

**XII Congresso Brasileiro
de História Econômica**

**13^a Conferência Internacional
de História de Empresas**

**Niterói,
28, 29 e 30 de agosto
de 2017**

**Espaço de experiência e horizontes de expectativas: As ferrovias
e o pensamento desenvolvimentista do político *Afonso Penna*
(1891-1906)**

Bárbara Braga Penido Lima

Espaço de experiência e horizontes de expectativas: As ferrovias e o pensamento desenvolvimentista do político *Affonso Penna* (1891-1906)¹

Bárbara Braga Penido Lima²

Resumo

A proposta é tomar os discursos produzidos por Affonso Penna, durante sua atuação política, buscando relacionar os sentidos da ideia de progresso com os projetos de construção de ferrovias no estado de Minas Gerais. Para compreender seu pensamento desenvolvimentista, buscamos fazer uma reconstituição de sua trajetória profissional e intelectual no período de 1874 a 1906. Ao analisar os repertórios contidos nas retóricas de seus discursos, entendidos como espaço de experiência, visamos compreender o horizonte de expectativas referente às noções de progresso associadas a um projeto de modernidade, segundo as perspectivas de Affonso Penna sobre os projetos de instalação de ferrovias que procurava instituir no Estado.

Palavras-chave: Progresso – Ferrovias – Discurso político – Desenvolvimentismo – Affonso Penna

Abstract

This communication approaches Affonso Penna's speeches throughout his political career, trying to relate the meanings of progress with the railway construction projects in the state of Minas Gerais. To understand his developmental thinking, we reconstruct his professional and intellectual trajectory in the period between 1894 and 1906. Analyzing the repertoires contained in his speech rhetoric, understood as spaces of experience, we aim to comprehend the expectation horizons regarding the notions of progress associated with a project of modernity, according to Affonso Penna's perspectives regarding the railway installation projects which he tried to accomplish in the State.

Keywords: Progress – Railways – Political Speech – Developmentalism – Affonso Penna

¹ Este texto é um dos resultados da pesquisa de mestrado de Bárbara B. P. Lima, intitulada “Affonso Penna e os repertórios do engrandecimento mineiro: instrução profissional, ferrovia e ideário republicano (1874-1906)”, realizada no Programa de Pós-Graduação de Mestrado em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG), sob orientação do Prof. Dr. Irlen Antônio Gonçalves e co-orientação do Prof. Dr. James William Goodwin Jr.

² Mestre em Educação Tecnológica/CEFET-MG.Profª. da E.E. Prof. Caetano Azeredo.

Introdução

Este artigo busca discutir a ideia de progresso percebida nos horizontes de expectativas, vislumbrados nos repertórios dos discursos produzidos por Affonso Penna, entre 1891 e 1906, relacionados à instalação de ferrovias em Minas Gerais, como meio de alcançar o progresso no Estado. Pretende, portanto, uma dupla interpretação: por um lado, como a ideia de progresso foi utilizada na retórica do discurso político-intelectual de Affonso Penna. Por outro, compreender de que modo a expansão da rede ferroviária foi concebida pela política mineira como instrumento para atingir o desenvolvimento econômico e social.

Ao considerar a produção intelectual de Affonso Penna e suas práticas políticas, verificam-se as relações de aproximação e distanciamento de suas ideias com aquelas percebidas na cena política mineira, relacionadas às perspectivas do engrandecimento mineiro – alcançado por meio da construção de estradas de ferro, entre outros fatores. Isto posto, é preciso tecer a identidade política e intelectual de Affonso Penna, o que significa perscrutar “um campo privilegiado onde serão procuradas as chaves para a explicação de um fenômeno social” (Mitre, 2003, p.44). Sua biografia permite perceber possíveis caracterizações de seu pensamento intelectual, inserido numa conjuntura de ideias, que eram compartilhadas pelos grupos dominantes nacionais e de várias partes do mundo, entre o final do século XIX e início do século XX.

Ao exercer o papel político, atuando ao mesmo tempo como intelectual, Affonso Penna apropriou-se de modelos, métodos e projetos, selecionando o que deveria e como deveria ser veiculado na política para o engrandecimento mineiro. A produção dos repertórios, nesse sentido, ocorreu no espaço político, especialmente no Congresso Mineiro. Decisões, legislações, debates e projetos refletem o rastro do pensamento e das oscilações dos movimentos das ideias no período analisado (Rémond, 2003), em destaque relacionados às ferrovias, como parte integrante de um projeto desenvolvimentista.

Affonso Augusto Moreira Penna

Respeitado como uma das figuras políticas eminentes de sua época (Carvalho, 2013, p.44), Affonso Augusto Moreira Penna³ nasceu em 30 novembro de 1847, na cidade de Santa Bárbara do Mato Dentro⁴, Minas Gerais. Filho do imigrante português, Domingos Teixeira Penna, e de Ana Moreira Teixeira Penna, pertenceu a uma família que integrava, juntamente com outros importantes troncos familiares mineiros, uma rede de parentesco que detinha o poder político-econômico em Minas Gerais – constituindo os grupos de elites⁵ políticas e/ou agrárias. Affonso Penna, então, participava de uma tradicional dinastia política, os Ribeiro-Oliveira-Pena, que surgiu no cenário da Assembleia Provincial e na Câmara Geral nas primeiras décadas do século XIX. Durante o período Imperial, Rebelo Horta apontou que “mais de duas dezenas de membros” deste tronco familiar ingressaram nas câmaras políticas (Horta, 1956, p.74).

O talento para as letras, percebido pelos primeiros preceptores, foi acentuado durante os anos que estudou no Colégio e Seminário do Caraça, onde iniciara seus estudos aos 12 anos, junto com seus irmãos, em 1859⁶. Em 1866, dirigiu-se à cidade de São Paulo para cursar direito na Faculdade de Direito de São Paulo, localizada no Largo de São Francisco. De sua turma, quatro personalidades se destacaram na vida política e literária do Brasil: Rui Barbosa, Joaquim Nabuco, Castro Alves e Rodrigues Alves (Guedes, 1977, p.26). No Brasil, assim como em quaisquer nações recém constituídas, havia necessidade de formar a elite que comandaria o país, criando uma *intelligentsia*

³ O nome do político Affonso Penna tem sido grafado com apenas uma letra *f* e uma letra *n* ou com apenas uma letra *f* e duas letras *n*. Ao observar sua assinatura no Caraça e na Tese de Doutorado na Faculdade de Direito do Largo de São Paulo, percebi que sua assinatura constava com duas letras *f* e duas letras *n*, sendo esta a grafia de seu nome mantida ao longo deste trabalho.

⁴ Atual município de Santa Bárbara.

⁵ O conceito de elites, formulado por José Murilo de Carvalho (2013, p.17) refere-se aos grupos especiais de elite, marcados por características que os distinguem tanto das massas como de outros grupos de elites, de acordo com o critério de posição. Sob perspectiva semelhante, Claudia Viscardi (2012) definiu as elites políticas mineiras segundo os indivíduos que ocupavam cargos no Executivo e no Legislativo estadual e federal na Primeira República. Para Otavio Dulci, “a elite política e a elite agrária remontam a uma estrutura socioeconômica tradicional, em que predominavam as atividades rurais” (1999, p.107). Neste trabalho, o conceito de elite será utilizado para designar os ocupantes dos cargos na administração pública no cenário mineiro e nacional.

⁶ Situado no trecho da Serra do Espinhaço, próximo à cidade de Santa Bárbara, o Colégio do Caraça foi fundado pela Congregação Lazarista em 1820 e fechado em 1912, e seu ensino enfatizava as humanidades. Considerado como uma casa de excelência para formação de jovens, representava um *modus operandi* de formação da juventude abastada que a ele recorria, a elite mineira e brasileira (Andrade, 2000). Segundo Mariza Guerra de Andrade (2000), a instituição de ensino tinha por objetivo moldar o caráter, estruturar a personalidade e inculcar a fé e os valores cristãos – afora o ensino das humanidades e de cultura geral. Para a autora, o colégio buscava produzir sujeitos com competências e sensibilidades necessárias à atuação na manutenção e reprodução da ordem social. Logo, a promoção social, provocada por meio da educação humanística ministrada pelo colégio, significava uma maneira de diferenciação e de destaque cuja finalidade seria assumir a responsabilidade da direção política, social e espiritual da sociedade (Andrade, 2000).

local destinada a ingressar, futuramente, nos quadros da administração pública (Schwarcz, 2012, p.185)⁷. O perfil e o modo de formação dessa elite, presentes nas academias de direito nacionais, bacharelesca e humanística, foi uma das influências que a herança burocrática portuguesa legou à elite nacional (Holanda, 2013).

À época, dois movimentos ocuparam o primeiro plano do debate político nacional: o abolicionismo e o republicanismo. Affonso Penna comprometeu-se com o primeiro e recusou o segundo. O estudante se recusou a assinar o Manifesto Republicano de 1870, por achar que o país ainda não estava culturalmente preparado para uma mudança de regime. Como parte dos demais políticos da época, percebia no povo brasileiro a falta de educação necessária para participar de um governo republicano (Viscardi, 2015, p.4028-4030). Importa destacar que seu pensamento abolicionista era bastante complexo, ao considerar que a manumissão imediata acarretasse em danos econômicos irreversíveis para os proprietários. Isto posto, colocava-se a favor de indenização após a abolição e da imigração como alternativa mais eficiente para substituição da mão de obra. Para Claudia Viscardi, esse posicionamento se aproximava ao de muitos outros políticos, “especialmente os conservadores, responsáveis pelo progressivo atraso do fim da escravidão” (Viscardi, 2015, p.4030).

Affonso Penna, formado em 1870, colou grau com Bias Fortes, Francisco de Assis Tavares, Tomé Pires de Ávila e Rui Barbosa. No ano seguinte defendeu sua tese de doutoramento, sendo o único aluno a defender tese sobre letra de câmbio. Se considerarmos como Raimundo Faoro, que a taxa de câmbio compreendia um indicador seguro sobre a “doença ou a saúde” do comércio (Faoro, 2012, p.480), podemos perceber como a escolha do tema assinalava suas preocupações político-econômicas, sendo um prelúdio do seu pensamento e ações no período em que participou do governo

⁷Conforme Lilia Moritz Schwarcz, as academias de direito foram empreendimentos cuja responsabilidade era desenvolver um pensamento próprio e promover à nação uma nova constituição. Foram criadas com a aprovação do projeto de 31 de agosto de 1826 (convertido em Lei em 11 de agosto de 1827), que versava sobre a instituição de dois centros de estudos de direito no país. Segundo a autora, “depois vários debates sobre a localização das escolas, definiu-se que as duas sedes visariam atender às diferentes partes do país: a população do Norte contaria com uma escola sediada em Olinda (que em 1854 se transferia para Recife), enquanto a região Sul teria na cidade de São Paulo o seu mais novo centro de estudos jurídicos. (Schwarcz, 2012, p.186). Segundo Sergio Adorno (1988, p.83-84), “se a função da universidade é, enfim, formar uma elite intelectual e cultural à qual seja delegada a condução dos negócios públicos, o controle desse processo de recrutamento e seleção de intelectuais não pode, por essa via, permanecer distante dos centros que potencialmente podem – e devem – fornecer tais categorias sociais”. Por isso, a escolha de São Paulo e Recife para sediarem as academias de direito, polos de educação superior no sul e norte do território nacional.

mineiro e nacional⁸. Terminado o doutorado, Affonso Penna decidiu seguir a carreira de advogado em Santa Bárbara e, posteriormente, em Barbacena (Guedes, 1977, p.28).

Devido às vinculações políticas de sua família, “não tardou para que ingressasse no Partido Liberal em 1874”, sendo eleito deputado provincial no mesmo ano (Viscardi, 2015, p.4030). Affonso Penna permaneceu como deputado provincial entre 1874 e 1878, pelo Partido Liberal. Em seguida, elegeu-se deputado geral, ocupando o cargo entre 1878 e 1884 e, depois, entre 1886 e 1889. Sua ascensão no Partido Liberal foi facilitada pelo apoio que recebeu de Martinho Campos e de Afonso Celso – duas figuras célebres da política imperial (Lacombe, 1986). Apesar de combater o patronato político como mecanismo de ascensão profissional, o jovem valeu-se desses recursos “sob pena de frear suas ambições políticas”. No período em que exerceu o cargo de deputado geral, Affonso Penna destacou-se na defesa de reformas eleitorais, com a finalidade de ampliar o número de votantes – a partir da diminuição das exigências de renda necessárias à condição de eleitor. Defendeu, desse modo, a implantação do voto direto e do voto distrital. Apoiou a ampliação da autonomia dos municípios, que compreendia como uma das principais bases de um regime liberal (Guedes, 1977).

Em 1882, iniciou sua experiência com os cargos do executivo, quando foi Ministro da Guerra no Gabinete Martinho Campos, aos 35 anos de idade. Em 1883-1884, ocupou o cargo de Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no Gabinete Lafayette. Em 1885, foi Ministro do Interior e Justiça, no Gabinete Saraiva. Nesse posto, foi signatário da “Lei dos Sexagenários” e reformulou todo o sistema policial, modernizando seus equipamentos e aumentando seus salários (Silva, 2012, p.181). Em 1888, por causa da proximidade com Afonso Celso, que recebeu o título de Visconde de Ouro Preto, tornou-se Conselheiro de Estado. Em decorrência do novo posto, juntamente com Rui Barbosa, integrou a Comissão incumbida de organizar o novo Código Civil Brasileiro – trabalho interrompido pelo golpe militar que resultou na implantação da República no Brasil em 15 de novembro de 1889.

⁸Francisco Foot Hardman assinalou que entre 1860 e 1870 aprofundou-se o debate entre protecionistas e livre-cambistas no tocante ao papel do Estado em relação às manufaturas nacionais (2005). Affonso Penna, por meio de suas perspectivas desenvolvimentistas, buscou analisar e apresentar uma tentativa de solucionar o conflito entre “empresários debilitados ante a concorrência estrangeira, que buscam um porto seguro na proteção estatal; e de outro, representantes da grande agricultura, ciosos da liberdade de comércio, que esconjuram como “artificial” a produção de manufaturas” (Hardman, 2005, p.85).

Com a mudança de regime, decidiu abandonar a vida política, para dedicar-se à advocacia e ao magistério jurídico. Porém, famoso por ser um político conciliador, seu nome foi citado por ambas as correntes políticas durante a Assembleia Constituinte. Foi eleito para participar da (re)organização do Estado Mineiro e, desde essa data, não abandonou a política. Affonso Penna havia atuado com desenvoltura política tanto na frente liberal quanto na conservadora e, por isso, foi convidado pelo recém-criado Partido Republicano Mineiro (PRM) à candidatura ao Senado Estadual para a constituinte de 1891. Seu trabalho tinha por objetivo pacificar os conflitos políticos presentes no Estado e auxiliar na elaboração da Constituição Estadual, exercendo um papel de liderança na comissão criada para organizar seu pré-projeto.

A nova Constituição do Estado derivou, de modo significativo, de suas ideias: “o projeto previa conferir maior autonomia aos municípios, garantindo-lhes rendas extras. Recomendava a construção de uma nova capital para o estado, previa uma estrutura bicameral e o fortalecimento do Judiciário” (Viscardi, 2015, p.4032). Durante o mandato de senador estadual, preocupou-se em tornar o Poder Judiciário mais forte e mais democrático no Estado, por meio da instalação do concurso público. Foi um dos mais expressivos defensores da construção de ferrovias em Minas Gerais, o que entendia ser parte de seu compromisso com a melhoria da situação econômica do Estado. Ele também defendeu a organização da instrução pública, em especial do ensino profissional, percebida como fundamento para alcançar o progresso econômico e social.

Após a renúncia de Cesário Alvim, em 1892, Affonso Penna foi escolhido pelas diferentes correntes políticas mineiras como sucessor natural do ex-presidente do Estado de Minas Gerias, considerado o mais qualificado para retomar a estabilidade política mineira. Durante o período que governou, entre os anos de 1892 e 1894, conforme as recordações de Balmaceda Guedes, realizou significativos feitos em diversos setores da administração pública, destacando-se a criação da Faculdade Livre de Direito, em Ouro Preto, as políticas direcionadas à instrução pública e à instalação de ferrovias (Guedes, 1977). Mantendo uma postura econômica protecionista, ele instituiu a taxaço de produtos estrangeiros importados como meio de subsidiar a produção nacional (Viscardi, 2015). Em defesa da imigração como meio de estabelecer no território mineiro mão de obra qualificada, recusou a vinda de chineses e promoveu a imigração europeia, em especial alemã, em um projeto semelhante ao que fora feito nos

Estados Unidos da América⁹. Cabia, portanto, ao Estado realizar a modernização e o progresso mineiro, percebido no pensamento político mineiro como o único ente capaz de promover o desenvolvimento econômico e social (Dulci, 1999).

Com a vitória de Prudente de Moraes nas eleições presidenciais, Affonso Penna aceitou o convite de ocupar o cargo de presidente do Banco da República, principal estabelecimento bancário da época, no qual permaneceu entre 1895 e 1898, trabalhando em parceria com Rodrigues Alves, então Ministro da Fazenda. Os dois realizaram uma série de reformas econômicas, com objetivo de solucionar a crise financeira do país, após a instituição da política econômica idealizada por Rui Barbosa, antigo Ministro da Fazenda, que ficou conhecida por “Encilhamento” por seus críticos e pela imprensa. Essas medidas buscavam a recuperação do crédito nacional e o estabelecimento da contenção dos gastos públicos e da valorização da moeda, vinculadas a uma plataforma ainda mais protecionista (Viscardi, 2015, p.4034).

Na gestão da presidência nacional de Campos Sales, entre 1898 e 1902, foi designado, em 1899, para presidir a Comissão Industrial de Minas Gerais – instituição criada com objetivo de desenvolver a indústria extrativa do estado. O relatório de conclusão da comissão definia que era necessário o investimento estatal com a finalidade de modernizar a maquinaria, diminuir os custos com fretes na zona metalúrgica do estado e construir estradas de ferro para facilitar o transporte do minério (Guedes, 1977). Em 1900, foi designado Presidente do Conselho Deliberativo de Belo Horizonte.

Para as eleições de 1906, Minas Gerais se articulou a outros estados com o intuito de quebrar a hegemonia paulista na presidência nacional. A coligação, que recebeu o nome de “Bloco”, reuniu os Estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia e Rio de Janeiro, em torno da candidatura de Affonso Penna (Resende, 1982). Sua plataforma de governo foi apresentada no dia 12 de outubro de 1905 no Cassino

⁹ Viscardi descreve que “apesar dos esforços governamentais realizados para esse fim, o número de imigrantes que foram trazidos para Minas foi bem menor do que daqueles que migraram para outros estados brasileiros. Por um lado, o relativo fracasso da experiência pode ser explicado em razão dos baixos salários pagos no estado e do seu sistema de parceria, que não atraía muito os imigrantes”(Viscardi, 2015, p.4034). Conforme Lilia Moritz Schwarcz, “amplamente amparadas nas teorias do darwinismo social e nas noções do determinismo racial, a imagem do imigrante europeu associava-se à ideia do *melhoramento*, seja pelo branqueamento da população, seja a partir da divulgação ampliada de um *ethos* de trabalho”, por isso a recusa de imigrantes de origem oriental (Schwarcz, 2012, p.36). De acordo com Américo Lacombe, Affonso Penna fará oposição ao governo imperial ao combater a ideia da imigração de colonos chineses (*coolies*), que julgava – segundo suas palavras – “ser a introdução de mais um elemento deletério aos muitos que se encontram em nosso país”; o que contribuiria para a *decadência da raça* (Lacombe, 1986, p.61).

Fluminense, no Rio de Janeiro. A chapa teve Nilo Peçanha (RJ) como vice-presidente, e foi eleita para governar o Brasil de 1906 a 1910, com 97,9% dos votos e a participação de 1,4% de votantes; isto é, recebeu 288.285 votos (Silva, 2012, p.183). Antes de assumir o cargo, Affonso Penna fez uma viagem de três meses pelo país com o objetivo de conhecer melhor a realidade nacional. Segundo Américo Lacombe, percorreu mais de 21 mil quilômetros e visitou 18 capitais brasileiras: “era a primeira vez que um estadista se preparava para assumir a chefia do Estado, entrando em contato direto com os governadores e com o povo do país que ia governar” (Lacombe, 1986, p.322). O autor também indica que boa parte da escolha de seus colaboradores para governar resultou dos encontros com as novas lideranças nas várias regiões que visitou. Destarte, o ministério que organizou recebeu a alcunha de “Jardim de Infância”, por ser integrado por apoiadores muito jovens e ainda desconhecidos no cenário político da ocasião.

De acordo com suas ideias, críticas em relação às formas rotineiras de recrutamento político, Affonso Penna escolheu seus ministros pautando-se em critérios mais técnicos e menos personalísticos. Conforme Américo Lacombe, “a preocupação do novo presidente, ao organizar seu ministério, foi precisamente não se deixar intimar por nenhum grupo político ou Estado” (Lacombe, 1986, p.356). Seu governo, então, foi marcado pela busca por autonomia. Desse modo, David Campista ocupou o Ministério da Fazenda, Augusto Tavares de Lira ocupou o Ministério do Interior e Justiça, e Miguel Calmon Du Pin e Almeida ocupou o Ministério da Indústria e Viação. Rui Barbosa foi nomeado ministro plenipotenciário em missão especial junto à Corte Internacional de Haia.

Affonso Penna empreendeu diversas realizações durante o período em que ocupou a presidência nacional. Para Steven Topik (1987), seu pensamento desenvolvimentista se devia ao fato de ser proprietário de minas e empresário industrial. Ainda segundo o autor, o governo de Affonso Penna representava uma fusão de tendências intervencionistas do Império com as novas realidades da República. Promoveu forte investimento na infraestrutura do país, a partir da construção de portos, de uma usina hidrelétrica e da expansão das redes ferroviárias e telegráficas (Topik, 1987). Estabeleceu diversas obras de saneamento básico, reorganizou o Instituto Manguinhos e criou uma repartição internacional de higiene pública – como em outros países europeus. Em defesa de seu programa protecionista, é significativa a fala de

Affonso Penna no banquete de 02 de outubro de 1905, para leitura de sua plataforma política, ao afirmar que

nos tempos modernos a questão por excelência que preocupa a atenção dos governos, estadistas, assembleias, imprensa é a econômica. A teoria do Estado gendarme, simples mantenedor da ordem e distribuidor da justiça, teve seu tempo, encontrando poucos publicistas que a sustentem na sua pureza, e é positivamente desmentida pela política dos povos civilizados, sem exceção da Inglaterra. Outro é o conceito dominante: a alta missão do Estado abrange também cuidar do povo, exercendo sua ação benéfica em ramos de atividade social, desde que a iniciativa individual, sob suas diversas formas, se mostra impotente ou insuficiente. (Magalhães, 1957, p.153).

Affonso Penna, entre os presidentes da Primeira República, foi o mais comprometido com o desenvolvimento industrial do país, apesar de não abandonar os interesses agrários ainda predominantes (Viscardi, 2015). Pois “o progresso material foi interpretado como condição primeira para superar-se o atraso e elevar o país” à condição de potência mundial (Capelato, 1989, p.29). Entretanto, seu trabalho foi interrompido em decorrência de sua morte em 14 de junho de 1909, no Palácio do Catete. Seu mandato, desse modo, foi concluído pelo vice-presidente Nilo Peçanha, que procurou dar continuidade aos seus projetos.

Affonso Penna, na síntese de José Silva, foi “monarquista, foi expoente da República, fazendo-se defensor intransigente da ordem e da legalidade, garantindo a consolidação da República nascente” (Silva, 2012, p.188). Advogado de méritos, doutor em direito, professor e jurista, exerceu na sua vida pública, as missões de Deputado Provincial e Geral, Senador, Constituinte Estadual, Presidente do Estado, Vice-Presidente da República, Presidente do Senado. Foi o único membro do Gabinete Imperial de Dom Pedro II que se tornou Presidente da República do Brasil. O itinerário político de Affonso Penna permite inferir que a formação de seu pensamento intelectual, político e econômico se constituiu no fazer e refazer da experiência por meio da qual o indivíduo constrói suas concepções sobre quaisquer assuntos (Oliveira, 2012, p.60).

Espaço de experiência, sujeito intelectual e produção de repertórios na retórica discursiva

Os discursos dos políticos mineiros, ao longo do século XIX e início do século XX, sugeriam a articulação entre a ideia de progresso, a construção de ferrovias e o desenvolvimento econômico. Ao tomar o Congresso Mineiro como lugar de produção e normatização da legislação mineira, dos discursos dos políticos mineiros e um dos

principais locais de atuação de Affonso Penna, percebemos o uso da retórica junto à produção de repertórios políticos e intelectuais no legislativo e nos debates sobre a construção e expansão das ferrovias em Minas Gerais. Os vocábulos e as ideias usados no discurso não possuem sentidos fixos; isto é, seus significados derivam da interpretação e posição ideológica do enunciante e do receptor (Pocock, 2013).

Os discursos demarcam a trajetória e os percalços percorridos pela administração pública para instituir a legislação ferroviária durante as primeiras décadas da República, norteadas pelas ideias de modernidade e progresso mineiro. Essas questões serão tratadas a partir da análise de discursos, conforme a proposta de Patrick Charaudeau (2013), de Affonso Penna tomando os Anais do Senado Mineiro e as Mensagens Presidenciais, como fonte. Os discursos foram percebidos como narrativa construída segundo condições históricas e sociais específicas, sendo uma representação do imaginário social de um grupo de interlocutores, permeado por relações de poderes ao qual seu autor pertence. Os discursos políticos analisados foram entendidos como incorporados ao “mundo atlântico capitalista, perpassado por ideias, representações e valores que circularam entre a Europa e a América, lidos de modo *sui generis*” pelos políticos locais e apreendidos conforme a especificidade de seus interesses (Goodwin Jr., 2015, p.17).

Destaca-se que há uma diferença entre o pensado e o praticado na cena política. Essa diferença é assinalada a partir das análises das discussões de projetos políticos e da instalação das legislaturas desses projetos. O discurso político é permeado pela arte da retórica, que conjuga um horizonte de expectativas e a interpretação da realidade pelo sujeito, em palavras rebuscadas para demonstrar e legitimar a autoridade daquele que discursa. Por possuírem diferentes matizes, essas ideias carregavam sentidos diferentes, quando não opostos, nos repertórios políticos mobilizados durante os debates em sessões plenárias. Seu emprego nos discursos políticos, desse modo, poderia adquirir perspectivas próprias e diversificadas: abrangendo, ao mesmo tempo, correntes de ideias que pertencem às escolas liberais, a projetos de modernização e a um corpus de pensamento conservador, que também pode ser reacionário – “no sentido lato de reação e resistência a qualquer mudança na ordem sociopolítica” (Alonso, 2002, p.87).

As argumentações, isto é, as estratégias retóricas, que compõem o plano político discursivo, foram compreendidas circunscritas a um ambiente de experiências compartilhadas, onde formas de pensar e agir estão imbricadas a práticas e redes sociais,

sendo marcado por discordâncias, embates e disputas, no caso, sobre a ideia de progresso e seu significado. Nesse sentido, ao pensar a composição dos ambientes da administração pública transitados por Affonso Penna, compreendemos que os políticos não formaram um grupo coeso, homogêneo e organizado; ao contrário, seus discursos, em diversos momentos, sustentaram opiniões divergentes. A competição pelo poder e as relações de forças dentro desse ambiente revelam a diversidade do pensamento político mineiro, relacionadas às suas variadas vinculações ideológicas e origens regionais, como lembra John Wirth (1982)¹⁰. As disputas encetadas neste cenário ocorreram nos espaços dedicados à administração pública.

Apesar das disputas internas geradas por estes grupos, as concepções de progresso eram partilhadas entre as elites políticas mineiras (Viscardi, 2012), por pertencerem ao mesmo sistema de cultura política¹¹. As propostas para alcançar o engrandecimento mineiro, diferentes entre si, eram apresentadas por meio da argumentação política, que despontava como arma necessária para persuasão do público ouvinte. Hannah Arendt afirma que a persuasão é o modo específico da fala política. Segundo a autora, “acreditava-se que a arte mais alta e verdadeiramente política era a retórica, a arte de persuadir” (cf. Wagner, 2002, p.34). De acordo com Nicola Abbagnano, o objetivo de uma argumentação não consiste em afirmar uma veracidade ou demonstrar deduções lógicas, mas “suscitar ou aumentar a adesão de um auditório às teses que são apresentadas à sua aprovação” (Abbagnano, 2015, p.89).

Assim, os discursos mobilizaram repertórios sobre as ideias de progresso, civilização e modernidade, que foram apreendidas, elaboradas, reelaboradas e difundidas, perpassando um ou mais espaços de experiências. Por espaço de experiência, de acordo com a definição de Reinhart Koselleck (2006), entendem-se as vivências de Affonso Penna nos cargos que exerceu dentro do Estado, onde produziu seus discursos, nos quais descortinava seus anseios, suas angústias, suas esperanças e

¹⁰ Ricardo Zimbrão de Paula, a partir das considerações de John Wirth, enfatiza que nos anos iniciais da República, o estado compreendia sete grandes regiões econômicas: Norte, Sul, Leste, Oeste, Central, Mata e Triângulo, que constituíam o território do estado mineiro, sem articulação econômica e social, mas interligadas por uma unidade política e administrativa (Paula, 2006). Ao caracterizar esse cenário de *Mosaico Mineiro*, John Wirth assinala que o desenvolvimento econômico dessas zonas, desarticulado e descontínuo, ocorrido em processos temporais diferentes, incidiria diretamente na organização da política mineira (Wirth, 1982).

¹¹ A ideia de cultura política é descrita como o conjunto de valores, tradições, práticas e representações políticas compartilhadas por determinado grupo, que expressa uma entidade coletiva e fornece leituras comuns do passado, assim como fornece inspiração para projetos políticos direcionados ao futuro. Para um estudo aprofundado ver Motta, 2009.

seus desejos. São os lugares de produção dos repertórios mobilizados na relação entre o passado e o futuro, vivenciada pelos políticos mineiros.

Ao adotar a postura de detentor de um saber específico relacionado à administração pública, o político se atribui o papel de intelectual. De acordo com Thomas Sowell, por intelectual podemos entender o sujeito com capacidade de “apreensão e manipulação de conceitos e ideias complexas”, que contribuem pela geração e difusão de ideias, capazes de influenciar seu círculo social (Sowell, 2011, p.15). Elias Thomé Saliba aponta que os políticos se percebiam como os intelectuais da nação, com “uma capacidade motivadora e transformadora, arrogando-se o papel de autênticos missionários, únicos capazes de transformar aquela sociedade arcaica e fossilizada em uma nação neoliberal e moderna” (Saliba, 2012, p.240). Detentores do saber, consideravam-se como sujeitos de um processo histórico da busca pelo progresso e de uma missão civilizatória (Rama, 2015, p.37).

A legitimação da autoridade intelectual, nesse sentido, compreende o uso dos repertórios de ideias nos discursos políticos. O conceito de repertório, de acordo com Ângela Alonso, é concebido como “um conjunto de criações culturais aprendidas” à qual o sujeito recorria seletivamente segundo suas necessidades de “compreender certas situações e definir estratégias de ação”(Alonso, 2002). Ao situá-los na estrutura de relações de poder da sociedade à qual pertencem, percebe-se que os repertórios apreendidos, produzidos, reproduzidos e mobilizados, os modos de pensar e agir, estão em íntima conexão com a conjuntura histórica, social e cultural de seu lugar de origem.

A análise dos repertórios, ao tomar as seleções e apropriações realizadas, irá perquirir quais usos e significados foram atribuídos às ideias de progresso relacionadas à instalação de ferrovias no imaginário das elites políticas mineiras, visando dirigir a sociedade em suas formas de pensar e agir. Reinhart Koselleck elucida que “os atores se apropriam dos conceitos ampliados para imprimir sentido à experiência contemporânea e reivindicar determinadas perspectivas de futuro” (Koselleck, 2006, p.11). Logo, as ideias são parte do todo social e se constituem juntamente com ele. Elas se engendram no interior do processo histórico e são constitutivas dele (Capelato, 1989, p.17).

A indagação sobre a formação do conhecimento na conjuntura social demonstra o papel dos intelectuais, indissociáveis das formas de intervenção na organização social. Segundo Vinícius Machado, “a seleção dos referidos lugares de

sociabilidade se fundamentou no conhecimento prévio de que por meio deles seria possível significar a proposta” de desenvolvimento mineiro, por meio dos programas direcionados para o fomento da economia, a partir da instalação da rede ferroviária e da organização da instrução pública e profissional no estado (Machado, 2010, p.21), entre outras diretrizes.

Os sentidos do progresso, as ferrovias e o pensamento de Affonso Penna

O ideal de progresso esteve presente no pensamento das elites políticas brasileiras desde, pelo menos, a era pombalina. Durante o século XIX, o aprimoramento dos campos de saberes da ciência, em função das novas descobertas na física, na biologia, na química e na engenharia mecânica, contribuiu para a vinculação do conceito de progresso ao desenvolvimento científico e tecnológico (Carvalho, 1998, p.108-109). Nesse período, o avanço das teorias de Spencer e de Comte associou o significado da ideia de progresso à ciência e à técnica como fatores de transformação social. O pensamento positivista estava relacionado à teoria evolucionista de Spencer, em que a lei fundamental do universo seria a evolução, considerada sinônima do progresso. Os processos de civilização indicariam a marcha de cada sociedade rumo ao progresso e à modernidade.

Paolo Rossi apresenta o progresso concebido como uma lei de temporalidade universal, ao propor que as sociedades se direcionam para o mesmo objetivo (Rossi, 2000). Seria uma meta a ser alcançada, que corresponde ao adiantamento da civilização, ao desenvolvimento e ao crescimento do saber científico e da técnica, meios para alcançar o vislumbrado projeto de modernidade. A ideia de modernidade compreendia a passagem do conhecimento humano contemplativo para um saber predominantemente operativo, “em que a ciência e a tecnologia têm um papel central” (Pádua, 2012, p.14).

Angela Alonso afirma que diversas teorias compartilhadas na Europa Ocidental e nos Estados Unidos, a exemplo do positivismo, spencerianismo, darwinismo e liberalismo, sofreram apropriações por parte das elites políticas nacionais, tendo seus usos redefinidos na produção de repertórios políticos (Alonso, 2002). James William Goodwin Jr. reforça essa ideia ao afirmar que integrar o rol das nações civilizadas significava, “além do intercâmbio econômico ou da importação de tecnologias, os

esforços em adequar-se à civilização europeia, especialmente por parte das elites locais das recém-independentes nações latino-americanas” (Goodwin Jr., 2015, p.47).

Pertencer ao concerto das nações modernas, para os políticos mineiros, correspondia à participação nos benefícios do progresso e do desenvolvimento técnico e econômico (Goodwin Jr., 2015, p.62). O progresso, percebido nos usos das tecnologias, do crescimento da produção material e da expansão de redes de comunicação (Hobsbawm, 2011, p.51), tinha seus referenciais nas experiências vivenciadas pelas sociedades europeias ocidentais. A condição de atraso era definida a partir da relação de proximidade ou distância dos modelos de produção material e cultural europeus. A noção de modernização, também presente nas sociedades “atrasadas”, conferia à ciência – e suas aplicações práticas – o status de melhor caminho para se atingir o progresso e alcançar os parâmetros sociais almejados. Os políticos mineiros e nacionais atentaram para essas questões, ao perceberem a necessidade de desenvolver a economia e a sociedade, a fim de participar do rol das sociedades civilizadas.

Desde o período imperial, a leitura das atas das sessões da Assembleia Provincial e, com a alteração do regime político, do Congresso Mineiro, mostrou que os vocábulos “progresso” e “modernidade” eram comumente evocados nos discursos políticos para defender programas direcionados ao desenvolvimento econômico e social do Estado (Lima, 2016). Após a proclamação da República, a ideia de progresso foi pensada como “uma melhoria constante projetada adiante no âmbito do desenvolvimento material da sociedade” (Azevedo, 2003, p.305). Pedro Pádua, ao analisar o discurso dos Presidentes do Estado de Minas Gerais, entre 1891 e 1930, buscou interpretar os diversos sentidos das concepções de progresso, a partir da identificação do termo nos discursos presidenciais. Segundo o autor, o vocábulo “progresso” apresentou uma série de significados, que remetem a uma ideia comum, destacando-se os termos: adiantamento, aperfeiçoamento, desenvolvimento, melhoramento e avanço.

Não havia, portanto, unidade no movimento intelectual em torno dessas ideias, que eram apreendidas e adotadas segundo a racionalidade de cada indivíduo. Ao voltar-se para o estudo das experiências históricas e a constituição das redes de sentido, Reinhart Koselleck afirma que as ideias adquirem caráter polissêmico, compreendendo uma multiplicidade de significados, capazes de transcender seu contexto original, sua temporalidade e espaço (Koselleck, 2006). Os grupos políticos de Minas Gerais

apresentaram noções de progresso comumente associadas à ciência como critério de verdade, às ideias evolucionistas de Spencer, ao desenvolvimento científico e tecnológico associado ao sentido histórico do avanço do conhecimento (Pádua, 2012, p.28-30).

A partir de 1850, com a consolidação do regime monárquico, a busca pelo progresso passou a tornar-se cada vez mais relevante no país, vinculada à concepção de desenvolvimento econômico. A instalação do regime republicano irá reforçar o discurso do progresso entre os políticos mineiros e nacionais, associado ao desenvolvimento econômico e social. Na aceção dos políticos mineiros e nacionais, o progresso era compreendido como o desenvolvimento da produção material, por meio do aprimoramento dos métodos agrícolas e do incentivo à criação de indústrias. Eles percebiam o desenvolvimento econômico ligado à produção industrial, aos serviços prestados pela administração pública na área dos transportes, da saúde e da instrução pública.

Andréa Casa Nova Maia, corrobora com essa assertiva, ao indicar que o critério econômico foi o elemento primordial para a introdução da modernidade e do progresso no Brasil (Maia, 2009). Affonso Augusto Moreira Penna, por exemplo, relaciona a ideia de progresso e desenvolvimento econômico com o desenvolvimento da produção material, por meio do aprimoramento dos métodos agrícolas e do incentivo à criação de indústrias. Entretanto, ele concebia que a administração pública, paulatinamente, deveria assumir a responsabilidade pelos projetos financeiros, de suporte ou de investimento direto, para o desenvolvimento do comércio, da indústria, de construção, sanitário e instrução pública.

Otávio Dulci afirmou que o Estado intervia diretamente no fomento da economia, pois acreditava-se que “o atraso não seria recuperado confiando-se apenas na ‘mão invisível’ do mercado” (Dulci, 1999, p.33). Nessa conjuntura, o Estado tinha por função coordenar os “agentes privados, apoiando-os em suas atividades e dirigindo-os para os objetivos modernizantes que se tinha em vista” (Dulci, 2005, p.130). Vencer este suposto atraso, portanto, compreendia a implantação de projetos de progresso feita pelas esferas do poder público. Este método, de acordo com autor, caracterizava-se como processo de *modernização conservadora*. Ele afirma que o modelo central do modelo de modernização conservadora é a *primazia de fatores políticos sobre fatores*

de mercado (Dulci, 1999, p.26). O poder público, desse modo, arbitrava e dirigia as elites nos negócios econômicos.

Affonso Penna, assim como outros políticos, tinha seu pensamento ancorado nas ideias de progresso, crescimento econômico e desenvolvimento social ao buscar resolver o problema das relações produtivas sob a perspectiva da imigração, da instrução pública e da expansão da rede ferroviária, entre outras diretrizes. Em mensagem dirigida ao Congresso Mineiro, em 21 de abril de 1894, ao fazer um balanço de seu governo na presidência do Estado, destaca entre seus feitos “o melhoramento das condições sanitárias e comodidades dos povoados, a abertura de estradas [de ferro], construção de pontes e outros serviços semelhantes” (Anais Do Senado Mineiro, 1894, p.06) – medidas que, na sua percepção, são os principais meios de se atingir o desenvolvimento econômico e social.

A instalação de ferrovias era imaginada como panaceia dos problemas econômicos de Minas Gerais. Affonso Penna, entre outros políticos, considerava a expansão ferroviária como indutora do progresso, trazendo a reboque o estado mineiro: a comunicação e interligação das zonas que compõem o território de Minas Gerais; a dinamização do comércio nessas zonas e sua ligação com os portos e centros comerciais do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo; os modelos culturais dos núcleos sociais considerados modernos e civilizados. Em mensagem de 1893, reforçando o teor dos seus discursos enquanto senador mineiro, o presidente do estado, Affonso Penna, afirma que “a construção das principais linhas férreas indicadas propulsionará de modo assombroso as riquezas do Estado, assegurando-lhe uma posição invejável no seio da União brasileira” (Anais Do Senado Mineiro, 1893, p.17).

A partir da análise dos discursos de Affonso Penna, entende-se que na argumentação política cotidiana, especificamente, a concepção de progresso era constantemente utilizada nos discursos do Senado Mineiro associada às vias de transporte, com destaque para as ferrovias, pensadas como meios de escoamento da produção. A ferrovia, interpretada como chave para o desenvolvimento econômico e social, possibilitaria a ampliação da circulação interna, a criação de povoados e, conseqüentemente, o avanço da economia e o controle das fronteiras pelos Estados. Em diferentes regiões, a ferrovia passou a ser percebida como “elemento estratégico fundamental de controle interno e pressão externa, ou seja, um elemento fundamental de sua soberania” (Lessa, 1993, p.36).

As locomotivas foram consideradas símbolo do progresso, ao representarem a inovação técnica de maior impacto do século XIX e início do século XX, o esforço de construção empreendido pelo homem sobre a natureza, o rompimento da noção de distância e de tempo, e a integração entre diferentes regiões (Foot-Hardman, 2005, p.51-52). O trem, com sua velocidade, possibilitaria a penetração da civilização nas regiões rurais mais remotas, ao integrar os centros urbanos com o interior. Acreditava-se que o progresso chegaria junto com os trilhos ferroviários.

Em Minas Gerais, as políticas dirigidas para a melhoria dos transportes, com enfoque na instalação de ferrovias, começaram em 1835 com a elaboração do plano ferroviário por Bernardo Pereira de Vasconcelos, deputado da província de Minas Gerais. Em 1864 foi criado novo plano ferroviário pelo engenheiro Henrique Gerber e, em 1871, pelo engenheiro Modesto Faria Bello, solicitados pela Câmara dos Deputados da província mineira (Batista; Barbosa; Godoy, 2012, p.09). Esses três planos apresentaram uma dupla preocupação: “ligar a economia mineira a mercados externos, especialmente ao Rio de Janeiro, e superar o problema da desarticulação interna” (Batista; Barbosa; Godoy, 2012, p.09).

Foi no final da década de 1860 que os caminhos de ferro tiveram sua instalação iniciada no estado mineiro. A primeira estrada de ferro a penetrar no território de Minas Gerais foi a Estrada de Ferro D. Pedro II, com a inauguração das estações de Serraria e Chiador em 27 de junho de 1869. Em seguida, foi construída a Estrada de Ferro Oeste de Minas, por meio de concessão provincial e subvenção quilométrica, em 1873. Em 1877 foi terminada a construção da Estrada de Ferro Leopoldina, com a inauguração de uma estação na cidade de Leopoldina, MG. Tais ferrovias tiveram por objetivo otimizar a circulação de mercadorias e pessoas pelo território (Batista; Barbosa; Godoy, 2012; Lima, 2016).

Para os políticos mineiros, as estradas de ferro seriam responsáveis pela integração do território, dinamização do comércio, escoamento da produção – trazendo a reboque o projeto de modernização para o interior do estado (Oliveira, 2009). Fazia parte do consenso geral que as ferrovias correspondiam à imagem de elo central para o progresso econômico (Topik, 1987, p.149). A crença no trem como propulsor do progresso derivava da certeza de que a ferrovia, acompanhada de demais melhoramentos técnicos, promoveria a aproximação ou entrada do país no concerto das nações civilizadas e apagaria a lembrança do atraso que se julgava herança do período

anterior (Hardman, 2005). A ferrovia era concebida como fio condutor das mudanças, precursora do desenvolvimento econômico e social por onde passava.

Em Minas Gerais a idealização da ferrovia estava relacionada à expectativa do trem como fomentador do progresso e do desenvolvimento econômico. Apesar da divergência entre os senadores mineiros, todos concordavam com a ideia de que, por meio da instalação de ferrovias, se alcançaria o progresso econômico. Peter Blasenheim, conforme seus estudos sobre as ferrovias mineiras no século XIX, aponta a “crença compartilhada por todos os mineiros que as ferrovias estimulariam o crescimento econômico em toda a província, integrando as regiões e estimulando as exportações” (Blasenheim, 1996, p.83). O discurso do senador Affonso Penna demonstra essa concepção, ao referir-se às ferrovias como meio de fomentar o aumento da produção industrial e a dinamização do comércio:

E, senhores, um dos serviços que mais interessam a grande totalidade do Estado de Minas, é sem dúvida o que diz respeito às estradas de ferro (apoiados); a elas estão ligados os interesses da lavoura, do comércio e da indústria, que são as fontes principais da riqueza nos Estados. (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.264)

Essa percepção do progresso ligado à instalação das ferrovias foi encontrada em diversos momentos nos discursos produzidos por Affonso Penna e outros políticos. As estradas de ferro, para eles, simbolizavam a concretização dos avanços da ciência aliada ao capital. Foram representadas como instrumentos de expansão do progresso capitalista na política mineira e na política nacional. Os maquinismos foram compreendidos como elementos capazes de promover o crescimento econômico e possibilitar a penetração da cultura urbana no interior. Observou-se que, além dos políticos mineiros, a sociedade em geral compartilhava desse ideal de progresso possibilitado pela rede ferroviária, como pode ser demonstrado pela seguinte notícia, celebrando a iminente chegada do trem em Diamantina, no ano de 1909:

Ramal Curralinho-Diamantina

Felizmente dentro em pouco será uma esplêndida realidade a antiga aspiração a que sempre nutriu a Diamantina de ver-se ligada aos centros cultos do Brasil, por uma viação rápida e cômoda. [...] Em dois anos no máximo, a locomotiva fará ouvir nestes serros alcantilados o silvo promissor do progresso. Então, a Diamantina, que infelizmente ia definhando numa cruel agonia, despertará forte, viril e

rediviva. (*Idéa Nova*, publicação de 13 de dezembro de 1909, *apud* Goodwin Jr., 2015, p.273)¹²

A partir da análise dos discursos políticos dos Anais do Senado, percebemos que a ideia da ferrovia, como propulsora do progresso, também estava associada à ideia da imigração. Além de Affonso Penna, diversos senadores defenderam a colonização do território mineiro por meio dos imigrantes, especialmente de origem europeia, como maneira de se introduzir novas práticas e técnicas produtivas, com o objetivo de fomentar o progresso. O discurso do senador Carlos Alves, por exemplo, destaca a relação do imigrante com a atividade industrial: “Já não falo na necessidade de Minas desenvolver novas indústrias, o que não pode fazer senão com elemento estrangeiro, com a imigração [...]” (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.855).

O desenvolvimento seria alcançado, segundo essa perspectiva, com as ferrovias, condutoras dos imigrantes às diferentes regiões mineiras e escoadoras de sua produção. Caberia aos colonos, conforme suas atividades produtivas, fomentar a economia, a indústria e a técnica. Os imigrantes trariam consigo, não somente novos métodos de produção, mas as tradições culturais das sociedades modernas da Europa. Representariam assim um meio de adiantar a cultura mineira, promovendo sua aproximação com os padrões culturais referenciados como modelos de civilização. Portanto, alguns senadores associavam a instalação de estradas à instituição de políticas imigratórias.

Logo, a instalação de ferrovias gerava a expectativa de que o desenvolvimento capitalista poderia ser vislumbrado de perto em regiões longínquas; pois, de acordo com o senador Virgílio de Mello Franco, “a experiência prova que as estações de estradas de ferro vão se tornando núcleos de população numerosa, industrial e comercial; portanto me parecia que o projeto devia consignar a concessão gratuita de terrenos próximos às estações” (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.1011). As locomotivas, percebidas como principais condutoras de mercadorias, incrementariam o dinamismo econômico das regiões por onde passassem, especialmente as destinadas à imigração.

Pablo Lima discute as noções de cosmopolitismo cultural e a perspectiva de inserção de Minas Gerais no concerto das nações civilizadas, imbricadas com o ideal de progresso no imaginário mineiro. Os senadores, ao compartilharem do diagnóstico de

¹² A cidade de Diamantina teve que esperar, porém, até 1914 pela conclusão das obras de construção da linha férrea (Goodwin, 2015, p.278).

relativo atraso econômico do Estado, também compartilhavam a crença do progresso via expansão ferroviária em Minas Gerais.¹³ Para os grupos políticos de Minas Gerais, o trem simbolizava o cosmopolitismo e o progresso, como um fim em si mesmo, percebido como chave para a solução do atraso mineiro (Lima, 2009, p.72). Affonso Penna, por exemplo, reconhece essa ideia ao concordar com a argumentação da E.F. Leopoldina como propulsora do progresso na Zona da Mata, apesar de criticar a ferrovia pelos problemas e ineficiência de seus serviços, como indica seu discurso:

a companhia costuma alegar que a construção da linha veio trazer grande incremento às indústrias e ao comércio e que foi, portanto, um elemento de progresso para a zona percorrida por ela. Mas, por ter produzido estes resultados não fica ela sem a obrigação de cumprir os seus compromissos com o Estado, tanto mais quando se trata da regularidade do serviço a que é ela destinada. (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.201)

A locomotiva não significava apenas o avanço social por onde passava: ao promover a integração das diferentes regiões do território mineiro, possibilitava a descoberta e o aproveitamento econômico das potencialidades que se creditavam a diversos lugares. No estado mineiro, as estradas de ferro eram vistas como alternativa às dificuldades dos transportes de mercadorias em função das péssimas condições das estradas de rodagem, que correspondiam a trilhas íngremes em que o transporte de pessoas e produtos era realizado por mulas (Blasenheim, 1996, p.83).

A instalação dos trilhos tinha por objetivo possibilitar o rápido escoamento da produção, principalmente a cafeeira, para os portos do Rio de Janeiro e de Santos, por meio de um transporte mais barato, capaz de deslocar uma quantidade maior de carga e interligar as diferentes regiões do território mineiro. Peter Blasenheim observou que, entre os anos de 1875 e 1880, houve um aumento no volume de exportação do café, atribuído pelos fazendeiros à instalação de trilhos que ligavam o sul e o centro da zona

¹³Para alcançar o progresso econômico e social, os políticos mineiros partilhavam a ideia de retirar o Estado de sua situação de atraso, assinalada pela crença na estagnação econômica e demográfica de Minas Gerais. Otavio Soares Dulci afirma que a concepção de atraso estava vinculada à comparação com a imagem do passado de riqueza e prestígio, durante a exploração aurífera. Essa percepção também estava ligada à equiparação do avanço econômico vivenciado por outras regiões do país, especialmente São Paulo. Para John Wirth, Minas Gerais não experimentou um período de estagnação, mas sim um crescimento descontínuo e moderado (Wirth, 1982). Na asserção de Otávio Dulci, “o contraste entre esse crescimento moderado e a mais rápida expansão de outras áreas” é que definiria a ideia de declínio mineiro em relação ao cenário nacional, corrente nas declarações e textos produzidos pelos grupos dirigentes do estado mineiro (Dulci, 1999, p.38-39). Após o declínio da atividade aurífera, a economia de Minas passou por processo de diversificação de suas bases produtivas, voltada especialmente para o abastecimento interno.

da Mata ao Rio de Janeiro (Blasenheim, 1996). A expansão das redes ferroviárias em Minas Gerais foi apoiada pelo governo mineiro e pelos fazendeiros, especialmente os cafeicultores.

Os políticos mineiros, de modo geral, tomaram os Estados Unidos da América como modelo de implantação do traçado da rede ferroviária. Porém, a realidade da instalação de trilhos em Minas Gerais não seguiu a mesma lógica. Destaca-se que as ferrovias financiadas por particulares acompanharam a fronteira cafeeira, como o modelo instituído em São Paulo, em contraste com a rede ferroviária dos Estados Unidos – que “precedia as fronteiras econômicas” (Blasenheim, 1996, p.88). Peter Blasenheim, ao analisar a construção da rede ferroviária na Zona da Mata, critica o projeto de instalação das ferrovias no Estado. O autor revelou que naquela região os traçados ferroviários foram definidos conforme o poder das autoridades locais, normalmente representadas pelas oligarquias cafeicultoras. Pois “a influência política de fazendeiros individuais da Mata determinava as trajetórias de linhas locais, a ligar plantações em vez de centros de população, confirmando o ditado de que estrada de ferro no Brasil, é a linha geométrica dos pontos de maior influência política” (Blasenheim, 1996, p.97).

Porém, algumas ferrovias foram construídas conforme o modelo de ferrovia de penetração, adotado pelos Estados Unidos da América, como demonstra Simone Narciso Lessa, ao analisar a construção da estrada de ferro entre Belo Horizonte e Monte Azul, na divisa de Minas com Bahia (Lessa, 2003). Em situações semelhantes, a construção dos trilhos não manteve relação direta com as atividades econômicas. Esses traçados ferroviários foram idealizados para criar o tráfego, as vias de transporte e ligar regiões, os centros urbanos a regiões inexploradas. Para realçar a pertinência desses traçados, os políticos mineiros recorriam aos modelos utilizados nos EUA, como podemos observar no discurso de Affonso Penna:

Nós temos uma população esparsa, em um extenso território, não há a produção criada. De modo que, se visarmos simplesmente interesses financeiros para as vias férreas, com certeza elas nunca penetrarão os nossos sertões, o interior do Brasil, principalmente nos Estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Sei que muitas vezes se alega o exemplo dos Estados Unidos, dizendo-se que ali as estradas de ferro penetraram no deserto, lá formava-se uma povoação, e com esta os meios de produção. [...] Isto serve para responder àqueles que muitas vezes procuram assinalar a nossa inferioridade, pelo fato de procurarmos zonas criadas, para a decretação de estradas de ferro, ou então formamos as empresas por meio de auxílio do Estado, quando se

trata de zonas onde a produção não existe, ou é pequena. Feitas estas considerações pergunto: A Estrada de Ferro Central teria penetrado até ao ponto em que se acha, no coração de Minas, se fosse deixada somente aos cuidados dos interesses de companhias particulares? [...] Como bem diz o nobre senador, se deixássemos a construção de estradas simplesmente aos interesses financeiros das companhias, com certeza a zona do campo do nosso Estado, nunca teria sido servida por estrada de ferro, ou então só teríamos depois de muitas dezenas de anos ficando assim inexploradas, em profundo letargo grandes riquezas que existem no centro do Brasil. (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.516-517)

Os repertórios mobilizados na retórica dos discursos dos senadores associavam o progresso à construção das ferrovias, indutoras de desenvolvimento, ao penetrar em novas regiões. A ferrovia adquiria no imaginário de Affonso Penna o papel de mensageira do progresso e da civilização e, portanto, sua implantação no estado deveria ser sempre objeto de apoio do governo mineiro. O discurso do senador Eduardo Ernesto da Gama Cerqueira, em concordância com Affonso Penna, ilustra esse pensamento:

E sobem de ponto estas considerações, quando eram recentes os esforços combinados do poder legislativo e da administração para apertarem mais os laços de solidariedade entre os diferentes pontos do vasto território do nosso Estado, aumentando-lhe os recursos, fortalecendo-lhe os elementos de progresso, aproximando-lhe as distâncias por viação fácil e rápida entre os seus pontos mais afastados, concorrendo destarte para a realização do ideal moderno das nacionalidades grandes e fortes, solidárias em seus supremos interesses e bem estar comum, embora divididas quanto aos negócios peculiares das suas zonas respectivas. E tais esforços, srs. Membros do Congresso, simbolizam o início dessa obra grandiosa, que deve circundar Minas entre as curvas imensas das *cintas d'aço*, que, percorrendo em todas as direções seu majestoso perímetro, sem diminuir-lhe milhares de portas a todas as conquistas do progresso humano e escoaouro largo e pronto à opulenta produção de sua natureza privilegiada. (Anais Do Senado Mineiro, 1892, p.33)

Ocorreram inúmeros debates sobre a forma de organização e financiamento para a construção dos caminhos de ferro no Congresso Mineiro. Parte dos senadores apoiavam a construção das redes ferroviárias por meio do uso de recursos do âmbito privado, sendo o Estado um agente fiscalizador do projeto a ser instituído. O outro grupo, que contava com o voto de Affonso Penna, era a favor da construção de ferrovias por meio de recursos públicos, cabendo ao governo os meios de incentivar a expansão dos trilhos pelo território mineiro, projeto mais utilizado na expansão da rede ferroviária mineira (Lima, 2016). O discurso de Affonso Penna é elucidativo quanto a questão:

Quaisquer que sejam as boas normas demonstradas pela teoria, quanto a exploração de certas indústrias pelo Estado, a verdade é que entre

nós o serviço de estradas de ferro oferece mais vantagens e garantias aos passageiros, ao comércio e à lavoura, quando feito diretamente pela administração pública, do que quando efetuado por empresas particulares. Estas cometem os maiores abusos e ficam sem corretivo, apesar das despesas que se faz com a fiscalização. Não devemos iludir-nos levados por esperanças que os fatos desmentem. (Anais Do Senado Mineiro, 1891-1892, p.202)

Desse modo, considerando as legislações sobre a construção de ferrovias em Minas Gerais, percebe-se a presença do Estado na sua organização e instituição por meio de práticas de subvenção e concessão de verbas do governo às companhias particulares. A garantia de juros sobre parte do capital investido também foi bastante adotada na política mineira a fim de incentivar a construção de novos ramais e linhas de estrada de ferro (Blasenheim, 1996, p.90).

Apesar da presença dos investimentos da iniciativa privada na instalação de estradas de ferro em Minas Gerais, os orçamentos do governo revelam expressivos gastos por parte do poder público para construir, expandir e/ou manter companhias de estradas de ferro e suas redes ferroviárias em funcionamento. Estima-se, por exemplo, no relatório de finanças apresentado por Justino Ferreira, Secretário de Finanças do Estado de Minas Gerais, em 15 de abril de 1892, que o montante das despesas do governo mineiro em operações de créditos relativas às subvenções e garantias de juros destinadas às companhias ferroviárias somam 10.676:324\$458 (Anais Do Senado Mineiro, 1982, p.31). Affonso Penna, nesse sentido, reconhece no governo mineiro o papel de fomentador da expansão ferroviária e mantenedor das vias férreas em uso, quando as concessões decorrem em caducidade:

Não é pequena a responsabilidade assumida pelo Estado para construção de estradas de ferro, mas, além de que algumas incorrerão em caducidade, por isso que os respectivos concessionários não as podem realizar por terem sido mal planejadas, quer quanto a traçados, quer quanto a sua eficácia econômica, ocorrerá ainda que, relativamente a algumas linhas, dentro de breve tempo a responsabilidade se tornará puramente nominal. (Anais Do Senado Mineiro, 1893, p.14)

A instalação dos trilhos seguiu a primazia do modelo primário-exportador, cuja principal mercadoria à época era o café; essa rede ferroviária “tendeu a privilegiar as regiões que se mostravam mais estreitamente vinculadas a tal dinâmica” (Batista; Barbosa; Godoy, 2012, p.09). A febre ferroviária, veiculada pelo entusiasmo dos políticos à causa do progresso via ferrovia, tornou problemática a realização de concessões para a construção de estradas de ferro. Primeiro, não havia uma diretriz para

construção de estradas de ferro com a planificação de bitolas e organização do traçado das locomotivas. Trilhos foram construídos com bitolas diferentes, o que dificultava o transporte de cargas entre as zonas mineiras. Destarte, quando a Companhia Leopoldina absorveu outras empresas ferroviárias enfrentou dificuldades em relação ao transporte de mercadorias de uma zona à outra: era preciso fazer o traslado de todo o carregamento nas estações ferroviárias, devido à divergência de bitolas usadas por diferentes tipos de vagões. Segundo o discurso de Affonso Penna, “a diferença de bitola das estradas que foram fusionadas têm ocasionado dificuldade no tráfego, e até desastres” (Anais Do Senado Mineiro, 1891, p.346).

Após a expansão desorganizada da instalação de trilhos mediante concessões particulares, ocorreu a encampação generalizada desses trilhos pelo governo de Minas Gerais. Além dos problemas inerentes aos empreendimentos ferroviários, era comum a celebração de contratos entre governo e companhias de estradas de ferro que não se materializavam. O Estado, além de subvencionar a construção das ferrovias, acabava por custear sua construção e funcionamento devido às falências das companhias ferroviárias, assumindo cada vez mais a responsabilidade e o ônus da modernização dos transportes. Eram comuns reclamações por parte dos políticos sobre a atuação das companhias ferroviárias e as práticas de subvenção e concessão de recursos realizadas pelo governo. Nesse sentido, Affonso Penna foi uma das lideranças críticas contra os empreendimentos das companhias ferroviárias, destacando-se o seu descontentamento com os serviços prestados pela Companhia Leopoldina:

Leio diariamente nos jornais que se publicam, quer na Capital Federal, quer em algumas cidades no interior do Estado, reclamações contra o modo porque está sendo feito o serviço desta via férrea, que é a principal artéria de exportação do nosso Estado. V. Exc., que acompanha com interesse o movimento dos negócios do nosso Estado, deve estar, como eu desagradavelmente impressionado em vista do modo porque essa companhia, que recebe grandes subvenções dos cofres mineiros, desempenha-se das obrigações que contraiu com a antiga província de Minas. [...] A vida dos lavradores desta zona tem sido um verdadeiro cúmulo de dificuldades e prejuízos! [...] Falta de carros e tropas para levar café, nos engenhos e estações, falta de sacos, ordens ou marcá-las com a já muito conhecida chapa: para quando mandar café. Finalmente, vencidas todas estas dificuldades, depara-se com o trambolho desta malfadada estrada de ferro, que melhor seria para esta zona não ter aparecido por aqui, pois atualmente não passa de um polvo caranguejo. [...] Ora Sr. Presidente, se fosse uma queixa singular, poder-se-ia atribuí-la a algum indivíduo que tivesse má vontade à companhia: mas é um coro geral de queixas de todos os

pontos servidos pela Estrada de Ferro Leopoldina. (Anais Do Senado Mineiro, 1891, p.199)

O discurso do progresso referente a expansão ferroviária, portanto, sinaliza o horizonte de expectativas de Affonso Penna e seus pares. Para Koselleck, o horizonte de expectativas dirige-se a um novo futuro, corresponde às experiências que romperiam com as repetições do passado. Por expectativas, portanto, entende-se todo um universo de sensações e antecipações alusivas ao porvir. O autor afirma que esta noção está ligada aos medos e esperanças, ansiedades e desejos, apatias e certezas, inquietudes e confianças – tudo aquilo que as emoções humanas descortinavam sobre o futuro (Koselleck, 2006). Ao contrastar expectativas e experiência, percebemos que as ferrovias não corresponderam aos anseios e desejos dos políticos mineiros, inclusive de Affonso Penna. Entretanto, isso não significou a diminuição das subvenções do Estado destinadas às companhias ferroviárias.

Considerações Finais

A análise da construção das ferrovias no estado de Minas Gerais permitiu perceber um contraste entre as construções idealizadas sobre a locomotiva como fomentadora da civilização pelo interior do país e a realidade dos empreendimentos ferroviários executados. A ausência de planejamento estratégico do governo, articulada à dependência tecnológica estrangeira, acarretaram nos “problemas que impediram um desenvolvimento substantivo do transporte ferroviário” em Minas Gerais (Lima, 2009, p.59).

A metáfora alusiva ao trem como símbolo da modernidade e do progresso integrava a munição retórica que avivava as discussões encetadas por Affonso Penna e seus pares durante as sessões plenárias. Em concordância com os estudos de Simone Lessa, percebemos que a política ferroviária mineira foi marcada por “descaminhos, especulações, interrupções e recomeços” derivadas da falta de critérios do Estado para organizar a instalação dos trilhos. Ao longo de sua trajetória, o sistema ferroviário mineiro esteve associado a “interesses políticos e econômicos conflitantes, mostrando-se sempre como um bom recurso de retórica quando alguma autoridade queria mostrar-se afeita ao progresso e desenvolvimento” (Lessa, 1993, p.63).

Ao recorrerem a exemplos vivenciados em diversos países para definir seus repertórios sobre a política do transporte ferroviário, os políticos demonstraram que o campo da experiência vivida não se restringe à experiência pessoal. O vivido pelo outro pode ser apropriado como experiência própria para a definição de projetos, de horizontes de expectativas (Koselleck, 2006). Os discursos de Affonso Penna revelaram que a busca pela modernização – rápida – utilizou como critério as experiências vislumbradas nos núcleos sociais considerados modelos.

A análise das falas de Affonso Penna mostrou suas expectativas e suas decepções sobre a expansão das estradas de ferro no estado. Desse modo, “ao longo de toda a era ferroviária mineira, vozes dissonantes alertaram para o padrão de expansão que se adotava, [e] observou-se certo viés alienante que manteve a crença nos supostos benefícios imanentes à ferrovia até meados do século XX” (Batista; Barbosa; Godoy, 2016, p.06).

A ferrovia gerou o progresso por onde passou, mas este progresso esteve muito aquém das expectativas mantidas pelos políticos mineiros. A modernidade não surgiu como uma ruptura com a realidade anterior; ou seja, o progresso e a modernização mineira não corresponderam aos anseios de Affonso Penna nem à imagem projetada pela retórica de seus discursos. Estes descortinaram suas decepções e preocupações com os rumos que a organização da rede ferroviária mineira seguiria, entre os quais podemos destacar os discursos dirigidos contra a organização da Companhia Leopoldina, por exemplo.

Os impactos negativos vislumbrados nos discursos dos políticos e nas referências às notas de jornais e reclamações da população se assemelham à análise realizada por Marshall Berman sobre as conturbações espirituais e materiais presentes na modernização social (Berman, 2011). Os políticos, como interlocutores do progresso, se reconheciam como arautos do desenvolvimento econômico, da modernização e da civilização, ideais de um projeto que teria sua realização possibilitada pela chegada das ferrovias aos rincões de Minas Gerais. Entretanto, devido às condições de organização e instalação das estradas de ferro, tal inovação não atingiu as expectativas da sociedade mineira nem de seus grupos políticos. As locomotivas, nesse sentido, não corresponderam à desejada transformação das regiões mineiras que, distantes dos centros urbanos, deveriam romper com sua situação de atraso econômico e social.

A postura de Affonso Penna em defesa do apoio financeiro do Estado às companhias ferroviárias, em manter e ampliar seus serviços, demonstrou sua forte crença na expectativa do progresso alcançado pelos caminhos de ferro. Para ele, o trem, aliado ao ideal de trabalho e dinamização da economia, seria uma das construções ideológicas referentes ao progresso, civilização e modernização da sociedade. A locomotiva seria responsável pelo escoamento da produção, pela ocupação de territórios desabitados e a consequente descoberta e aproveitamento das potencialidades econômicas dessas regiões.

Os problemas gerados pelas estradas de ferro adquiriram um significado além da sua situação financeira precária: representaram a decepção de Affonso Penna e de seus pares com o ideal modernizador encetado pelas estradas de ferro. Os políticos mineiros, entretanto, ao mesmo tempo em que apontavam os problemas gerados pelas companhias ferroviárias e as dificuldades financeiras enfrentadas, indicavam a importância do transporte ferroviário para o engrandecimento mineiro e continuavam a apoiar as práticas de concessão de privilégios e subvenção para outras companhias de estradas de ferro. Percebemos que seu pensamento desenvolvimentista observou as experiências históricas de outras localidades, de onde retirou modelos, repertórios e planejamentos para adequar à realidade mineira e nacional.

A reboque das locomotivas viriam o incremento à indústria, a dinamização do comércio e a civilização dos costumes. Prevalencia a crença de que as locomotivas fomentariam o desenvolvimento econômico e social por onde passassem, sendo ela forte o suficiente para não paralisar as práticas de aprovação de concessões e subsídios realizadas pelos políticos mineiros. Apesar dos problemas constatados, eram evidentes os sinais de melhoria que o transporte ferroviário gerou para a dinamização da economia e facilitação das comunicações. A ferrovia permitiu que a produção fosse transportada de um modo mais seguro, mais rápido e em maior volume. Por onde os trilhos passavam o comércio era incrementado e as cidades do interior, ligadas aos centros urbanos, passavam a comungar de novos padrões culturais. As ferrovias possibilitaram certo desenvolvimento econômico, por meio das trocas comerciais.

Portanto, Affonso Penna, ao analisar a conjuntura ferroviária no estado mineiro, valoriza seu potencial transformador mantendo sua crença no progresso via expansão das estradas de ferro. Na sua concepção, o trem, apesar dos problemas de instalação e precariedade dos serviços prestados pelas empresas ferroviárias,

permaneceu associado às expectativas de desenvolvimento econômico e social, mesmo não sendo realizado o desejo de se implantar uma vasta rede ferroviária no território mineiro e promover rapidamente o engrandecimento mineiro.

Referências Bibliográficas

ABBAGNANO, Nicola. *Dicionário de Filosofia*. 6ª Edição. 3ª Tiragem. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2015.

ADORNO, Sérgio. *Os Aprendizazes do Poder*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

ALONSO, Angela. *Idéias em Movimento. A geração 1870 na crise do Brasil-Império*. Rio de Janeiro, Paz & Terra/ Graal, 2002.

ANAIS DO SENADO MINEIRO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. *Congresso Mineiro. Anais do Senado Mineiro do Estado de Minas Gerais*. Ouro Preto/Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1891-1906. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro.

ANDRADE, Mariza Guerra de. *A educação exilada: O Colégio do Caraça*. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2000.

ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: Um Estudo dos Conceitos de Civilização e Progresso na Cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Dissertação de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Departamento de História – Pontífice Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. *Transportes, modernização e formação regional. Subsídios a história da Era Ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940*. Belo Horizonte: UFMG/ CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão, 458).

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. 4ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

BLASENHEIM, Peter. L. *As Ferrovias de Minas Gerais no século XIX*. Locus Revista de História, V.2 Nº2: 81-110. Juiz de Fora. Julho/Dezembro. 1996. IN: <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/01/5-peter.pdf>, acessado em 26 de janeiro de 2014.

CAPELATO, Maria Helena. *Os Arautos do Liberalismo: Imprensa Paulista, 1920-1945*. São Paulo, Brasiliense, 1989.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem e Teatro das Sombras*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2013.

CARVALHO, José Murilo de. *Pontos e Bordados. Escritos de História e Política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.

CHARAUDEAU, Patrick. *Discurso Político*. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
Espaço de experiência e horizontes de expectativas: As ferrovias e o pensamento
desenvolvimentista do político Affonso Penna (1891-1906)

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder – Formação do Patronato Político Brasileiro*. 5ª edição. São Paulo, Globo Editora, 2012.

FIORIN, José Luiz. *A Sacralização da Política*. IN: FULENATI, Oriana N.; BUENO, Alexandre Marcelo (Orgs). *Linguagem e Política: princípios teórico-discursivos*. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

GOODWIN JÚNIOR, James William. *Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição: Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)*. Belo Horizonte: Editora Fino Traço, 2015.

GUEDES, Balmaceda. *Afonso Penna*. Belo Horizonte: Academia Municipalista de Letras, 1977.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª. ed. revista e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

HOBBSAWM, Eric. J. *A Era dos Impérios 1875-1914*. São Paulo, Paz e Terra, 2011.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HORTA, Cid Rebelo. *Famílias governamentais em Minas Gerais*. Anais do Seminário de Estudos Mineiros, número 02. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1956.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006.

LACOMBE, Américo Jacobina. *Afonso Pena e sua época*. (Coleção documentos brasileiros); V.200. Rio de Janeiro: José Olympio, 1986.

LESSA, Simone Narciso. *Trem de ferro: Do Cosmopolitismo ao Sertão*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

LIMA, Bárbara Braga Penido. *Afonso Penna e os repertórios do engrandecimento mineiro: (1874-1906)*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

LIMA, Bárbara Braga Penido; GOODWIN Jr., James William. *A E.F. Leopoldina e o engrandecimento mineiro sob a perspectiva do senador Afonso Pena*. Diamantina: XVI Seminário de Economia Mineira: Repensando o Brasil. CEDEPLAR, 2014.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte, Argumentum Editora, 2009.

MACHADO, Vinícius Azevedo. *Produtor, Político e Bacharel: João Pinheiro da Silva e a educação do trabalhador do campo*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

MAGALHÃES, Dario de Almeida. *Páginas Avulsas*. São Paulo: Cupolo, 1957.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
Espaço de experiência e horizontes de expectativas: As ferrovias e o pensamento
desenvolvimentista do político Affonso Penna (1891-1906)

MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e Despedidas. História de Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Coleção História. Belo Horizonte: ARGUMENTVM, 2009.

MITRE, Antonio. *O dilema do Centauro: ensaios de teoria da história e pensamento latino-americano*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá (org.). *Culturas Políticas na História: novos estudos*. Belo Horizonte, Editora Fino Traço, 2009.

OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins de. *O pensamento econômico de Francisco Salles, João Pinheiro e João Luís Alves e o desenvolvimento de Minas Gerais (1889-1914)*. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Pablo de Souza. *Quando o trem partiu? Ferrovia, cidade, memória e identidade em Novo Cruzeiro – MG. (1960 – 2007)*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Severino Sombra. Vassouras, 2009.

PÁDUA, Pedro Geraldo. *O Conceito de Progresso nas mensagens dos presidentes do Estado de Minas Gerais (1891-1930)*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Tecnológica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. *Região e regionalização: um estudo da formação regional da Zona da Mata de Minas Gerais*. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Volume 01, Nº 01, Julho/Dezembro, pág. 66-80, 2006.

POCOCK, J. G. A. *Linguagens do Ideário Político*. São Paulo: Edusp, 2013.

RAMA, Ángel. *A Cidade das Letras*. São Paulo: Boitempo, 2015.

RÉMOND, René (Org.). *Por uma história política*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. *Formação da Estrutura de Dominação em Minas Gerais: O novo PRM 1889-1906*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982.

ROSSI, Paolo. *Naufrágios sem espectador: a ideia de progresso*. São Paulo: Editora Unesp, 2000.

SALIBA, Elias Thomé. *Cultura/As apostas na República*. IN: SCHWARCZ, Lilia Moritz (Direção). *História do Brasil Nação: 1808-2010. A abertura para o mundo: 1889-1930*. Volume 03. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2012.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O Espetáculo das Raças. Cientistas, Instituições e Questão racial no Brasil 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SILVA, José Anchieta da. *Affonso Augusto Moreira Penna: duas vezes o criador da primeira Faculdade de Direito em Minas Gerais*. Revista Brasileira de Estudos Políticos. Edição comemorativa dos 120 anos da Faculdade de Direito da UFMG (1892-2012), nº 40, pág. 177-192, 2012. IN: <http://www.pos.direito.ufmg.br/rbep/index.php/rbep/article/view/179>, acessado em 15/01/2016.

SOWELL, Thomas. *Os Intelectuais e a Sociedade*. São Paulo: Realizações Editora, 2011.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
Espaço de experiência e horizontes de expectativas: As ferrovias e o pensamento desenvolvimentista do político Affonso Penna (1891-1906)

TOPIK, Steven. *A presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Editora Record, 1987.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *O Teatro das Oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte: C/Arte Editora, 2012.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *Penna, Afonso*. IN: *Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República (1889-1930)*. ABREU, Alzira Alves de (Coordenação Geral). Livro digital. Fundação Getúlio Vargas: Editora FGV, 2015. pág. 4028-4041.

WAGNER, Eugênia Sales. *Hannah Arendt & Karl Marx: o mundo do trabalho*. 2ª Edição. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

WIRTH, John D. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.