

ASCENSÃO E QUEDA DE UM IDEAL: O BARÃO DE MAUÁ E SEU LEGADO PARA O SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Paloma de Santos Brito*

Resumo: O presente artigo pretende abordar a trajetória de um dos maiores empresários do II Reinado – Irineu Evangelista de Souza, investidor e financista, que inaugurou a primeira Estrada de Ferro do Brasil – a Estrada de Ferro Mauá, abrindo caminhos para o expansionismo do setor ferroviário, que entrou em crise pela falta de financiamento, e pelo desprezo por parte do poder público.

Palavras-chave: Barão de Mauá, ferrovias, políticas públicas.

Considerações preliminares

História é uma palavra de origem grega, que se compreende por investigação, informação. A história fornece à sociedade uma abordagem de suas origens e mostra as transformações pelas quais passaram as sociedades humanas.

Os especialistas procuram definir quais as técnicas e métodos mais adequados para se atingir o conhecimento histórico. As utilizações destes métodos são polêmicas e conflitantes, quando se trata de investigar o passado do homem, o passado de um povo, ou mesmo de uma nação. Para que se possam definir quais os métodos e sua utilização é preciso conhecer o desenrolar dos fatos.

A história dos homens não pode ser vista de forma objetiva, mas sim, como um processo de transformação imbuído de fatos e ciclos históricos. Para tanto, faz-se necessário investigar os arquivos para se ter, dos acontecimentos, uma interpretação adequada do fato.

Imbuído com o propósito de resgatar um dos expressivos homens da história do Brasil, este artigo intitulado “Ascensão e queda de um ideal: O Barão de Mauá e seu legado para o sistema ferroviário brasileiro”, torna-se possível compreender o processo histórico-econômico da época, Mauá, além de abordar as repercussões, para a economia imperial, das idéias do Barão, o seu perfil de empresário. Considera, no entanto, o contexto econômico brasileiro da época, permitindo ao leitor buscar novas interpretações sobre sua história e outras possibilidades de construção do Brasil. Além disso, este artigo tem o intuito de localizar o leitor e dar uma base para que haja um estudo atual dessa mesma história, fazendo um paralelo entre o passado e o presente ou, até mesmo, fazendo uma melhor releitura do passado.

Irineu Evangelista de Souza foi um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros. Realizou uma economia às avessas do Império, com seus ideais liberais de industrialização e independência econômica para o Brasil, ainda que ele vivesse em um país agrário. Souza foi um homem que vislumbrou além da realidade do seu tempo e, devido a sua influência nacional e internacional, lançou-se como empresário.

Os investimentos na economia durante o Império se voltavam para a compra de escravos, construir sedes de fazendas. Essa era uma realidade da qual o Barão de Mauá não conseguiu fugir.

* Graduanda do Curso de História da Faculdade UPIS. Este trabalho foi realizado sob a orientação do Prof. João Mendes da Rocha Neto, Mestre em Administração Pública pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Mauá, um homem muito rico, pensou em resolver os problemas econômicos do Brasil por conta própria, mas as suas realizações econômicas encontraram obstáculos.

O processo de industrialização no Brasil esbarrou na qualidade essencialmente agrária da política econômica vigente no país: a economia era dominada pela antiga classe de latifundiários, assim como toda a política do país se via sob a hegemonia desta classe.

Deste modo, toda e qualquer lei que fosse aprovada terminava por favorecer a ampliação e perpetuação da classe de latifundiários e a predominância das atividades agrárias enquanto principal eixo econômico.

Este artigo perpassa momentos de concretização das proposições realizadas por Irineu Evangelista de Souza, que mudou o rumo das relações político-econômicas brasileiras, pelas situações de crise pessoal ocorridas dentro e fora do Brasil, conseqüentes desses avanços comerciais, destacando seus adversários (ouristas - bancos Comercial e de Londres, o governo conservador brasileiro, os investidores ingleses) e as tormentas políticas até o momento em que ele consegue se reerguer e honrar o seu nome.

Breves considerações sobre: O cenário histórico-econômico do período “Mauá”

Irineu Evangelista de Souza, nascido em Arroio Grande, município de Jaguarão - Rio Grande do Sul, tornou-se um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros do século XIX, embora tenha sido um garoto gaúcho pobre. Mauá iniciou sua trajetória, fazendo o que os mais experientes mandavam. Primeiro o ensinaram a se localizar dentro da loja: arrumava as mercadorias nas prateleiras, varria o chão, fazia pequenos serviços.

Após servir como caixeiro, ele começou a negociar por conta própria. Passando a trabalhar na firma importadora de Ricardo Carruthers (1830), este lhe ensinou inglês, contabilidade e lhe deu as primeiras noções das teorias econômicas da época. Carruthers começou a perceber, que aquele jovem cheio de planos estava se saindo melhor que o prometido, nas duras horas em que se transformara em seu empregado. Irineu aproveitava o tempo livre para dedicar-se aos estudos e principalmente à literatura que abordavam assuntos de negócios. A busca pelo conhecimento aproximou cada vez mais o caixeiro do seu novo patrão, Carruthers. Assim, Irineu criou laços de amizade e de companheirismo com Ricardo, e com o passar do tempo o caixeiro moldou o seu comportamento de acordo com as teorias e leituras que conheceu, através dos livros fornecidos por seu patrão, adquirindo a confiança e admiração deste, passando a substituir os ingleses em discussões na loja de Ricardo Carruthers. *...Tão notória já era a sua superioridade aos demais que, retirando-se o velho Carruthers, dentro em pouco, para a Inglaterra, (1837) deixava-o na chefia de um importante comércio de importação.*¹

Irineu embarcou para a Europa, um pouco ansioso, pois não conhecia a Inglaterra, o “Éden” distante de sua juventude. Ele veria as fábricas dos produtos que só conhecia prontos, encontraria pessoas com as quais só se relaciona por cartas, iria vivenciar tudo aquilo que discutiria em conversas intelectuais. Assim comenta Caldeira:

O contabilista orgulhoso de seus cálculos levou uma tarefa desagradável para bordo: avaliar o prejuízo à imagem e tentar entender em que ponto a realidade atropelara suas ficções liberais. Ao mesmo tempo, estava ansioso: e se a Inglaterra

¹ MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia*. Zélio Valverde (Editor). Rio de Janeiro, 1942, p.22-23.

*que ele só conhecia na imaginação fosse tão frustrante na realidade quanto a política brasileira? Até então, aquela ilha era uma espécie de paraíso de fatura.*²

Desembarcou em Liverpool, o porto de chegada dos navios que faziam a rota Brasil-Inglaterra. A realidade inglesa superava em muito as fantasias da infância. Apesar do dinamismo da economia local, os ingleses viviam falando de uma crise, o que o fez compreender rapidamente a situação problemática em que se encontrava a economia inglesa.

A primeira crise registrou-se quando do excesso de fábricas para tocar para frente. Com uma grande produção de fábricas os ingleses acostumaram-se a pensar grande e a multiplicar riquezas. O crescimento das indústrias têxteis trouxe consigo outros segmentos, a indústria do ferro e das máquinas. Neste sentido:

*Aquela era a primeira crise de superprodução do capitalismo triunfante, uma realidade nem sequer imaginada num país onde se fazia força mas nada parecia brotar. E Liverpool era o local mais adequado para um brasileiro interessado em novidades e em economia se enfrontar na realidade inglesa, ao mesmo tempo que pensava em seu próprio país.*³

A mecanização viria para impulsionar o crescimento industrial. A Inglaterra passou a investir em estradas de ferro, que representou quase metade de toda a renda nacional. O investimento destinou-se também às siderúrgicas, que multiplicaram a produção de ferro e equipamentos ferroviários.

Souza queria saber como cada empreendimento funcionava. Mas ao observar o desenvolvimento da mecanização e industrialização, de volta ao Rio de Janeiro, colocou em prática o plano que tinha montado a bordo do navio. Seus pensamentos ainda andavam ocupados com um futuro jovem, enquanto que alguns exigiam dele um acerto em torno das antigas posições.

O Barão se encanta com a potência das fábricas européias e decide liquidar sua empresa comercial para se arriscar na construção da primeira indústria brasileira, uma fundição e estaleiro em Ponta de Areia, em Niterói - RJ. Da Ponta da Areia saíram os navios e canhões para as lutas contra Oribe, Rosas e López. Organizou as companhias de navegação a vapor no Rio Grande do Sul e no Amazonas (1852), inaugurou o trecho inicial da União e Indústria, primeira rodovia pavimentada do país, entre Petrópolis e Juiz de Fora (1854), realizou o assentamento do cabo submarino (1874).

A exigência de definição encontrou um comerciante cheio de incertezas com relação a alguns projetos, pois imaginava um novo tipo de liberalismo e pensava também em novas empresas. Ele acreditava que o liberalismo aplicado à Inglaterra iria propiciar muitas oportunidades. Pensava na construção de indústrias no Brasil, esquemas de financiamento e condições políticas para colocar em prática todos esses projetos.

Tinha um vasto conhecimento político que o auxiliou a embasar suas idéias, mesmo sabendo que encontraria no Brasil a oposição de uma elite conservadora. No momento em que os conservadores se sentiam “donos do poder”, Evangelista de Souza, em seu projeto,

² CALDEIRA, Jorge. *Mauá – O empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.158.

³ idem. *Ibidem*, p.159.

procurou mostrar que o poder não dependia da força dos partidos políticos, na medida em que a própria vontade imperial se impunha à sociedade. Assim decidiu precaver-se, aprendendo com as lições implícitas nas atitudes do Imperador, o qual colocara no poder os derrotados, ou seja, os liberais, retirando do Ministério os vencedores, pertencentes ao partido conservador. Para Caldeira: *A nova mudança pegou outra vez o atarantado Irineu no contrapé. De repente, quem estava embaixo ficou em cima – e de novo os vencedores não gostavam muito dele. As primeiras tentativas de remediar seus males com os liberais por vias mais amenas tinham fracassado.*⁴

Em seus novos projetos, acreditava-se que teria um papel a desempenhar no país, que exigia mudanças até no âmbito habitacional, ainda influenciado pela educação inglesa.

No Brasil Imperial, havia uma crença forte de que a agricultura era a única grande fonte de riqueza, e que além dela só o comércio podia se desenvolver no país. Com o anúncio do lançamento de empresas de Irineu, muita gente se espantou. O crescimento dos seus negócios deixou atordoada uma sociedade que funcionava no ritmo agrário.

Porém, todas essas idéias de progresso do Barão, chocavam-se com o ideal conservador do 2º Reinado. Os grandes partidos conservadores não admitiriam uma outra forma política, o desenvolvimento industrial, em um país agrícola. Para Caldeira: *O crescimento de seus negócios aturdiu, numa sociedade que funcionava no ritmo de seu comando político – quase imutável. No Brasil imperial havia uma crença forte de que a agricultura era a única grande fonte de riqueza, e que além dela só o comércio podia se desenvolver no país.*⁵

Aconselhado constantemente pelo pior inimigo de Mauá, o Visconde de Feitosa, o Imperador começa a tramar contra o Visconde de Mauá, que ao se defender, acaba atraindo também a ira de seus antigos aliados ingleses. Mauá deparou-se com os prejuízos ocorridos na companhia mineradora lançada por Reynell de Castro, em Londres, vinculados ao London and Brazilian, na qual ele era acionista. Além disso, Mauá vendeu suas ações na Santos – Jundiáí, empresa dominada por maioria inglesa, acionista, do banco concorrente London Brazilian Bank, tais acionistas passaram, então, a atrasar seus pagamentos. Com todos esses problemas inesperados, esses mesmos ingleses, antes, parceiros do Barão, tornaram-se seus inimigos, e lançaram em Londres comentários sobre a credibilidade do empreendedor, alegando que ele investia dinheiro inglês em negócios duvidosos.

À beira da falência, Mauá tem uma audiência privada com o Imperador, onde destila sua mágoa contra o que considera uma conspiração não contra ele, mas contra o futuro do Brasil.

Suas fábricas passaram a ser alvo de sabotagens criminosas e seus negócios foram abalados pela legislação que sobretaxava as importações. Foi deputado pelo Rio Grande do Sul em diversas legislaturas, mas renunciou ao mandato (1873) para cuidar de seus negócios, ameaçado desde a crise bancária (1864). Com a falência do Banco Mauá (1875), viu-se obrigado a vender a maioria de suas empresas a capitalistas estrangeiros. Doente, diabético, só descansou depois de pagar todas as dívidas, encerrando com nobreza, embora sem patrimônio, a biografia desse grande empreendedor. Ao longo da vida recebeu os títulos de Barão (1854) e Visconde com grandeza (1874) de Mauá.

Alguns personagens importantes do cenário político-econômico da época, inclusive o Imperador, mostraram-se contrários ao liberalismo econômico.

⁴ idem. Ibidem, p.173.

⁵ idem. Ibidem, p.251.

O liberalismo é a explicação, a justificação racional dessa nova sociedade; essa corrente filosófica reclama o progresso através da liberdade, contra a forte autoridade das monarquias e da Igreja, que se exerceu, durante muito tempo, em todos os níveis da sociedade. A reação conservadora impede o progresso da filosofia da livre iniciativa. Neste sentido: *Os liberais enalteciam o homem que traria a liberdade, a igualdade e a fraternidade da Constituição republicana, pois esse seria o desejo do imperador; os conservadores imaginavam o contrário: um rei que jamais iria se deixar dobrar às pressões da malta republicana.*⁶

A partir do prisma econômico, o artigo mostra a história do Barão, destacando o processo de desenvolvimento empresarial e industrial, suas relações com os países europeus e, também, com o Uruguai, a Argentina e os Estados Unidos.

A Guerra do Paraguai marcou a falência de Mauá na região Platina. De acordo com o autor:

*Porque compreendi todo o alcance da guerra injusta e desleal que me faziam é que me resolvi a pôr meus interesses debaixo da bandeira inglesa, ficando assim a meu ver amparados; também queria ocultar o meu nome, o que não me foi possível, exigindo-se como condição que ele aparecesse, porque entre os ingleses eu valho alguma coisa. [...] Estava tranqüilo quanto aos recursos na marcha regular dos sucessos, e os resultados provavam que teria razão – agora, antes que me possam ferir de novo, encontrarão pela frente a bandeira inglesa.*⁷

As conseqüências de todos esses empreendimentos (construção de indústrias, estradas de ferro, companhia de navegação do Amazonas...), em razão dos seus interesses pessoais, no âmbito social, político e econômico assolaram a sociedade escravocrata do século XIX.

Na primeira metade do séc. XIX o desenvolvimento industrial no Brasil teria sido impulsionado pela expansão de suas exportações.

Neste período, durante o séc. XIX, o Brasil era um país carente de base técnica, a qual seria impossível o incentivo à industrialização, sem incentivo à importação em alta escala. Nessa época a queda dos preços dos tecidos ingleses dificultou a subsistência do artesanato têxtil existente no Brasil. Assim:

*A baixa de preços foi de tal ordem que se tornava praticamente impossível defender qualquer indústria local por meio de tarifas. Houvera sido necessário estabelecer cotas de importação. Cabe reconhecer, entretanto, que dificultar a entrada no país de um produto cujo preço apresentava tão grande declínio seria reduzir substancialmente a renda real da população numa etapa em que esta atravessava grandes dificuldades.*⁸

⁶ idem. Ibidem, p.97.

⁷ idem. Ibidem, p.430.

⁸ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 10ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971, p.113.

A falta de incentivo às exportações caracterizou uma das causas do atraso da economia brasileira, na primeira metade do século XIX.

Para que o Brasil superasse a fase de estagnação, o país precisaria restituir as linhas em expansão do comércio internacional, sendo esta, a única saída para o desenvolvimento que dispunha o século XIX. Com o estancamento das exportações, o Governo viu-se impossibilitado de aumentar o imposto às importações. Para obter recursos nos mercados de capitais, o país teria que apresentar projetos atrativos que gerassem créditos, porém estes projetos encontrariam uma economia em declínio, incapaz de arrecadar impostos. Sendo assim:

Durante esse período, a taxa de crescimento médio anual do valor em libras das exportações brasileiras não excedeu 0,8 por cento, enquanto a população crescia com uma taxa anual de cerca de 1,3 por cento. A taxa de aumento de 0,8 não nos dá, entretanto, uma idéia exata do que ocorreu no país, pois todo o aumento das exportações no período referido deve-se ao café, cuja produção estava concentrada nas áreas próximas da cidade do Rio.⁹

No entanto, desde o começo do séc. XVIII fora introduzido no Brasil o café, um produto que se adaptou às condições climáticas e geográficas do local.

O café contribuiu de forma crescente no comércio de exportações. A produção cafeeira utilizava intensiva mão-de-obra escrava, baseada na utilização da terra, os equipamentos eram simples e quase sempre de fabricação local. Furtado diz:

No primeiro decênio da independência o café já contribuía com 18 por cento do valor das exportações do Brasil, colocando-se em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão. E nos dois decênios seguintes já passa para primeiro lugar, representando todo o aumento que se constata no valor das exportações brasileiras, no correr da primeira metade do século passado, deve-se estritamente à contribuição do café.¹⁰

Os preços desse produto recuperaram-se, o que levou ao deslocamento de mão-de-obra do norte para o sul do país. A economia cafeeira era formada por uma nova classe empresarial, a qual influenciou o desenvolvimento futuro do país. Superou amplamente a produção açucareira, tornando-se o produto impulsionador para o restabelecimento do Brasil no comércio mundial.

No século XIX, a mão-de-obra escrava caracterizava a força de trabalho da economia brasileira. Neste sentido, Furtado enfatiza:

Qualquer empreendimento que se pretendesse realizar teria de chocar-se com a inelasticidade da oferta de trabalho. O primeiro censo demográfico, realizado em 1872, indica que nesse ano existiam no Brasil aproximadamente 1,5 milhão, e que

⁹ idem. Ibidem, p.107.

¹⁰ idem. Ibidem, p.113.

*nos primeiros cinquenta anos do século XIX se importou muito provavelmente mais de meio milhão deduz-se que a taxa de mortalidade era superior à de natalidade.*¹¹

O Brasil importou neste período uma grande quantidade de escravos, com a finalidade de promover o estoque desta mão-de-obra. É importante observar que o país juntamente com os EUA destacavam-se como os dois principais países escravistas do continente.

O destaque dos EUA explica-se pela elevada taxa de crescimento vegetativo, pelas condições de alimentação e de trabalho favoráveis. E, assim, Furtado acrescenta que:

*...ao iniciar-se a Guerra de Secessão, os EUA tinham uma força de trabalho escrava de cerca de quatro milhões e o Brasil na mesma época algo como 1,5 milhão. A explicação desse fenômeno está na elevada taxa de crescimento vegetativo da população escrava norte-americana, grande parte da qual vivia em propriedades relativamente pequenas, nos Estados do chamado Old South.*¹²

Na obra de Mauá, o que há de mais impressionante e praticamente mais útil ao país é a iniciativa das ferrovias. Foi ele quem primeiramente assentou trilhos no solo do Brasil... *Apelou para meia dúzia de amigos pessoais que a sua palavra guiava; obteve deles dois terços do capital necessário e fez a estrada conhecida por Estrada de Ferro Mauá. (Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis).*¹³

Em sociedade com capitalistas ingleses e cafeicultores paulistas, participou da construção da *Recife and São Francisco Railway Company*, da ferrovia Dom Pedro II (atual Central do Brasil) e da *São Paulo Railway* (hoje Santos-Jundiaí). Iniciou a construção do canal do mangue no Rio de Janeiro e foi o responsável pela instalação dos primeiros cabos telegráficos submarinos, ligando o Brasil à Europa. No final da década de 1850, o Visconde fundou o Banco Mauá, *MacGregor & Cia*, com filiais em várias capitais brasileiras e em Londres, Nova Iorque, Buenos Aires e Montevidéu. Liberal, abolicionista e contrário à Guerra do Paraguai, forneceu os recursos financeiros necessários à defesa de Montevidéu quando o governo imperial decidiu intervir nas questões do Prata (1850).

Barão de Mauá: O empreendedor e seu legado para o Brasil contemporâneo

O transporte ferroviário no Brasil foi instaurado no dia 30 de abril de 1854, quando o então Imperador D. Pedro II inaugurou a Estrada de Ferro Mauá, também conhecida como Estrada de Ferro Petrópolis. *...Com 16,9 Quilômetros ela ligava Magé à região conhecida por Raíz da Serra, próxima à cidade Imperial de Petrópolis.*¹⁴

A trajetória historiográfica das ferrovias brasileiras faz parte de um processo evolutivo do Brasil, no que se refere à sua economia, política e à tecnologia.

¹¹ idem. Ibidem, p.117.

¹² idem. Ibidem, p.118.

¹³ FARIA, Alberto de. *Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá*. São Paulo, 1933, p.156.

¹⁴ PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002, p.339.

A economia cafeeira corroborou para que o Brasil se reintegrasse nas correntes em expansão para o comércio mundial. Assim, o café inicia o processo de implantação e expansão do sistema ferroviário brasileiro. Neste sentido:

*A ação urbanizadora do café permitia a modernização das grandes cidades e motivou a revolução nos transportes (...). As ferrovias paulistas – a 1ª das quais ligando Santos a Jundiá é de 1867 -, abrindo caminho para o oeste, acompanhando a plástica fronteira verde. E foram plantando cidades em seu avanço. Só em São Paulo entre 1890 e 1900, foram criados 41 municípios.*¹⁵

A precária estrada de terra cortava, no Rio de Janeiro e em Minas Gerais, uma das principais regiões produtoras de café do Vale do Paraíba, e funcionava como uma grande conexão com todo o centro do país. Para Furtado:

*Há algum tempo o engenheiro inglês William Bagge passava a maior parte de seu tempo percorrendo em lombo de mula o precário caminho que ligava o porto de Estrela, no fundo da baía da Guanabara, a Minas Gerais, passando por Petrópolis, Juiz de Fora, São João del Rei e chegando até o rio das Velhas, afluente do São Francisco. Irineu o mandou para essa via depois de estudar os fluxos de carga do país e chegar à conclusão de que aquele caminho era o que tinha maiores possibilidades de crescimento futuro, pois drenava a produção de quase metade do território nacional.*¹⁶

Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá, foi o primeiro investidor e incentivador para a formação do sistema ferroviário brasileiro. No momento da sua implantação, Souza buscou incentivo junto ao governo britânico e brasileiro e pediu uma garantia à Assembléia Provincial do Rio de Janeiro de que nenhuma outra estrada seria construída paralelamente ao trecho que ele pretendia atravessar.

O traçado escolhido pelo Barão de Mauá para a construção do primeiro trecho de uma estrada de ferro no Brasil, ligava o Porto de Estrela, localizada no fundo da baía da Guanabara, até a parte inferior da serra de Petrópolis, que foi inaugurada em 1854. De acordo com o autor:

*A vantagem do traçado escolhido era que ele tornava menor o trecho a ser percorrido por terra até Minas – e a desvantagem, que Estrela ficava distante do Rio de Janeiro, o que poderia significar perda de cargas. Mas uma alternativa criativa resolveu o problema: a ferrovia acabaria num porto, onde as cargas e passageiros seriam facilmente transferidas para navios, os quais fariam a ligação com a cidade.*¹⁷

¹⁵ ROCHA NETO, João Mendes. Monografia: A evolução geo-espacial dos transportes rodoviários do RN. Natal, 1993, p.26.

¹⁶ CALDEIRA, Jorge. *Mauá – O empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.247.

¹⁷ idem. *Ibidem*, p.247.

Além disso, fundou a empresa que mais tarde construiria a ferrovia, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, que levava passageiros da cidade do Rio de Janeiro rumo ao ponto de partida da ferrovia. Além da Estrada de Ferro Mauá, Irineu de Souza investiu na construção de outras ferrovias, como Estrada de Ferro D. Pedro II, depois Estrada de Ferro Central do Brasil. Estes empreendimentos ferroviários tinham por objetivo o escoamento da produção agrícola do interior para os portos, bem como acompanhar o crescimento da produção cafeeira, representando a razão pela qual boa parte da malha ferroviária brasileira se encontra na região Sudeste principalmente em São Paulo.

As ferrovias originavam-se nas fazendas do interior e terminavam na região portuária dos principais centros... *Poucas linhas interligavam as principais cidades dos Estados (ligações intra-estaduais) e menor ainda era o número de ligações interestaduais. Tal crescimento manteve-se até a década 1930, quando então o País possuía 30 mil quilômetros de vias.*¹⁸

Ficava sob a responsabilidade de algumas empresas como a Companhia Agrícola de Imigração e Colonização – auxiliar da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o encargo de colonizar. Para tanto, loteavam as terras no interior, a fim de garantir o desenvolvimento da lavoura cafeeira, além de manter invioláveis as fronteiras. Esta foi a política expansionista das ferrovias. Neste sentido: *A sorte da linha está tão intimamente ligada ao desenvolvimento da região que ela serve, que o governo brasileiro foi levado logicamente a fazer de Cias. de Caminhos de Ferro, Cias. de Colonização. A Lei Federal de 1907 (...) tem um capítulo inteiro sobre colonização por empresas de transportes.*¹⁹

A necessidade de expandir a malha ferroviária brasileira, foi um fator colaborador para que o governo sancionasse uma lei (N.º 2.450, datada de 24.09.1873), concedendo uma quantia financeira para a construção de ferrovias. Portanto, foi neste período que se consolidou o surto expansionista ferroviário no país. (Ver Tabela 01). *A execução de uma política federal de obras contra as secas, com desenvolvimento da rede de transportes (...) possibilitou uma reiteração e readequamento da economia do Estado, ou melhor, da economia nordestina às novas estruturas do capitalismo.*²⁰

Tabela 1	
Malha ferroviária brasileira no ano de 1900	
UNIDADES DA FEDERAÇÃO	REDE EXISTENTE (em KM)
AL	265
BA	1.363
CE	543

¹⁸ PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002, p.339.

¹⁹ NETO, João Mendes. Monografia: A evolução geo-espacial dos transportes rodoviários do RN. Natal, 1993, p.26-27.

²⁰ NETO, João Mendes. Monografia: A evolução geo-espacial dos transportes rodoviários do RN. Natal, 1993, p.27.

DF	173
ES	449
MA	78
MG	3.932
PA	212
PB do Norte	323
PE	863
RN	177
RS	1.809
RJ	2.431
SC	116
SP	4.041
TOTAL	16.7843

Fonte: O Brasil e suas riquezas naturais suas indústrias Vol. II; M. Orosco & Cia. – 1908, Rio de Janeiro.

Na região Nordeste a precursora do sistema ferroviário foi a antiga GREAT WESTERN, que teve seu primeiro trecho com 32 quilômetros, inaugurado em 1858, ligando o Recife a localidade do Cabo, hoje cidade pertencente a área metropolitana da capital pernambucana, após sua implantação pequenas estradas de ferro com autonomia operacional e administrativa começaram a surgir no Nordeste: Central do Piauí, São Luís – Teresina, Rede de Viação Cearense, Central do RN, E.F. Mossoró – Souza, V.F.F. Leste Brasileiro.²¹

A partir da década de 1930, fatores como a crise do café atrelada ao crescimento da industrialização do país e à implantação do sistema rodoviário, influenciaram para a efetiva crise do sistema ferroviário. Conforme os dados (Ver Tabela 2). ... *A movimentação de passageiros caiu de sete bilhões de pkm, no ano de 1954 (BNDES, 1998), para 0,44 bilhão de pkm em 1999.*²²

Tabela 2			
Comparativo do crescimento da malha de transportes rodoviário x ferroviário no Brasil			
Rede Rodoviária	1930	1939	Crescimento
	113.242	258.390	130%
Rede Ferroviária	32.478	34.207	5,5%

Fonte: Anuário Estatístico do IBGE – 1953

Ao final dos anos quarenta do século XIX, com a prioridade governamental calcada no transporte rodoviário, observa-se uma fase de desaceleração sistemática do transporte ferroviário em todo o país, marcando o fim da “Era das Ferrovias”.

²¹ NETO, João Mendes. Monografia: A evolução geo-espacial dos transportes rodoviários do RN. Natal, 1993, p.27.

²² PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002, p.340.

Entre 1960 e 1970, a atividade ferroviária restringi-se apenas ao transporte de cargas, como minérios, combustíveis, cimento e grãos. Com a estatização da malha paulista, o Estado passou a subsidiar as operações ferroviárias que basicamente atendiam a grandes empresas privadas... *Assim a estatização foi o caminho encontrado na Segunda metade da década de 1990.*²³

Vários projetos no setor ferroviário surgem ainda na década de 1970, como a Ferrovia do Aço, planejada na época do “Milagre Brasileiro”, que ficou conhecida como a “Ferrovia do Aço”, devido à falta de planejamento e pela forma como foi desenvolvendo-se a sua construção.

Outra opção para o transporte ferroviário era o Trem de Prata, além de outros trens exclusivamente turísticos que realizavam percursos curto e médio entre as Estradas de Ferro Paranaguá, interligando Curitiba, ao Porto de Paranaguá.... *Esta ferrovia de 110 quilômetros de extensão, inaugurada em 1885, oferece ao viajante (...) mas também a oportunidade de conhecer um pouco mais da engenharia ferroviária do século XIX, por meio de seus túneis, pontes e viadutos.*²⁴ Este tipo de transporte, que surgiu como transporte alternativo para a população, também foi alvo da falta de planejamento. A falta de sinalização, infiltrações, são fatores que contribuíram à deterioração da estrutura de pontes e viadutos tornando-os obsoletos. O fato de não haver um programa de incentivo, e até mesmo de recursos, influenciou no declínio do sistema.

É notória a escassez de programas de financiamento como por exemplo o financiamento sem limite de valor, para aquisição isolada de máquinas e equipamentos novos, de fabricação nacional credenciados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), através de instituições financeiras credenciadas (FINAME), que disponibiliza créditos para o setor urbano de ônibus, sendo um fator relevante para a decadência do sistema ferroviário.

A privatização da malha ferroviária inibiu a preocupação das empresas com relação à movimentação de passageiros, dando ênfase ao transporte de cargas, uma vez que o atraso da tecnologia ferroviária e a baixa densidade demográfica corroboram para o desprezo de construções ferroviárias.

A concorrência diante das grandes empresas transportadoras de cargas e passageiros e dos transportes aéreos, que transportam hoje até frutas para a exportação, efetivamente aumentou, pois operam com uma estrutura administrativa bem organizada, melhor articulada, destacando-se entre os outros sistemas transportes.

De fato, na pirâmide dos sistemas interurbanos, a base é a administração, e uma vez que para esta ocorra, é necessário uma sincronia e planejamento de atividades operacionais e administrativas. Deve-se integrá-lo aos demais setores do transporte, estimular a alocação de recursos e tecnologias conforme a sua realidade, além de implementar um sistema que assegure prioridade na alocação de recursos.

Nota-se que o desmerecimento com esta modalidade leva à formação de um processo de decadência, incentivando o descrédito e o abandono ao sistema, com medidas superficiais fadadas ao caos e ao declínio.

²³ PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002, p.340.

²⁴ PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002, p.342.

Considerações finais

A necessidade de abordar a “grande obra” do Barão de Mauá neste artigo deve-se ao fato de que o seu legado hoje se encontra abandonado, sucateado e à margem do sistema produtivo brasileiro. Esta situação deve-se a vários fatores tais como: o sistema ferroviário, atualmente, ligado aos deslocamentos metropolitanos ou às viagens de turismo, ocupando somente o imaginário da população, que não se vê utilizando as ferrovias como um meio de transporte, além disso, o sistema produtivo não incorpora as estradas de ferro e, mesmo nas rodovias obsoletas, predominam no escoamento dos produtos, ficando para as ferrovias uma participação muito tímida no que diz respeito ao transporte de passageiros.

O cenário se agrava na esfera pública, onde surge como o baluarte institucional do sistema a rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, empresa que foi liquidada no final da década de 90.

O sistema ferroviário chega uns 50 anos depois da era Mauá como um sonho despedaçado, seja pelo abandono do poder público, seja pela falta de uma cultura na sociedade brasileira que valorize o sistema, ou ainda pela sua incipiente contribuição, na atualidade. Ressaltando que na origem foi da maior importância. Atualmente se encontra sobrepujado pelos demais sistemas, sobretudo o rodoviário e o aéreo. Encontra-se disperso dentro do território brasileiro, com algumas estradas de ferro que funcionam com cargas especializadas como a de Carajás a São Luis ou para uso do setor turístico, como em Paranaguá – Curitiba ou o Trem do Forró entre Recife e Caruaru.

De fato, a “Era das ferrovias” estagnou no tempo e, juntamente com a sua história, algumas foram destruídas, como se os representantes da época andassem em marcha a ré, exemplificando o antiliberalismo de uma classe conservadora.

Na verdade, nota-se um projeto, com idéias liberais, de inclusão do Brasil no comércio internacional, em busca de mudanças e tecnologias para melhor funcionamento dos setores econômico, político e social do país, desprezado, envolvido por um mistério, que impede a efetiva reativação das ferrovias brasileiras. O cenário brasileiro, sob uma visão crítica, descarta o sistema ferroviário, e a população posiciona-se passiva diante do descaso com a já precária malha ferroviária do país, como se permanecesse de olhos fechados durante décadas, contribuindo com impostos altíssimos “destinados” à manutenção e melhoria para o sistema interurbano.

Em última análise, observa-se que até mesmo o sistema rodoviário brasileiro, melhor articulado que as outras malhas de transporte, também enfrenta problemas estruturais para viabilizar o escoamento do sistema produtivo brasileiro e o trânsito dentro e fora das cidades. A concorrência acirrada com a expansão do setor automobilístico evidencia o grande colapso deste setor fundamental.

Referências

- BORGES, Vavy Pacheco. *O que é história*. 2ª ed. rev. São Paulo: Brasiliense, 1993. (Coleção Primeiros Passos).
- BLOCH, Marc. *Introdução à história*. Lisboa: Coleção Saber, 1941.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CARR, Edward Hallet. *Que é história*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

ECO, Umberto. *Como se faz uma Tese*. 14ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

FARIA, Alberto de. *Mauá: Irenéo Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá*. 2ª ed. São Paulo, 1933 (Coleção Brasileira). Série V, Vol. XX.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. Niterói: Eduff, 1994.

PALHARES, Guilherme. *Transportes Turísticos*. Aleph: São Paulo, 2002.

HOLANDA, Sérgio B. (dir). *História Geral da Civilização Brasileira: o Brasil Monárquico Declínio e queda do Império*. São Paulo: DIFEL, 1995. Vol. 8.

MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia*. Zélio Valverde (ed). Rio de Janeiro, 1942.

ROCHA NETO, João Mendes. *Monografia: A evolução Geo-Espacial dos Transportes Rodoviários do RN*. Natal, 1993.

