocada da realidade, influenciava a literatura e a pintura em diversas regiões e países.

Naqueles engenhos mecânicos, metálicos, imponentes, velozes, ensurdecedores, concretizavam-se perante os olhos dos incrédulos, as promessas anunciadas com o início da industrialização. A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía; as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidas e com mais segurança aos seus destinos (ARRUDA, 1997, p. 145).

Com a promulgação da Lei brasileira de nº 581 - Eusébio de Queiroz, que dispunha sobre a extinção do tráfico negreiro, intensificou-se a crise de mão de obra. Encontrar novas alternativas de trabalhadores para ocupar este espaço, de modo que correspondesse à agricultura de exportação em crescimento, passou a ser uma preocupação. Nessa esteira de mudanças, em 1852 medidas para a construção de ferrovias no sudeste e nordeste do país foram aprovadas. A partir disso a agricultura de exportação e a implantação de ferrovias passaram a fazer parte do mesmo debate, isto é, buscar alternativas de substituição da mão de obra (LAMOUNIER, 2012).

Na segunda metade do século XIX acentuou-se a entrada de imigrantes para ocupar esse espaço, principalmente europeus. Entretanto, a resistência da elite agrária para a manutenção da escravidão permaneceu mesmo após as restrições impostas pela Inglaterra e movimentos contrários a essa prática, na sociedade brasileira e no contexto mundial.

Entre 1850 e 1870 o império passou pela Era Mauá, período de desenvolvimento industrial e da infraestrutura, com investimentos em indústrias, empresas de navegação, bondes, bancos, telégrafos, ferrovias, entre outros setores, tendo como protagonista o empreendedor ferroviário Irineu Evangelista de Souza. Ele inaugurou, em 1854, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis que foi a primeira via férrea do Brasil com 16 quilômetros de extensão. Como reconhecimento pelo feito o imperador ofereceu-lhe o título de Barão de Mauá e em homenagem sua esposa Maria Joaquina nomeou de Baronesa a locomotiva que havia sido construída em 1852 na Inglaterra. O pioneirismo de Mauá foi fundamental para que a ideologia de progresso, de meados do século XIX, alcançasse os políticos e tornasse o imperador a personificação dessa modernidade (LIMA, 2009).

Mauá, que havia sido um adolescente solitário e dedicado, em um dos empregos que teve exerceu a função de caixeiro, quando foi funcionário do credor escocês Richard Carruthers. A Companhia Inglesa Carruthers era especializada em importação e em exportação. Neste ofício Mauá aprendeu contabilidade e a falar a língua inglesa e, com o tempo, passou a dominar a libra esterlina, pois se apropriou das teorias econômicas que eram difundidas na Inglaterra, tornando-se gerente e, posteriormente, sócio da companhia.

A capacidade em entender e lidar com o câmbio internacional o fez o único brasileiro com esse tipo de conhecimento, sendo especialista em capitais de multiplicação, créditos e mercadorias em giro. Ao ascender na sociedade brasileira se tornou socialmente conhecido na vida pública, principalmente pela influência sob homens que exerciam papel nas instituições de poder do império, especialmente os do gabinete liberal (CALDEIRA, 1995).

A imagem que Mauá buscou eternizar foi a de uma elite ocidentalizada, em sintonia com as inovações tecnológicas europeias, tentando dar alguns passos iniciais no processo de industrialização em um país predominantemente rural. 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. (LIMA, 2009, p. 48)

A ferrovia de Petrópolis inaugurada por Mauá em 1854 teria aberto espaço para a chegada de investimentos privados ao Brasil nesse setor. A expansão do café e a promessa do governo imperial de juros entre 5% e 7% do que fosse investido funcionou como um significativo incentivo, visto que, nesse formato o risco era assumido pelo Estado. As linhas férreas que chegaram ao império foram construídas, em sua maioria, no sentido oeste para o leste, isto é, do interior para o litoral, onde estavam situados os portos. Para Carrion (2015) não havia preocupação com a interligação das regiões ou com a integração nacional, o que predominava eram os interesses privados, que podiam estar desarticulados. Portanto, faltava um alinhamento para que uma lógica ferroviária se desenvolvesse.

(...) atendiam a interesse privados localizados, não seguiam parâmetros técnicos comuns - do que a diferença de bitolas é a expressão mais óbvia - o que dificultava a integração física entre as diferentes malhas e aumentava os custos de operação, devido à necessidade de sucessivos transbordos de cargas (CARRION, 2015, n. p).

Para Brito (1961) o empreendimento de Mauá foi um fracasso. A primeira via férrea do Brasil não teria representado nada de significativo a nível econômico, político e estratégico. Segundo o autor foi mera influência do momento pelo qual o mundo passava, não um desejo de fazer do país mais desenvolvido e moderno. O avançar das ferrovias teria sido lento, desorganizado e sem a capacidade de resolver as reais demandas de transporte e comunicação. Vai além, pois o autor aponta que as concessões eram dadas de acordo com a influência, sem qualquer critério.

A implantação de estradas de ferro foi vista como uma forma de modernizar a produção agrícola. O mercado do café tinha a urgência de se expandir para novas áreas, de modo que a produção aumentasse. Sendo assim, era preciso que houvesse infraestrutura para o escoamento, pois a expansão das lavouras potencializava as dificuldades já existentes, visto que representava um maior distanciamento das áreas portuárias (MARINHO, 2015). Quanto à integração nacional através das estradas de ferro, essa também foi uma discussão cara ao Brasil, principalmente com o advento da Guerra do Paraguai (1864-1870) que evidenciou as limitações de comunicação, transporte terrestre das tropas e a fragilidade das fronteiras.

(...) o desenvolvimento crescente da cultura do café demandou todo um aparato de infraestrutura, que passava por empresas de serviços, casas bancárias, comerciais e empresas voltadas para implementação de transportes urbano e ferroviário. Da mesma forma, à ampliação da produção de café para exportação seguiu-se a instalação de estabelecimentos de importação e exportação responsáveis por todo o tipo de comércio realizado dentro e fora das fronteiras do país. Ou seja, a atividade cafeeira deu origem a um significativo “complexo econômico”, segundo parte da historiografia especializada. Tais aspectos reforçam o momento de industrialização — estreitamente dependente do capital estrangeiro — e a inserção do país no contexto do capitalismo internacional (MARINHO, 2015, p. 204).

Ainda que os trilhos não tenham alcançado todas as províncias, representavam ao final do Império aproximadamente dez mil quilômetros (CALDEIRA, 1995). As ferrovias, mesmo com limitações geográficas, provocaram mudanças profundas onde alcançavam, facilitando o transporte de carga e aumentando a facilidade e o conforto de locomoção de viajantes. Eram vistas, no período, como expressões de civilização.

Entretanto, segundo Vainfas (2002), houve resistências no avançar, principalmente pelos fazendeiros em que teriam artérias de ferro passando pelas terras. Em alguns casos, esses interesses prevaleceram, pois utilizavam a influência e força para exigir que os trilhos não cortassem as terras, e, por vezes, para que passassem por elas. Além disso o autor aponta, também, que, em alguns casos, a descrença popular na efetividade desse formato de transporte se fez presente.

Considerações finais

Com o aprofundamento do estudo no decorrer do século XIX fica claro que a crença no evolucionismo e no cientificismo causou no Brasil a tensão entre o que se entendia por atraso e por

progresso. Essa perspectiva dicotômica muito difundida nos meios políticos e empresariais foi sedimentadora para a defesa do avanço das ferroviárias como símbolos da modernização, futuro e civilização. Visto isso, pode-se afirmar que a Revolução Industrial na Europa desencadeou uma cultura de progresso que foi muito explorada nos discursos em favor das mudanças na economia e no meio social, especialmente através de propostas para a implementação de linhas férreas no território nacional (LIMA, 2009).

O período que foi analisado, com a chegada das ferrovias e também do telegrafo (outra expressão da modernidade) representou um marco histórico no campo da comunicação. De certo modo foi o fim da proporcionalidade entre tempo e espaço, com as distâncias sendo encurtadas. Com o telégrafo, a aproximação física e a comunicação transportada da mensagem não eram mais necessárias. Já as ferrovias, que são o objeto analisado, possibilitaram o transporte de passageiros e de cargas em quantidade recorde, por grandes distâncias e em uma velocidade cada vez maior. Assim sendo, para compreender este momento histórico é preciso que se reflita para além das mudanças concretas e estruturais, mas sobre a mudança de perspectiva de mundo que essas transformações causaram em muitas pessoas.

Portanto, as ferrovias compuseram a nível de imaginário o maquinário por meio do qual as transformações rumo ao progresso aconteceram no século XIX. A máquina era apresentada como sinônimo do moderno e, com ela o homem seria alçado a um novo patamar de bem-estar e sucesso. Todavia, não foi exatamente o que aconteceu, pois o que se viu foi a desvalorização da força de trabalho e um movimento restritivo geograficamente. No entanto, diante desse cenário, o símbolo da ruptura com o velho e a promessa de inovação já haviam se concretizado, com as mudanças materiais e de organização social, que sem dúvida tiveram efeitos importantes na mentalidade da época.

Referências bibliográficas

ALVES, J. F. R. **Cidade, Modernidade e Identidade na era das ferrovias**. São Paulo: Arquitextos, v. 21, 2021. p. 5. Disponível em: <https://www.escavador.com/sobre/9288393/jessica-de-fatima-rossone-alves>. Acesso em: 23 jan. 2023.

ARRUDA, G. **Cidades e sertões: entre a história e a memória.** EDUSC, 1997.

AZEVEDO, A. N. Sob o lume da civilização: um estudo da ideia de progresso no Brasil das últimas décadas do período monárquico. **Intellêctus**, v. 13, n. 1, p. 1-23, 2014. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5721822.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2023.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar.** Editora Companhia das Letras, 2007.

BORGES, B. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, ano 2012, n. 11, dez. 2011. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382>. Acesso em: 13 jan. 2023.

BRITO, J. N. **Meio século de estradas de ferro.** Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.

BRASIL. Lei n. 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. *Coleção das leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, p. 267, v. 1, parte 1, 1850.

Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/plenario/discursos/escrevendohistoria/125-anos-da-lei-aurea/1850-lei-eusebio-queiroz.-o-trafico-negreiro.-historcio-da-lei-581-de-4-de-setembro-de-1850>. Acesso em: 05 dez. 2023.

BRASIL. Decreto 101, de 31 de outubro de 1835. Estabelece que o governo a partir de então estava autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizessem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 anos. *Coleção de leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, p. 118, v. 1, parte 1, 1835. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html#:~:text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20conceder,as%20condi%C3%A7%C3%B5es%20que%20se%20estabelecem>. Acesso em: 05 dez. 2023.

CALDEIRA, J. **Mauá, empresário do Império.** São Paulo: Companhia das Letras, 6^a reimpressões, 1995.

CARRION, R. **As ferrovias como instrumento de desenvolvimento nacional.** Disponível em: http://www.vermelho.org.br/coluna.php?id_coluna_texto=7225&id_coluna=147. Acesso em: 05 maio 2023.

CEDRO, M. **Praça Sete, Pampulha e Savassi: centralidades urbanas e modernidade periférica na cidade de Belo Horizonte.** São Paulo: Annablume, 2016.

- COSTA, M. F. S.; MATTOS, G. O sentido da Modernidade no imaginário do século XIX. **Revista da Associação Brasileira de Estudos de Pesquisas em Moda**, v. 3, n. 6, p. 96-103, 2009. Disponível em: <https://dobras.emnuvens.com.br/dobras/article/view/291>. Acesso em: 21 jan. 2023.
- HOSBSBAWM, E. **A Era das revoluções**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2011.
- LAMOUNIER, M. L. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo, 2012.
- LIMA, P. L. O. **Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930**. Belo Horizonte: Argymentvm, 2009.
- MARINHO, P. E. M. M. **Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista**. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 1, p. 203-233, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/topoi/a/tnbZc4Fmrft6BvLLNZcjYsf/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 27 jan. 2023.
- MATTOS, I. R. **O Tempo Saquarema**. 4. ed. Rio de Janeiro: Acess, 1974.
- MOREL, M. **As Transformações dos Espaços Públicos: imprensa. Atores Políticos e Sociabilidades na Cidade Imperial (1820 - 1840)**. São Paulo: Hucitec, 2005.
- NOVAIS, F. A.; ALENCASTRO, L. F. **História da vida privada no Brasil**. Vol. 2: Império: a corte e a modernidade nacional. Editora Companhia das Letras, 2019.
- REIS, R. F. O Papel das ferrovias no processo de expansão das fronteiras. *In: História & Parcerias, Anais do 2º Encontro Internacional*. Disponível em: https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1570506948_ARQUIVO_a89b0c56a86e849681f0dadd28f1ab13.pdf. Acesso em: 12 jan. 2023.
- SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**. Editora Hucitec em convênio com o Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, 1981.
- SCHWARCZ, L. M. **As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. Companhia das Letras, 2020.
- SCHWARCZ, L. M.; STARLING, H. M. **Brasil: uma biografia**. Editora Companhia das Letras, 2015.
- TENÓRIO, D. A. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD, 1996.
- VAINFAS, R. **Dicionário do Brasil Imperial**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

ZORZO, F. A. **A Emergência do Capitalismo Ferroviário na Europa na Segunda Metade do Século XIX**: a Implantação da Ferrovia na França, Itália e Espanha. ANPUH XXV Simpósio Nacional de História Fortaleza, 2009. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548772006_0c81ae397803ab23ed1f4e4ba386f17e.pdf. Acesso em: 21 jan. 2023.