

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM DESENVOLVIMENTO  
SOCIAL – PPGDS**

**RICARDO DOS SANTOS SILVA**

**NOS TRILHOS DO CAPITAL: A FERROVIA NO PROCESSO DE  
INTEGRAÇÃO DO NORTE DE MINAS GERAIS ÀS RELAÇÕES  
CAPITALISTAS DE PRODUÇÃO**

Montes Claros - MG  
Março de 2011

**RICARDO DOS SANTOS SILVA**

**NOS TRILHOS DO CAPITAL: A FERROVIA NO PROCESSO DE  
INTEGRAÇÃO DO NORTE DE MINAS GERAIS ÀS RELAÇÕES  
CAPITALISTAS DE PRODUÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS – UNIMONTES, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Social.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Ribeiro dos Santos

S586n Silva, Ricardo dos Santos.  
Nos trilhos do capital [manuscrito] : a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção / Ricardo dos Santos Silva. – 2011.  
114 f. : il.

Bibliografia: f. 110-114.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2011.

Orientador: Prof. Dr. Gilmar Ribeiro dos Santos.

1. Ferrovia – Norte de Minas (MG). 2. Circulação do capital - Forças produtivas. I. Santos, Gilmar Ribeiro dos. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título. IV. Título: A ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção.

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM DESENVOLVIMENTO**  
**SOCIAL – PPGDS**

Dissertação intitulada: **Nos trilhos do capital: a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção**, de autoria do mestrando Ricardo dos Santos Silva, examinado em \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_\_\_, por uma banca constituída pelos professores:

---

Prof. Dr. Gilmar Ribeiro dos Santos – UNIMONTES (orientador)

---

Prof. Dr. Edilson José Graciolli – UFU (examinador)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria da Luz Alves Ferreira – UNIMONTES (examinadora)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Sarah Jane Alves Durães – UNIMONTES (examinadora suplente)

Dedico a todos que contribuíram para a realização deste trabalho, especialmente, a minha família pelo suporte fundamental neste em todos os outros momentos da minha vida

## AGRADECIMENTOS

Embora não encontre palavras que expressem a grandeza da sua ajuda, agradeço principalmente a Deus por me iluminar na realização deste trabalho e servir de apoio nos, não raros, momentos de dificuldade.

A minha família por não me deixar desanimar nas derrotas e incentivar durante o mestrado.

A Marina Aparecida de Oliveira companheira e pessoa fundamental nesta e em outras etapas da minha vida. Mesmo privada de minha atenção em vários momentos desta caminhada, ela foi o contrapeso do meu pessimismo, forneceu o apoio fundamental para superar algumas crises durante o mestrado e na elaboração desta pesquisa.

Aos colegas e amigos do PPGDS pelo apoio e demonstração de amizade durante o mestrado.

Cabe uma menção especial aos amigos Lucivaldo, Camilo e Tereza, pessoas que embora tenham ingressado no PPGDS em períodos diferentes compartilharam comigo bons momentos de reflexão, discussão e esclarecimento. Obrigado a vocês também pelos momentos de descontração.

A Fernanda, Vanessa, Sara e Patrícia que, além de nos dar todo o suporte de que necessitamos nos assuntos acadêmicos que envolvem a Secretaria do PPGDS, são pessoas maravilhosas e afetuosas que, com certeza, merecem não apenas os meus agradecimentos, mas o de todos os discentes e docentes do Programa.

Ao amigo Luiz Andrei Gonçalves Pereira que com extrema atenção e presteza sempre forneceu material, discutiu e deu apoio na realização da pesquisa.

Ao professor Elton Dias Xavier pelo apoio na obtenção de livros.

Ao professor Anelito Pereira de Oliveira pelas palavras de apoio, pelas discussões sobre caminhos a serem seguidos na pesquisa e na vida acadêmica em geral.

Em especial a professora Maria Da Luz, pessoa sempre presente na minha vida acadêmica desde o período da graduação e que, felizmente, tive a oportunidade de reencontrar e conviver no mestrado. Pessoa que, além de ser extremamente competente enquanto docente e pesquisadora, conta com uma capacidade ou um dom especial de saber captar as situações (tanto as boas quanto as mais difíceis) e pronunciar palavras que tocam profundamente e estimulam, pois trazem conforto e esperança. Agradeço, também, pela sua participação na qualificação e na defesa deste trabalho, seus apontamentos foram fundamentais para compreender algumas questões metodológicas e outras de caráter mais pontual na pesquisa.

Ao professor Gilmar Ribeiro dos Santos por ter aceitado me orientar e ter indicado os melhores caminhos a serem trilhados, tornando menos difícil a realização da pesquisa, e por todo o apoio dado durante o mestrado.

A professora Luciene Rodrigues pela atenção de sempre, pela preocupação com cada um dos alunos do PPGDS, pelos livros emprestados, pelas palavras sempre sensatas, justas e que serão levadas com carinho. Enfim, a todos os professores do PPGDS.

Ao professor Edilson José Graciolli por ter aceitado participar da qualificação e da defesa deste trabalho, tendo contribuído substancialmente para o entendimento de alguns aspectos teóricos ainda pouco explorados na pesquisa.

Ao professor Ricardo Antunes pelas sugestões bibliográficas e pela indicação do professor Edilson José Graciolli para participação na qualificação e defesa deste trabalho.

A professora Sarah Jane Alves Durães por ter me incentivado na prática científica durante a graduação e por ter aceitado participar da defesa deste trabalho.

Aos Srs. Moacir e Rosendo, ferroviários aposentados que atualmente trabalham no Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias em Montes Claros, por sempre terem me atendido com boa vontade e presteza, contando histórias riquíssimas que facilmente se desdobrariam em várias outras pesquisas.

Ao Sr. Pedro Ceará e a Sra Geni que gentilmente abriram as portas das suas casas para que eu pudesse entrevistá-los. Suas histórias foram mais ricas do que este simples trabalho foi capaz

de captar. Aqui deixo também meus votos de melhora a Sr. Geni que passa por sérios problemas de saúde.

Espero não ter sido injusto deixando de mencionar algum nome que, como o de todos os citados acima, tenha contribuído para que este trabalho se tornasse possível. Assim, agradeço a todos que direta e indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho. Simples palavras de apoio e incentivo se tornaram inestimáveis fontes de inspiração para trilhar o difícil, mas não menos gratificante, caminho da pesquisa científica.



“A marcha de conquista da economia mercantil começa no geral com maravilhosas obras modernas de transporte, com linhas férreas que atravessam densas florestas e montanhas, com linhas de telegrafo que se estendem por sobre desertos e com transatlânticos que atingem portos distantes”

Rosa Luxemburgo

## RESUMO

Os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil alcançaram o sertão norte-mineiro no início do século XX. Historicamente o Norte de Minas Gerais esteve isolado política e economicamente das regiões mais desenvolvidas do país. Neste contexto, as “paralelas de aço” ocasionaram transformações socioeconômicas sem precedentes até então. A pesquisa articula, por meio de uma abordagem teórica mais ampla, as construções ferroviárias ao *modus operandi* do capitalismo. O objetivo deste trabalho é analisar como a Estrada de Ferro Central do Brasil contribuiu para o processo histórico de integração da região Norte de Minas às relações capitalistas de produção. Neste sentido, verificamos a importância das ferrovias no processo de acumulação e expansão capitalista, ou seja, sua utilização pelo capital como um mecanismo para garantir a revolução permanente das forças produtivas, ampliando mercados, expandindo o capital para diversas regiões e atuando no seu processo de circulação. Em termos metodológicos, recorreremos à vasta bibliografia sobre a temática ferroviária, aos dados secundários e à realização de entrevistas semiestruturadas com moradores da região para ilustrar este processo. Constatamos que a ferrovia contribuiu para que o capital continuasse seu processo histórico que subordinou o Norte de Minas a sua lógica mercantilizada, alterando as relações sociais de produção que marcaram a maior parte da história da região ao integrá-la de forma mais dinâmica ao capitalismo nacional. O desenvolvimento de cidades, o surgimento de novos núcleos urbanos na região, o aumento do comércio e da divisão social do trabalho, a emergência do conflito de classes e o gradual declínio das relações sociais características da história do Norte de Minas denotam a importância da Estrada de Ferro Central do Brasil como um instrumento utilizado pelo capital para garantir seu processo de acumulação e expansão na região.

**Palavras-chave:** ferrovia; Norte de Minas Gerais; acumulação e expansão do capital; forças produtivas; circulação do capital.

## ABSTRACT

The railtracks of the Brazil's Central Railroad reached the arid north of Minas in the early twentieth century. Historically, the North of Minas Gerais has been isolated, politically and economically from the most developed regions of the country. In this context, "parallel steel" brought about unprecedented socioeconomic changes. The research articulates, through a broader theoretical approach, the railway construction to the *modus operandi* of capitalism. The aim of this study is to analyze how the Brazil's Central Railroad contributed to the historical process of integration of the north of Minas into the capitalism of production. In this sense, we see the importance of the railroads in the process of accumulation and expansion capitalism, ie its use by capital as a mechanism to ensure permanent revolution of the productive forces, expanding markets, expanding the capital for various regions and acting direct in its circulation. In terms of methodology, we turn to the vast bibliography about the railway, the secondary data and conducting structured interviews with local residents to illustrate this process. We noticed that the railroad contributed, so that the capital could continue its historical process that linked the north of Minas to its commodified logic, changing the social relations of production that marked most of the history of the region to integrate it more dynamically to the national capitalism. The development of cities, the emergence of new urban centers in the region, increasing trade and the social division of labor, the emergence of class conflict and the gradual decline of social history; characteristics of history of the north of Minas, demonstrates the importance of Brazil's Central Railway as an instrument used by capitalism to ensure its process of accumulation and expansion in the region.

**Keywords:** Railroad; North of Minas Gerais; accumulation and capital expansion; productive forces; movement of capital.

**LISTA DE TABELAS**

TABELA 01 - Profissões agregadas por setores em Montes Claros nos anos de 1848, 1862 e 1876	42
TABELA 02 - Evolução da população de Montes Claros entre as décadas de 1950 e 1980	65
TABELA 03 - Número de Funcionários da RFFSA	87
TABELA 04 - Relação População por Km de Ferrovia no Brasil no período de 1854 a 2008	89
TABELA 05 - Cronologia da expansão ferroviária no Norte de Minas Gerais (1908-1951)	96

**LISTA DE MAPAS**

MAPA 01 Norte de Minas: Ferrovia, paradas e estações ferroviárias

96

**LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**BIRD** – Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento

**CEPAL** – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

**GTDN** – Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**RFFSA** – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

**SUDENE** – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

**TAV** – Trem de Alta Velocidade

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	17
<b>CAPÍTULO I - ALGUNS ASPECTOS HISTÓRICOS DA ECONOMIA NA REGIÃO NORTE DE MINAS GERAIS</b>	28
1.1 A expansão dos currais da Bahia e Pernambuco e as Bandeiras Paulistas	29
1.2 Relações sociais de produção e classes sociais	30
1.3 A Revolta de Sedição e o isolamento da região Norte de Minas	32
1.4 Agricultura na região	35
1.5 Comércio	36
1.6 Miséria, pobreza e ‘preguiça’ do trabalhador sertanejo	37
1.7 Modificações na posição do Norte de Minas na Capitania de Minas Gerais e a ascensão da cidade de Montes Claros.	40
<b>CAPÍTULO II – CAPITALISMO NO NORTE DE MINAS GERAIS E A IMPORTÂNCIA DA SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE (SUDENE)</b>	44
2.1 Breves considerações sobre a transição para o capitalismo	44
2.2 Breves considerações acerca do sistema colonial e o capitalismo no Brasil	48
2.3 Capitalismo no Norte de Minas Gerais e a SUDENE	51
2.3.1 Breves considerações acerca do Nordeste brasileiro segundo Celso Furtado	53
2.3.2 Considerações sobre a SUDENE	55
2.3.3 Inclusão do Norte de Minas na área de atuação da SUDENE	60
2.3.4 Transformações nas relações sociais de produção no Norte de Minas, especialmente em Montes Claros	64
2.4 A formação da classe trabalhadora norte-mineira	66
<b>CAPÍTULO III - A FERROVIA NO PROCESSO DE ACUMULAÇÃO E EXPANSÃO DO CAPITAL</b>	72
3.1 A indústria moderna e a revolução das forças produtivas	72
3.2 O processo de circulação do capital e a ferrovia	74
3.3 O surgimento e a expansão das estradas de ferro no Brasil	82

	16
3.4 Os trilhos da Central do Brasil alcançam o sertão norte-mineiro	92
3.5 A “odisséia” do trabalho de construção da ferrovia no Norte de Minas	101
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	103
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	111



## INTRODUÇÃO

Este trabalho não poderia ser iniciado de maneira a omitir parte de minha vida no universo ferroviário norte-mineiro, sem dúvida, maior fonte de inspiração para pesquisar a ferrovia na região.

Sou filho de *ferroviário aposentado* que trabalhou como Agente de Estação em Montes Claros-MG, Chefe de Estação em Capitão Enéas-MG na extinta RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) e como Técnico em Operações Ferroviárias após a concessão da malha que corta o Norte de Minas Gerais à FCA (Ferrovia Centro Atlântica) no ano de 1996.

Falar em “ex-ferroviário” parece-me problemático, pois ao utilizar esta denominação corre-se o risco de uma apaixonada correção por parte dos dirigentes sindicais e dos antigos funcionários da RFFSA, que cotidianamente passam as manhãs conversando sentados à porta do Sindicato. O presente desta categoria é influenciado pelas práticas do seu passado indelével na antiga Rede. Acredito que esta percepção esteja ligada à incapacidade de se desvencilhar de um passado considerado por eles glorioso.

Este sentimento pôde ser notado nas conversas com os ferroviários. Na fala do Sr. Rosendo, Agente de Estação que ingressou na ferrovia em 1951, confere-se a importância ao seu cargo em um período em que os ferroviários “eram nomeados pelo presidente da República”. Os Agentes de Estação eram importantes portadores de informações devido à precariedade dos meios de comunicação na região entre 1910 e 1950. Para o Sr. Rosendo, os ferroviários eram os portadores das notícias, as primeiras pessoas procuradas na busca de informações sobre as novidades. Os ferroviários pareciam ser a personificação do cosmopolitismo que acenava para a região com a chegada da ferrovia.

Passei boa parte da minha infância tendo a oportunidade de vivenciar o cotidiano nas estações ferroviárias de Montes Claros/MG e Capitão Enéas/MG, especialmente entre os sete e os treze anos de idade, no final da década de 1980 e início dos anos 1990. Sempre visitava outras estações da região, acompanhando meu pai quando ele viajava para “fazer escalas”, cobrindo férias de colegas do trabalho. Lembro-me que ficava curioso na Estação Engenheiro Zander, na cidade de Capitão Enéas/MG, tentando decifrar os significados dos sons emitidos e dos riscos preenchidos em um estreito papel pelo telégrafo.

Nesta época, viajar de trem era frequente. Não era uma atividade cansativa, ao contrário do que muitos falam, quanto mais demorada a viagem melhor, assim eu tinha mais tempo para apreciar os vagões com os seus passageiros (com suas divisões em 1ª e 2ª

“classes”, vagão restaurante, o vagão BC – Bagagens e Correios) e as locomotivas e simplesmente olhar os dormentes se distanciando entre os trilhos à medida que a locomotiva se movia.

Quando criança, eu caminhava entre as “paralelas de aço” sem me preocupar com os motivos que levaram a sua construção. Embora tivesse vivenciado um pouco da história recente e final da RFFSA, passei a me interessar pela sua origem e pelos impactos que sua construção e operação geraram no Norte de Minas.

Hoje, aproximadamente quinze anos depois desta vivência no universo ferroviário norte-mineiro, surgiu a oportunidade de pesquisar um tema carregado de significados tanto para mim quanto para diversos poetas, músicos, ferroviários, estudiosos ou admiradores da ferrovia que a registraram em versos, canções ou em lembranças vivas e práticas que cotidianamente os remetem à ferrovia.

A história das ferrovias brasileiras teve início em 1854 quando Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, empreendeu a construção de 15 quilômetros de ferrovia entre Mauá e a estação de Fragoso. Ao longo de sua história as ferrovias brasileiras passaram por momentos de significativa expansão, especialmente entre os anos de 1870 e 1920, e por momentos de crise, na década de 1930 quando o governo brasileiro passou a orientar seus investimentos na construção de rodovias em detrimento do modal ferroviário.

Em 1957 foi criada a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) que ficou responsável pela administração das estradas de ferro pertencentes ao Governo Federal. Autores como Ferreira Neto (1974), Barat (1991), Lessa (1993; 1999), Ghirardello (2008), dentre outros buscaram compreender a origem e os impactos econômicos e sociais das estradas ferro no Brasil.

As discussões em torno das ferrovias brasileiras nos últimos anos, realizadas em diferentes áreas do conhecimento, foram marcadas pelo tema das privatizações, ver Lopes (2000), Maia (2009) e Santos; Silva (2010). O anúncio em 2009 da utilização do TAV (Trem de Alta Velocidade) entre São Paulo e o Rio de Janeiro deu um novo fôlego às discussões, especialmente, na mídia.

Porém, verifica-se que as abordagens não apresentam uma discussão teórica mais ampla que articula a construção das ferrovias ao *modus operandi* do capitalismo. Para utilizar os termos de Mészáros (2002, p.100), não se articula a ferrovia ao sistema de sociometabolismo do capital<sup>1</sup>, que em sua determinação mais profunda “é orientado para a

---

<sup>1</sup> Salienta-se que a abordagem de Mészáros (2002) destaca aspectos importantes para a compreensão do *sistema de sociometabolismo do capital*, ou seja, apresenta os elementos para a compreensão do desenvolvimento

*expansão e movido pela acumulação*”. Neste sentido, buscou-se compreender neste trabalho a importância das ferrovias no processo de acumulação e expansão capitalista, ou seja, um mecanismo utilizado pelo capital para garantir a revolução permanente das forças produtivas, ampliando mercados, expandindo o capital para diversas regiões e atuando no seu processo de circulação.

A partir desta abordagem teórica, focada na acumulação e na consequente expansão do capital, tentamos demonstrar como a Estrada de Ferro Central do Brasil contribuiu para o processo de integração da região Norte de Minas às relações capitalistas de produção. Para atingir este objetivo verificou-se o processo histórico de formação do Norte de Minas, as atividades produtivas que o possibilitaram e o secular isolamento político e econômico da região com relação ao restante do estado de Minas Gerais. Além disso, abordamos o processo de modernização que a região passou na segunda metade do século XIX e sua dinamização a partir da chegada da ferrovia no início do século XX e das ações da SUDENE na segunda metade deste mesmo século.

A discussão teórica que sustenta nossa perspectiva sobre a importância da ferrovia no processo de integração do Norte de Minas às relações capitalistas de produção está baseada nos estudos de Marx sobre o modo de produção capitalista. Assim, haja vista a utilização deste referencial, realizaremos nos próximos parágrafos algumas considerações sobre o método de Marx – talvez seja impossível falar em método no singular<sup>2</sup>, em virtude das várias interpretações sobre a utilização feita por Marx do materialismo e da dialética ou de ambos, de forma contígua.

Embora seja possível perceber em Marx uma teoria do conhecimento e uma epistemologia social, sendo a razão humana limitada pela história das sociedades e pelas condições reais de existência, não é objetivo deste estudo apresentar uma densa discussão epistemológica sobre seu método<sup>3</sup>. Considera-se necessário abordar o *materialismo e a dialética*, para que o conteúdo desta pesquisa possa ser mais bem apreendido numa exposição clara e coerente em seus contornos teóricos e metodológicos.

---

contraditório do capital e do seu posterior esgotamento derivado da sua própria lógica. Mészáros distingue capital de capitalismo. Este último é apenas uma forma histórica e, também, transitória que possibilita a realização do capital. O capital já estava presente na produção mercantil, sendo anterior ao capitalismo, e sua existência também foi verificada na experiência pós-capitalista na URSS.

<sup>2</sup> Edgley (2001), por exemplo, afirma que o *materialismo histórico* é compreendido, por um lado, e de uma forma geral, como a ciência marxista e o *materialismo dialético* e por outro como a filosofia marxista.

<sup>3</sup> Outro ponto importante, também tendo em vista os limites deste estudo, é a impossibilidade de realizar uma análise profunda das diferenças entre as obras do jovem Marx (filósofo) e do Marx maduro (economista), ou seja, verificar se há ruptura ou continuidade nos escritos de Marx. Neste sentido é apresentada a nossa interpretação da análise que Marx realiza sobre o capitalismo e sobre o método que utiliza nesta análise. Destaca-se que recorreremos a obras tanto da juventude quanto da maturidade de Marx.

Marx e Engels (2001) e Marx (2006) desenvolvem o materialismo dialético a partir da integração do princípio dialético hegeliano no corpo do materialismo de Feuerbach, ou seja, buscaram superar as debilidades destes métodos. A crítica ao idealismo de Hegel, a primazia atribuída ao *espírito* na constituição da essência do homem é o ponto de partida para a elaboração do método de Marx. Embora Hegel tenha fornecido o princípio dialético utilizado por Marx, esta versão da dialética afirmava apenas a expressão abstrata, lógica, especulativa do processo histórico, não captando a história real do homem enquanto sujeito, (MARX, 2006). O materialismo de Feuerbach, por seu turno, concebia o mundo real como algo imutável e eterno, não captando as transformações ocorridas em consequência da indústria e do estado da sociedade, Feuerbach não percebe a realidade como um *produto histórico* (MARX, 2001).

Um método foi elaborado para captar as transformações e as mudanças que ocorriam na vida social a partir da interação de duas esferas inseparáveis – a objetividade e a subjetividade. Marx e Engels resgataram tanto o “método” dialético hegeliano quanto o materialismo de Feuerbach do duplo impasse que estavam encerrados: pura ideia sem autêntica materialidade sócio-histórica de um lado e pura matéria inerte sem movimento da subjetividade crítica do outro, (GRÜNER, 2006). Desta forma, o materialismo dialético permite a compreensão das transformações da(s) sociedade(s), considerando a interação entre o mundo objetivo e a subjetividade humana. O conceito de práxis encerra a dinâmica interativa entre estas duas esferas.

Para Gil (1994) e Edgley (2001), a dialética apresenta, enquanto método científico, três características ou leis principais: a) *lei da transformação da quantidade em qualidade*, ou seja, mudanças quantitativas graduais geram mudanças qualitativas revolucionárias; b) *lei da unidade dos contrários*, a realidade concreta é composta de aspectos contrários ou contraditórios que constituem uma unidade e c) *lei da negação da negação*, em que no conflito de contrários há uma negação recíproca que, depois de sintetizada, é negada em um outro estágio do desenvolvimento histórico, a síntese resultante conserva algo de ambos os termos negados em estágios anteriores.

Engels (2000a), no prefácio de *O Dezoito Brumário de Louis Bonaparte*, atribuiu à Marx a descoberta da grande lei da marcha histórica:

[...] lei segundo a qual todas as lutas históricas que se desenvolvem quer no domínio político, religioso, filosófico quer em outro qualquer campo ideológico são, na realidade, apenas a expressão mais ou menos clara de lutas entre classes sociais, e que a existência e, portanto, também os conflitos entres essas classes são, por sua vez, condicionados pelo grau de desenvolvimento de sua situação econômica, pelo

seu modo de produção e de troca, que é determinado pelo precedente (2000a, p.12-13).

No prefácio de *Contribuição à crítica da economia política*, Marx (1977) apresenta sinteticamente sua concepção do materialismo histórico:

A conclusão geral a que cheguei e que, uma vez adquirida, serviu de fio condutor dos meus estudos, pode formular-se resumidamente assim: na produção social da sua existência, os homens estabelecem relações determinadas, necessárias, independentes da sua vontade, relações de produção que correspondem a um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas materiais. O conjunto destas relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade, a base concreta sobre a qual se eleva uma superestrutura jurídica e política e a qual correspondem determinadas formas de consciência social. O modo de produção da vida material condiciona o desenvolvimento da vida social, política e intelectual em geral. Não é a consciência dos homens que determina seu ser; é o seu ser social que, inversamente, determina sua consciência (MARX, 1977, p.24).

Segundo Lukács (2003, p.414), o materialismo histórico é “um método científico para compreender os acontecimentos do passado em sua essência verdadeira”. Ele permite analisar o hoje a partir da perspectiva da história, possibilita verificar não somente os fenômenos superficiais, mas também as forças motrizes mais profundas da história, a essência da ordem capitalista. O materialismo histórico é figurado como o mais poderoso instrumento de luta do proletariado, pois auxilia no despertar da consciência de classe para a verdadeira situação, para o contexto histórico efetivamente vigente. A verdadeira ciência<sup>4</sup> transmitiu ao proletariado sua arma mais eficaz. Assim, a principal consequência do materialismo histórico “é que a totalidade e as forças motrizes do capitalismo, que não podem ser compreendidas pelas categorias grosseiras abstratas, anistóricas e externas da ciência da classe burguesa são levadas ao seu próprio conceito” (LUKÁCS, 2003, p.423).

Compreende-se o materialismo histórico como a teoria da sociedade burguesa e da sua estrutura econômica. Esta teoria apresenta como pressuposto o desenvolvimento do modo de produção capitalista forma *pura*<sup>5</sup>. Destaca-se que o desenvolvimento do capitalismo,

---

<sup>4</sup> Lukács (2003) crítica a ciência burguesa, pois esta visa assegurar os interesses e o domínio da classe burguesa. “Todo membro da burguesia que tivesse admitido a verdade científica do materialismo histórico teria perdido com isso também sua consciência de classe e, ao mesmo tempo, a força para poder representar corretamente os interesses da própria classe (LUKÁCS, 2003, p.416). De acordo com Fetscher (2001, p.244), “a teoria econômica clássica também não é simplesmente ‘falsa’ mas sim um reflexo adequado (mesmo que imperfeito) dos fenômenos do modo capitalista de produção e de suas relações internas”.

<sup>5</sup> Usa-se a expressão *pura* no sentido de que as leis da economia dominam a sociedade, sendo capazes de se imporem como *leis naturais puras* não necessitando de fatores extraeconômicos (LUKÁCS, 2003). Nos termos de Mészáros (2002, p.102), o trabalho livre, ou “escravidão assalariada é internalizada e não tem que ser imposta e constantemente reimposta *externamente* a eles sob a forma de dominação política, a não ser em situações de grave crise”. Nesta fase pura, o trabalho não é forçado por meio da violência externa à estrutura econômica, a própria *necessidade* de reprodução da força de trabalho o impele em direção às formas de exploração capitalista.

aos olhos da ciência burguesa, resulta em uma independência dos momentos da estrutura social. A economia e o Estado são percebidos de forma independente, como sistemas contidos em si e que dominam a sociedade a partir de seu próprio poder e com leis que lhes são inseparáveis. O materialismo histórico conseguiu superar esta aparência independente, fechada e autônoma destes sistemas considerando-os como parte de uma *totalidade*.

No capitalismo, ao contrário, todos os aspectos da estrutura da sociedade interagem dialeticamente. Sua aparente independência mútua, sua aglomeração sob a forma de sistemas autônomos, a aparência fetichista de sua legalidade são – enquanto aspectos necessários do capitalismo, do ponto de vista da burguesia – uma transição necessária para que possam ser compreendidos de modo adequado e completo. Apenas se levadas realmente a uma conclusão lógica [...] essas tendências à autonomia podem ser compreendidas em sua independência mútua, em sua coordenação e subordinação à totalidade da estrutura econômica da sociedade (LUKÁCS, 2003, p. 425).

Em suma, o materialismo histórico se expandiu com o desenvolvimento do capitalismo no séc. XIX, quando as *relações econômicas alcançaram uma autonomia completa*. De acordo com Lukács (2003, p.436), “exatamente na medida em que o capitalismo efetuou a socialização de todas as relações tornou-se possível atingir um autoconhecimento, o autoconhecimento verdadeiro e concreto do homem *como ser social*”.

O conhecimento do passado somente é possível por meio de uma autocrítica da situação presente, realizada de maneira adequada. Isto não significa uma identificação entre as estruturas do presente e do passado, mas sim descobrir as formas iniciais do capitalismo a partir do conhecimento crítico atual das forças motrizes do modo de produção capitalista, da divisão entre classes antagônicas e das formas de exploração e alienação. Neste sentido, “o conhecimento histórico é um autoconhecimento” (LUKÁCS, 2003, p.437).

O materialismo histórico e a dialética estão intimamente associados. Em algumas obras de Marx e Engels, como *A ideologia alemã* e *Manifesto do partido comunista*, há uma relação entre a dialética (marxista) e o materialismo. Passagens como “a história de todas as sociedades tem sido a história da luta de classes” (MARX; ENGELS, 1985, p.26) ou “são igualmente estas condições de vida que as diversas gerações encontraram prontas, que determinam se a comoção revolucionária, produzida periodicamente na história será suficientemente forte para derrubar as bases de tudo o que existe” (MARX; ENGELS, 2001, p.37) indicam a articulação entre materialismo histórico e dialética. Conforme Edgley (2001, p.259), “não há dúvida de que a teoria da sociedade de Marx é, ao mesmo tempo, materialista e dialética, e pretende ser científica”.

A realidade é materialista e dialética pelo fato de que suas transformações estão fundadas em contradições que têm por base as condições materiais de existência dos homens. Faz-se necessário, por fim, evitar a compreensão do método marxista de forma determinista. Segundo Bensaïd (2006, p.248), a “necessidade determinada não é o contrário do acaso, e sim o corolário da possibilidade determinada. A *negação da negação* diz o que deve desaparecer. Não dita o que deve ocorrer”. Não há uma fórmula que preceda a análise, prevendo os desdobramentos da história, é necessário proceder à investigação das situações concretas.

Estas breves considerações sobre o materialismo histórico e a dialética são pertinentes na medida em que as ferrovias foram construídas devido às exigências do modo de produção capitalista e, portanto, de acordo com as suas *necessidades* de acumulação e expansão. As construções ferroviárias alteraram profundamente a realidade de vários municípios da região Norte de Minas, provocando uma dinamização das suas atividades econômicas, instaurando ou desenvolvendo a divisão capitalista do trabalho, tornando mais complexas e contraditórias as relações sociais nestes municípios. De uma forma geral, o método de Marx auxilia nossa compreensão da dinâmica do capitalismo, suas crises e a consequente *necessidade* de expansão buscando incrementar o processo de acumulação de capital.

Além disso, ao abordar o processo de formação da classe trabalhadora na região o conteúdo dialético de inspiração no método de Marx serve de suporte. Gruppi (2000) afirma, por exemplo, que o marxismo, chamado mais frequentemente por Gramsci de filosofia da práxis (às vezes também utiliza a denominação materialismo histórico – segundo o autor supracitado um termo mais comprometedor – para se referir à filosofia da práxis), é uma concepção que funda a práxis revolucionária e confirma na prática suas proposições.

O processo histórico que envolve as construções ferroviárias no Brasil e especialmente no Norte de Minas, orientado pelas necessidades e interesses do capital e que transformou substancialmente a realidade de várias localidades e pessoas (sujeitos) no Norte de Minas, instaurou e/ou dinamizou o processo de modernização de várias cidades da região. Para compreender este processo histórico aplicaram-se três técnicas de pesquisa: pesquisa bibliográfica (principalmente), pesquisa documental e história oral (de forma complementar).

Foram utilizados dados históricos do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) sobre o crescimento populacional de meados do século XIX até o início do século XXI, documentos oficiais e fontes bibliográficas de forma geral. Cabe salientar, conforme os estudos de Maia (2009), que após a privatização da RFFSA e em decorrência do verdadeiro

caos que tomou conta da empresa, poucos documentos foram arquivados. Vários documentos estão desorganizados ou em estado de deterioração em depósitos improvisados.

Na cidade de Montes Claros/MG alguns poucos documentos foram obtidos com os ferroviários aposentados que, com extremo zelo, conservam os poucos vestígios do seu passado na RFFSA, porém grande parte destes documentos não era condizente com a temática e os objetivos do presente estudo. Em resumo, muitas dificuldades foram encontradas para a obtenção de documentos oficiais sobre a empresa.

A pesquisa com material já elaborado, principalmente livros e artigos, permitiu cobrir uma ampla gama de fenômenos históricos como a formação do Norte de Minas, o seu “isolamento” e a história das ferrovias no país e na região em estudo. Este material proporcionou a abordagem de aspectos da história que dificilmente poderiam ser pesquisados diretamente em um prazo de dois anos, prazo máximo para a conclusão do curso de mestrado. Segundo Gil (1994), esta é a vantagem da pesquisa bibliográfica, pois “em muitas situações, não há outra maneira de conhecer os fatos passados senão com base em dados secundários” (GIL, 1994, p.72).

Esta vantagem da pesquisa bibliográfica não a exime de alguns problemas. Para o autor supracitado, deve-se apresentar certa cautela na utilização dos dados secundários, pois estes podem ter sido coletados e processados de forma equivocada. Por exemplo, em nossa pesquisa a data de inauguração de algumas estações ferroviárias apresentava discrepância. Desta forma, recorreremos a documentos oficiais (o fato de serem oficiais não os eximem de possíveis erros) e a várias outras fontes bibliográficas, verificando a metodologia utilizada e comparando os textos para conferir as datas. Para reduzir a possibilidade deste erro, segundo (Gil, 1994, p.72), “convém aos pesquisadores assegurarem-se as condições em que os dados foram obtidos, analisar em profundidade cada informação para descobrir possíveis incoerências ou contradições e utilizar fontes diversas, cotejando-as cuidadosamente”.

Quanto à seleção e leitura do material bibliográfico realizou-se a interpretação do significado dos símbolos impressos e a apreensão dos conceitos básicos emitidos pelos autores da bibliografia selecionada. Utilizou-se neste trabalho o que Salvador (1986) denomina de *leitura informativa*. Para localizar as informações provenientes de bibliografias realizamos as seguintes etapas indicadas pelo autor:

- a) certificar-se da existência de informações: leitura de reconhecimento ou leitura prévia;
- b) localizar nas referências as informações existentes: leitura exploratória ou pré-leitura;
- c) selecionar as melhores informações referentes ao problema: leitura seletiva;



d) identificar e julgar as informações realmente pertinentes ao problema: leitura reflexiva. O estudo reflexivo do texto implica, porém, três fases: a) constatar o que o autor realmente afirma, a partir de sua intenção ou do tema do texto: leitura crítica; relacionar o que o autor afirma com os problemas para os quais o pesquisador procura solução: leitura interpretativa; c) analisar os fundamentos de verdade nas afirmações do autor: leitura explicativa (SALVADOR, 1986, p.95).

Após a realização das três primeiras etapas, buscou-se o entendimento das ideias contidas no texto, ou seja, das características que as definiam e das relações que possuíam. Entendidas as ideias do texto (ideais do autor do texto utilizado), passou-se a definir a utilidade destas ideias de acordo com os objetivos estabelecidos pela pesquisa, ou seja, a interpretação do texto.

Segundo Salvador (1986, p.105), a interpretação de um texto requer “julgar a respeito da pertinência ou não das afirmações, dados ou informações, no sentido de constatar se constituem em subsídios úteis como resposta ou solução de determinado problema”. Ainda baseado no autor supracitado, este processo de interpretação constitui um ato de associação de ideias, transferência de situações, comparação de propósitos, além da busca da aplicabilidade ou transferência de situações da bibliografia para a situação que constitui o objeto da pesquisa.

Entrevistas foram realizadas com o objetivo de ilustrar o processo de integração do Norte de Minas às relações tipicamente capitalistas de produção. Neste sentido, recorreremos à história oral que, segundo Thompson (1992), possibilita coletar informações não disponíveis em fontes documentais. Embora não seja a principal técnica de coleta de informações utilizada na pesquisa, reconhecemos que a *história oral* é um instrumento que valoriza a memória do homem, permite novas versões da história e possibilita a fala de diversos sujeitos sociais. Ela transforma “os ‘objetos’ em ‘sujeitos’, contribui para uma história que não só é mais rica, mais viva e mais comovente, mas também mais verdadeira” (THOMPSON, 1992, p.137).

Foram realizadas entrevistas com pessoas que vivenciaram a chegada da ferrovia, contemporâneas às transformações decorrentes da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas. Dois moradores da cidade de Capitão Enéas/MG foram entrevistados por residirem na cidade desde 1942, 2 anos antes da inauguração da ferrovia na localidade, pessoas que viveram e experimentaram as transformações ocasionadas pela Central do Brasil.

A dissertação está estruturada em três capítulos. No primeiro capítulo são abordados alguns aspectos da formação econômica da região Norte de Minas Gerais, sua estrutura econômico-produtiva, ressaltando o processo de ocupação e algumas atividades

produtivas que o possibilitaram. Abordamos ainda, o maior movimento social da região no período colonial, denominado *Sedição* que contribuiu para o processo de isolamento político e econômico da região.

As matrizes socioeconômicas, políticas e culturais verificadas no processo histórico de formação do Norte de Minas Gerais possibilitaram compreender os impactos da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil em uma região historicamente isolada, fornecendo também subsídios para a compreensão das relações sociais na região, especificamente, das formas históricas de luta/resistência da classe trabalhadora norte-mineira.

No segundo capítulo visamos entender o desenvolvimento do capitalismo no Norte de Minas a partir de uma perspectiva que compreende o modo de produção capitalista como totalidade, até porque o Brasil é parte constitutiva do processo de desenvolvimento do capitalismo centrado na Europa e nos Estados Unidos. As atividades produtivas desenvolvidas no Norte de Minas são consideradas concernentes ao modo de produção capitalista, pois, de fato a pecuária, atividade econômica principal ali desenvolvida, era fundamental na reprodução da força de trabalho na região das minas que, por sua vez, foi essencial no processo de acumulação de capital na metrópole.

O processo de modernização da região com a sua inclusão na área de atuação da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), criada originalmente pela Lei 3.692, de 1959, também é apresentado. Além disso, verificamos o desenvolvimento das contradições de classe a partir da configuração econômica regional e das lutas políticas dos trabalhadores.

No capítulo três, capítulo central do presente estudo, foi feita a articulação das construções ferroviárias ao *modus operandi* do capitalismo a partir de uma discussão teórica apoiada em categorias analíticas marxistas sobre a ferrovia no processo de circulação do capital e a importância dela para a revolução permanente das forças produtivas e para o processo de acumulação e expansão do capital. Expomos, também, o surgimento das estradas de ferro no Brasil e a sua chegada ao Norte de Minas Gerais. As ferrovias, instrumentos utilizados pelo capital de acordo com suas necessidades de acumulação, ocasionaram importantes transformações econômicas em diversos países, sendo fundamental, também, para a inserção do Norte de Minas nas relações sociais capitalistas.

Por fim, nas considerações finais apontou-se a importância da Estrada de Ferro Central do Brasil para a inserção da região nas relações capitalistas de produção. Notou-se que as transformações socioeconômicas denotam a importância da ferrovia no processo de

desenvolvimento do capitalismo no Norte de Minas Gerais. Surgiram novos núcleos urbanos, aumentou o comércio e a divisão social do trabalho, dentre outras transformações. A lógica mercantilizada do capital alterou profundamente as relações sociais de produção que historicamente caracterizaram a região.

## CAPÍTULO I

### ALGUNS ASPECTOS HISTÓRICOS DA ECONOMIA NA REGIÃO NORTE DE MINAS GERAIS

O primeiro capítulo apresenta alguns aspectos da formação econômica da região Norte de Minas Gerais. Enfatiza-se sua estrutura econômico-produtiva, descrevendo o processo de ocupação e algumas atividades produtivas que o possibilitaram. Além disso, é abordado, ainda que de forma sumária, o maior movimento social da região no período colonial, denominado Sedição que contribuiu para o isolamento econômico e político da região.

Alguns autores abordaram o processo de povoamento do Norte de Minas Gerais. Pesquisadores como Mata-Machado (1991), Botelho (1994), Cardoso (1996) e Costa (1997) se debruçaram sobre o tema e serviram de base para a compreensão deste processo. Enfatizamos este processo histórico por três razões fundamentais. Em primeiro lugar, para compreender as matrizes socioeconômicas, políticas e culturais da região, tendo, portanto, subsídios para analisar as formas históricas de luta/resistência da classe trabalhadora norte-mineira – a formação da classe trabalhadora na região será analisada no segundo capítulo.

Em segundo lugar, como bem observou Mata-Machado (1991), a região do séc. XVIII até o início do séc. XX apresentava características que pouco se modificaram ao longo dos séculos. Até 1930, e mesmo depois, a região conservou praticamente os mesmos traços, ou seja, “economia agropastoril, sociedade estratificada com predomínio do ‘compadrio’, organização política baseada na ordem privada. Atravessou os séculos isolada das regiões mais desenvolvidas do país e manteve um ritmo de crescimento lento e retardatário” (MATA-MACHADO, 1991, p.27). Por fim, a compreensão da estrutura produtiva da região e das relações de trabalho anteriores à chegada da ferrovia fornece alguns parâmetros para perceber os impactos da ferrovia nas relações sociais no Norte de Minas.

As primeiras populações que habitaram na região Norte de Minas Gerais foram as nações indígenas Tapuias e Caiapós. Com seu modo de vida específico, desenvolviam atividades de caça, pesca, coleta e cultivo de algumas espécies vegetais para reprodução de sua existência. A partir do século XVII este quadro foi dramaticamente afetado. Estes povos foram mortos, escravizados ou expulsos da região no confronto com os integrantes das bandeiras que chegaram à região (COSTA, 1997).

## 1.1 - A expansão dos currais da Bahia e Pernambuco e as Bandeiras Paulistas

No século XVII duas correntes de ocupação simultâneas ocorreram no Norte de Minas. Uma composta pelos *vaqueiros* que seguiram o curso do Rio São Francisco desde a Bahia e Pernambuco, e outra pelos bandeirantes paulistas que, movendo guerra ao gentio, fundaram povoados e se estabeleceram como grandes criadores.

A expansão dos currais de gado nordestino propiciou o processo de ocupação da região. A pecuária nordestina era associada à produção dos engenhos de cana. Segundo Mata-Machado (1991) a economia açucareira passou por três fases: a) vizinhança das lavouras de cana; b) coexistência e c) separação entre as atividades agrícolas e pastoris. Nesta terceira fase a pecuária penetrou no Norte de Minas, ou seja, aos poucos a pecuária foi se desligando dos engenhos e avançando em direção ao Sertão, encontrando-se com o São Francisco.

Conforme Mata-Machado (1991) e Botelho (1994), as fazendas começaram a seguir em direção à nascente do Rio São Francisco. Duas grandes sesmarias às margens do rio foram doadas no séc. XVII, à margem direita os donatários foram os Garcia de Ávila, denominada Casa da Torre, e à margem esquerda o donatário foi Antônio Guedes de Brito, denominada Casa da Ponte. Ambos cederam vastas extensões de terras a pecuaristas em troca do direito da cobrança de foro<sup>6</sup>. No século XVIII as fazendas atingiram o Rio das Velhas.

Segundo os estudos de Mata-Machado (1991), Botelho (1994) e Cardoso (1996), no processo de ocupação do Norte de Minas algumas atividades se destacaram, como a criação de bovinos para tração, para a produção de carne e couro, além da criação de equinos. A pecuária apresentava vantagens. Em um país de população diminuta, a criação do gado vacum apresentava benefícios no que diz respeito à mão de obra utilizada. Segundo Abreu (1976<sup>7</sup> *apud* MATA-MACHADO, 1991, p.30), a lida com o gado “pedia pessoal diminuto, sem traquejamento especial, consideração de alta valia num país de população rala”.

A agricultura de subsistência emergiu associada à pecuária, servindo para a complementação alimentar dos moradores da região. O autor supracitado aponta alguns motivos que facilitaram a instalação desta economia na região:

---

<sup>6</sup> Segundo Mata-Machado (1991, p. 30), “na impossibilidade de ocupar tão vastas sesmarias, seus proprietários arrendavam parte das terras, recebendo dez mil réis de foro por ano. Os arrendatários, após quatro ou cinco anos de trabalho, passavam a ser donos de uma entre quatro crias nascidas”. Desta maneira, houve uma rápida expansão dos currais.

<sup>7</sup> ABREU, J. Capristano de. *Capítulos de História Colonial (1500-1800)*. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília, INL, 1976.

A presença do sal nos chamados ‘barreiros’ (depósitos superficiais de sal mineral) e as facilidades de importação do produto do vale médio inferior do Rio São Francisco (Capitanias da Bahia e Pernambuco), utilizando-se o próprio rio como via de tráfego, favoreceram ainda mais a instalação desta economia (BOTELHO, 1994, p.38).

Houve o desenvolvimento de uma estrutura econômica baseada na pecuária extensiva e na agricultura de subsistência, que resultou em um processo de povoamento “rarefeito”, pois as atividades demandavam grandes espaços territoriais e diminuta mão de obra. Os povoados surgiram às margens dos rios – especialmente do São Francisco – e ao longo das rotas de comércio, principalmente onde havia algum tipo de cultura agrícola de pequena escala (CARDOSO, 1996).

Para Mata-Machado (1991), Botelho (1994) e Cardoso (1996), outra corrente de ocupação no Norte de Minas foi propiciada pelas Bandeiras Paulistas na segunda metade do século XVII. Estas bandeiras tiveram como objetivo a exploração mineral e o apresamento de índios, objetivo que levou os paulistas até o vale do São Francisco.

Destacaram-se as figuras de Matias Cardoso, Januário Cardoso e Antônio Gonçalves Figueira. De acordo com Mata-Machado (1991), o primeiro povoado fundado na região Norte de Minas Gerais foi o de Matias Cardoso, depois Januário Cardoso instituiu a fundação dos arraiais de São Romão e Porto do Salgado (Januária) e por fim Antônio Gonçalves Figueira fundou os arraiais de Manga, Barra do Rio das Velhas (Guaicuí) e Formigas (Montes Claros).

De acordo com o autor supracitado, mais importante do que perceber a primazia de uma ou outra corrente de ocupação na região, inclusive levando em consideração os limites do presente estudo, é o fato de que ambas as correntes resultaram na instalação de grandes fazendas de criação e que estas foram firmadas antes mesmo do início da exploração aurífera. Controvérsia à parte, deve ser destacado, segundo Botelho (1994), que a região já se encontrava pronta para suprir o aumento na demanda de alimentos. Ademais, a região passou a ser importante rota de suprimento das minas e da fuga de ouro. Este desvio do ouro foi uma das preocupações dos portugueses.

## **1.2 - Relações sociais de produção e classes sociais**

A organização econômica resultou em uma sociedade constituída de proprietários, vaqueiros, camaradas e agregados. No que diz respeito aos escravos negros, Mata-Machado (1991) afirma que o escravo negro raramente foi utilizado, exceto nas cidades de Paracatu,

que era sede de mineração aurífera, e Januária, onde se localizavam engenhos de cana que demandavam mão de obra escrava.

Costa (2005) e Botelho (1994) apresentam uma versão diferente. Segundo Costa (2005) o elemento negro teve uma importante participação no processo de civilização do Norte de Minas. Segundo Botelho (1994) a reprodução natural dos cativos, ao se aliar às características peculiares da economia provincial mineira, permitiu a manutenção do trabalho escravo numa economia pouco dinâmica como a norte-mineira.

Segundo Mata-Machado (1991), havia, basicamente, duas classes sociais no sertão: os proprietários e os moradores (ou agregados). As relações sociais que se estabeleceram entre estas classes foram percebidas pelo autor supracitado. Denominada *compadrio*, esta forma de relação entre as classes se fundamentava no apadrinhamento de filhos das camadas sociais mais baixas (vaqueiros e agregados) pelos fazendeiros da região, a classe mais elevada. Estes passavam a tratar os pais dos seus afilhados de compadres. A definição classes mais baixas ou elevadas é extremamente insuficiente para a compreensão das relações sociais construídas na região. É superficial, não abrange a complexidade da discussão, não abordando o conteúdo político e, também, relacional do conceito de classes sociais. No item 2.4 *A formação da classe trabalhadora norte-mineira* desde trabalho realiza-se uma abordagem conceitual sobre classe social na perspectiva marxista.

Assim, o conflito de classe era suavizado pela instituição do *compadrio*. De acordo com Rêgo (1945<sup>8</sup>, *apud* MATA-MACHADO, 1991), “fica estabelecida uma ligação mais íntima, que autoriza certas liberdades e assegura proteção mais decidida, sem que por isso seja destruída a distinção de classes”. Nos termos de Costa (1997), o fazendeiro, e principalmente o “coronel”, submetia os camponeses – posseiros, meeiros, arrendatários, pequenos proprietários – a seu poder por meio das relações de *compadrio*.

Além da relação de *compadrio*, havia o sistema de barracão que se baseava em uma dívida contraída pelo empregado junto ao patrão (fazendeiro) que não poderia ser saldada. Segundo entrevista realizada com a Sra. Gení, residente no município de Capitão Enéas-MG, esta relação ocorria no local, mesmo na década de 1940. Enéas Mineiro de Souza, empreendedor e fazendeiro na época, que empresta nome à cidade, trazia trabalhadores de outras localidades do Norte de Minas Gerais para produzirem dormentes, posteriormente vendidos para a Central do Brasil. Estes trabalhadores, por sua vez, supriam suas necessidades de alimentação comprando mantimentos no armazém de Enéas Mineiro, na maioria das vezes

---

<sup>8</sup> RÊGO, Luís Flores de Moraes. *O vale do São Francisco*; Ensaio de monografia geográfica. São Paulo, Renascença, 1945.

não tinham dinheiro e para se alimentarem contraiam dívidas com o fazendeiro. A Sra. Gení diz que quem não tinha dinheiro “ficava com o vale (a dívida), só saía daqui depois que pagasse, se saísse sem pagar, era fugido”.

Lessa (1993, p.169) versa sobre o resultado destas relações, “ele [o trabalhador] era preso à terra, às condições de apadrinhamento, ao jaguncismo, à prostituição, à pastagem e à lavoura. A situação criada pelo sistema de barracão levava o trabalhador a uma condição próxima a escravidão”.

As relações sociais no Norte de Minas Gerais também foram marcadas pelo coronelismo. A abordagem sistemática desta forma de relação social e política foge ao objetivo do presente estudo, porém devido à abrangência e repercussão do coronelismo na região faz-se necessário expor sua estrutura básica. Pereira (2002) analisa o coronelismo em Montes Claros na primeira metade do século XX, partindo da perspectiva de poder enquanto algo difundido na sociedade. No âmbito das relações sociais, o poder tanto as produz quanto é produzido por elas. Neste sentido, o autor supracitado procura um entendimento “da relação coronel-população de forma dinâmica, a visão da dependência como relativa e limitada pelas estratégias populares de participação política” (PEREIRA, 2002, p.105).

O coronel era considerado como um indivíduo acima do restante da população tanto por seu poder econômico e influência quanto por dotes especiais de nascimento ou provenientes de sua formação acadêmica, porém esta sacralização da figura do coronel não o eximiu da manutenção de relações de favores, ou seja, sua hegemonia era mantida, também, pela sua capacidade de prestar favores à população. O favor era um instrumento fundamental ao coronelismo. Ainda segundo Pereira (2002, p.129), “o favor e a troca permeavam, todas as relações – eleitor-coronel, coronel-coronel e coronel-poder público”. Cabe salientar que o favor era algo extremamente normal no cotidiano da época, incluindo os períodos eleitorais – a distribuição de roupa, sapatos e alimentos era feita publicamente.

### **1.3 - A Revolta de Sedição e o isolamento da região Norte de Minas Gerais**

Anastasia (1983) buscou compreender a ordem política instaurada no Norte de Minas que, diferente das regiões ligadas ao ouro, apresentava certa fluidez da administração. A partir de uma análise que destaca o confronto entre o poder público e o poder privado verifica-se o predomínio da ordem privada na região onde os potentados ditavam as ordens. Nos termos da autora:



A exclusão do norte mineiro da dinâmica intrínseca à ordem colonial, por se constituir em centro de produção e intermediação de mercadorias, restrito ao abastecimento interno da Colônia, possibilitou aos grandes proprietários de terra da região a absoluta predominância das formas autoritárias de dominação interna e a consolidação de um reduto da ordem privada (ANASTASIA, 1983, p.73).

A Sedição de 1736, revolta de maior repercussão histórica da região Norte de Minas Gerais, foi gerada pelo avanço da ordem pública no sertão, ou seja, lutavam contra a ampliação do poder público da Coroa portuguesa. O movimento previa a dominação de todo o Norte de Minas e posteriormente de Sabará e de Vila Rica. A revolta apresentou tanto conotações econômicas quanto políticas, pois combatia a capitação<sup>9</sup>, que causaria uma diminuição do excedente realizado e apropriado pelos grandes fazendeiros do sertão do São Francisco e representava um confronto entre o poder público e a ordem privada. O ponto mais importante para os objetivos no nosso trabalho assenta na composição social dos revoltosos.

Segundo Mata-Machado (1991), os revoltosos eram compostos por três grupos: o *grupo dirigente*, composto pelos grandes proprietários do sertão, o *grupo médio*, composto pelos vaqueiros e pequenos proprietários, e o *grupo inferior*, provavelmente composto por agregados. Verifica-se, assim, a estrutura social dos revoltosos. Nos termos de Mata-Machado (1991, p.48), “o movimento contou com a ampla participação das camadas que compunham a sociedade sertaneja, fatos que o distingue de outros levantes ocorridos em Minas no período colonial”.

Retornando à abordagem de Anastásia (1983), a autora sugere que a revolta apresentou duas facetas:

Uma ligada aos interesses dos potentados do sertão agropastoril do São Francisco de continuarem excluídos da subordinação externa assegurando a continuidade não só de sua autonomia política como do controle do excedente, gerado pelas trocas com a região mineradora e, a outra ligada aos interesses das camadas mais baixas da região onde se pode vislumbrar um relativo questionamento das formas autoritárias de dominação interna exercidas pelos grandes proprietários de terras (ANASTASIA, 1983, p.66-67).

A segunda face da Sedição apontada por Anastasia (1983) sugere uma identidade de interesses entre os trabalhadores o que poderia ser o germe desta classe no Norte de Minas. Pode-se perguntar se a participação das camadas mais baixas da região, os trabalhadores e seu

---

<sup>9</sup>O novo sistema tributário obrigava os homens livres, oficiais de qualquer ofício e escravos ao pagamento de 4 3/4 de ouro per capita; as lojas eram taxadas proporcionalmente aos seus cabedais: as lojas grandes (mais de 30.000 cruzados) pagariam 12 oitavas de ouro, as médias (de 15.000 a 20.000 cruzados) 8 oitavas e as pequenas (de 2.000 a 3.000 cruzados) e os mascates seriam taxados em 4 oitavas de ouro. Em cada distrito haveria um Intendente, subordinado ao Governador, e ao qual subordinavam-se os oficiais da Intendência – tesoureiro, fiscal, escrivão e meirinho – e todos os moradores do distrito (ANASTASIA, 1983).

questionamento das relações sociais estabelecidas seria o prelúdio, a matriz ou o germe de um movimento de classe? Não, pois várias inconsistências facilmente podem ser apontadas.

Primeiro, as relações sociais de classe implicam em um tipo de solidariedade horizontal que não pôde ser percebida a partir dos estudos de Anastásia (1983), pois as camadas de revoltosos que compunham a Sedição eram bastante heterogêneas envolvendo grandes proprietários, vaqueiros, pequenos proprietários e agregados. Em segundo lugar, como apontou Mata-Machado (1991), não houve contestação da autoridade dos grandes proprietários de terras. Houve abusos por parte da “gente meio rústica” que comandava os destacamentos, mas estes foram contestados pelos próprios revoltosos.

As tentativas fracassadas de controle desta área tão vasta e de ocupação difusa levaram a Coroa a tentar o isolamento. De acordo com Mata-Machado (1991), o isolamento da região do Vale do São Francisco se deve aos seguintes fatores: a proibição do comércio, a distância dos mercados exportadores, o estabelecimento de contagens (para a cobrança de impostos sobre mercadorias que seguiam para a zona mineradora) e a concorrência de outras regiões. Além disso, havia a cobrança do imposto da capitação, a repressão advinda da Coroa e o confisco dos bens dos líderes da Sedição. Estes fatores contribuíram, também, para a não acumulação de riquezas suficientes para enfrentar a decadência da mineração.

Porém, dois fatos importantes devem ser contrapostos ao isolamento da região: a) a persistência da comercialização de gado e de peles de animais com a Bahia e, em menor escala, com o Rio de Janeiro e b) o estabelecimento de um comércio inter-regional considerável entre localidades do médio São Francisco e entre elas e as províncias de Goiás e do Nordeste. Desta forma, “o isolamento não significou falta de produtividade. Contando com os próprios recursos, a população desenvolveu um estilo de vida autônomo, fundado na agricultura para subsistência e na utilização das riquezas naturais” (MATA-MACHADO, 1991, p.62).

Em suma, a Sedição marcou o fim do domínio econômico do sertão do São Francisco nas relações de troca com a região das minas (BOTELHO, 1994). A Coroa estabeleceu um cerco que deu início ao período de isolamento do Norte de Minas Gerais que, em termos econômicos, durou até a primeira metade do século XX. Assim, mesmo com a Independência do Brasil em 1822, não houve uma alteração neste quadro de isolamento, pois, em termos econômicos, a região não era atrativa para o capital, sendo este um importante fator para a explicação do isolamento. Além disso, a área foi transformada no último reduto de poderosas autoridades locais (potentados) (MATA-MACHADO, 1991). Segundo Botelho (1994, p.40) este quadro de “isolamento econômico e político, elementos nascidos neste

momento, deram os contornos da história local nos dois séculos seguintes”. Mesmo tendo em vista a importância histórica da Sedição, a falta de interesse do capital na região parece ser o fator preponderante para a explicação do secular isolamento da região, pois já na segunda metade do século XIX haviam sido iniciadas as construções ferroviárias no país em regiões que possibilitavam a acumulação de capital. A ferrovia somente chegou ao Norte de Minas Gerais após a primeira década do século XX, sendo a sua construção concretizada em meados do mesmo século – a ferrovia e os motivos que ocasionaram sua expansão serão discutidos no Capítulo III.

#### **1.4 - Agricultura na região**

De acordo com Mata-Machado (1991) havia no Norte de Minas Gerais o predomínio da agricultura de subsistência, porém isto não impediu a intensa comercialização da produção excedente. A agricultura era nômade, havia alternância do plantio nas áreas de cerrado e nas regiões ribeirinhas. O sertanejo utilizava também para o plantio as áreas de brejo, “verdadeiros oásis”.

Os produtos cultivados nas três áreas agricultáveis mencionadas acima eram melão, melancia e abóbora nas áreas de vazante, a mandioca (base da alimentação local), o algodão (matéria-prima da indústria doméstica de tecidos) e a mamona nas áreas de cerrado e arroz, cana-de-açúcar, tabaco e uva nas regiões de brejo. Cabe salientar que os nativos já cultivavam milho e feijão na região.

O algodão foi produto importante na região devido a sua utilização na indústria têxtil. Em 1872 foi fundada a primeira indústria têxtil de característica fabril em Taboleiro Grande, atual Paraopeba. O vale do São Francisco liderou o fornecimento de algodão e foi uma região consumidora dos tecidos produzidos pela Cedro e Cachoeira. Mata-Machado (1991, p.74) afirma que:

Entre 1872 e 1899, vinte indústrias têxteis foram instaladas em Minas Gerais, sendo que as mais importantes se localizaram na bacia do Rio das Velhas, mais exatamente nos municípios de Santa Luzia, Curvelo e Sete Lagoas. A sobrevivência dessas indústrias só foi possível devido à abundância da matéria-prima sanfranciscana e de um mercado consumidor raramente alcançado pelos tecidos ingleses.

A região do Vale do São Francisco foi apenas fornecedora de matéria-prima e não sede destas primeiras indústrias. Assim, as relações de produção não sofreram alterações passíveis de serem consideradas constitutivas ou prototípicas de relações tipicamente

capitalistas, pois ainda eram baseadas nas *relações sociais de produção*, típicas do período colonial com ênfase na pecuária e na agricultura de subsistência.

Ainda segundo o autor supracitado, a Companhia Cedro e Cachoeira instalou em Pirapora um depósito para a venda de tecidos e aquisição de matéria-prima (algodão). Este depósito apresentou uma relação direta com o crescimento econômico da cidade outrora uma aldeia de pescadores. Além disso, o algodão e o mercado consumidor da região sanfranciscana fomentaram o crescimento da Companhia e possibilitaram que seus produtos concorressem com os tecidos ingleses. O transporte se realizava pelo Rio da Velhas e pelo Rio São Francisco onde havia regiões de comércio – o tecido era descarregado em Juazeiro e distribuído para outras regiões da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe.

### 1.5 - Comércio

Mata-Machado (1991) afirma que a região, mesmo num quadro de isolamento, realizava o comércio de gado e peles com o litoral. Além disso, o Vale do São Francisco não deixou em nenhum momento de comercializar seus produtos com o interior do país. As atividades comerciais eram realizadas por meio de trocas, haja vista a carência de circulação de moeda. A própria indústria têxtil Cedro e Cachoeira se utilizou do escambo.

Algumas rotas do comércio inter-regional são descritas pelo autor supracitado. A mais importante delas, em termos de volumes transportados, foi a via navegável do Rio São Francisco, entre Guaicuí e Juazeiro. As demais rotas descritas por Mata-Machado (1991, p.77-78) são:

De Januária e São Romão, existiam caminhos para Formosa (Goiás), via Paracatu; estes dois povoados ligavam-se por terra a Diamantina, via Brasília de Minas, Coração de Jesus e Montes Claros; Guaicuí comunicava-se com Pitangui, Curvelo, Sabará e Santa Luzia por via terrestre e fluvial; Santa Luzia era o primeiro entreposto das mercadorias que seguiam para o Rio de Janeiro, em especial as peles de animais selvagens. A cidade de Paracatu, além de comercializar com os povoados das margens do São Francisco, comunicava-se com São João Del-Rei através da estrada real; São João, por sua vez, funcionava como o segundo maior entreposto dos negócios com a Corte. Todas essas rotas, à exceção de Paracatu – São João, eram mantidas pelo comércio que se realizava pelo Rio São Francisco entre Minas Gerais e a Bahia.

O transporte era realizado de duas formas: via fluvial, feito por barcas e canoas, e via terrestre, pelas tropas. Inicialmente o transporte fluvial era feito por canoas e ajoujos, por volta de 1825 apareceram as primeiras barcas no São Francisco. Os barqueiros trabalhavam com seus próprios barcos ou estavam a serviço de algum fazendeiro proprietário de barcas.

No que diz respeito ao transporte terrestre, os tropeiros realizavam o transporte de mercadorias sobre o lombo de burros, os fardos de mercadorias eram dispostos sobre cangalhas, formando os chamados costais. Os tropeiros, assim como os barqueiros, eram trabalhadores autônomos (proprietários dos meios de transporte utilizado) ou realizavam serviços para os fazendeiros.

Os tropeiros, comerciantes do transporte, se constituíam no meio de comunicação mais eficaz, pois traçavam rotas entre as localidades sendo simultaneamente emissários, oficiais, correios e transmissores das demais notícias. Suas funções iam mais além, eram os intermediários dos negócios, agentes bancários, aviadores de encomendas e de receitas. Percebe-se que além da função econômica, as tropas eram importantes meios de comunicação. Esta atividade perdurou entre o século XVIII e início do século XX, perdeu espaço com a concorrência advinda das estradas de ferro (LESSA, 1993).

Quanto às transações comerciais durante o período imperial, Mata-Machado (1991) afirma que elas eram realizadas, principalmente, com a Bahia. Os produtos comercializados eram o sal, as ferragens e os produtos de fabricação europeia – produtos de importação – e algodão, gado vacum e cavalariço, couros, peles, cereais, rapadura e aguardente – produtos de exportação.

## **1.6 - Miséria, pobreza e ‘preguiça’ do trabalhador sertanejo**

A partir dos relatos de viajantes que passaram e descreveram a região do Vale do São Francisco, Mata-Machado (1991) constrói seu argumento contrário à tese da preguiça do sertanejo. Devido ao isolamento da região dos centros mais desenvolvidos do país foi gerada uma visão de que esta região seria habitada por uma população miserável e sem recursos, porém embora desprovida do luxo dos centros desenvolvidos, a região não sofria com a miséria, praticamente inexistente, nem com uma acentuada desigualdade social.

Alguns fatores explicam a situação de uma suposta “comodidade” do sertanejo. As riquezas naturais da região e a inexistência de uma mentalidade capitalista conduziam a população a trabalhar o suficiente para a sua subsistência (MATA-MACHADO, 1991). Havia o estranhamento dos viajantes europeus, pois habituados ao regime capitalista não compreendiam a “folga” do sertanejo. Não era somente a falta de necessidade que fazia com que o sertanejo trabalhasse pouco. A incipiência do mercado, a precariedade dos transportes e

a distância dos centros consumidores eram outros fatores importantes que levavam o sertanejo a “trabalhar pouco”<sup>10</sup>.

Santos (2003) aprofunda a análise sobre a “preguiça” do norte-mineiro. Embora tenha como objeto de pesquisa o Projeto Jaíba, situado no Norte de Minas Gerais e iniciado nos anos de 1970, Santos (2003) fornece elementos para a compreensão da visão que caracteriza o trabalhador da região. A partir de uma crítica, as visões simplistas que contribuem para disseminar a tese da indolência do sertanejo, ou seja, que considera o trabalhador da região (e em geral a massa da sua população) preguiçoso, apático, ocioso, inerte, negligente e desleixado, verifica que esta visão preconceituosa tinha como pano de fundo disseminar a ideologia do trabalho dignificante. Santos (2003) afirma que:

O homem do interior do Brasil seria na visão de autores como Monteiro Lobato, Saint-Hilaire, Euclides da Cunha, um ser indolente, ocioso e ignorante. Apesar de, em determinados momentos, terem seus vínculos com a natureza e sua força enaltecida como características positivas, esses autores influenciam na construção de uma visão preconceituosa e orientada pela ideologia patronal do trabalho dignificante (SANTOS, 2003, p.116).

Assim, era preciso modificar a falta de ambição<sup>11</sup> do trabalhador do campo, sua relutância ao trabalho como fonte de melhoria dos padrões de vida no contexto do capitalismo. Entretanto, ainda de acordo com o autor supracitado, não puderam ser verificados comportamentos que caracterizassem na região a chamada tese da indolência.

Santos (2003) se apoia na tese do equilíbrio entre a satisfação da demanda e a penosidade do trabalho elaborada por Chayanov (1981)<sup>12</sup> para contrariar a suposta preguiça do pequeno produtor norte-mineiro. A referida tese sustenta que o pequeno produtor rural e sua família não baseiam seu dispêndio de energia no processo de trabalho no cálculo racional capitalista que remete a maximização dos lucros. A intensificação do seu trabalho, almejando melhorar sua condição de vida, é limitada pela sua disposição para suportar a penosidade do trabalho. Assim, quanto mais aumenta sua produtividade o trabalhador camponês tende a reduzir a autoexploração da força de trabalho familiar, equilibrando o esforço e a satisfação

---

<sup>10</sup> A ideia de que os trabalhadores da região pouco trabalhavam pode ser contestada, observando-se a situação dos barqueiros do São Francisco. Segundo Mata-Machado (1991), o barqueiro, tipo característico da região, trabalhava aproximadamente 12 horas por dia, nem por isso perdia seu bom humor ou deixava de se divertir com músicas, cachaça e mulheres. Além disso, era mais industrioso que os marinheiros ingleses, pois estava familiarizado com todas as atividades necessárias ao seu bem-estar, produzia desde sua própria casa até a roupa que vestia. Artes que os civilizados já exigiam divisão do trabalho.

<sup>11</sup> A tese da indolência foi sutilmente substituída pela visão que os pequenos produtores rurais da economia de subsistência eram pouco ambiciosos, porém essa perspectiva incorre no mesmo problema de culpar o trabalhador, no todo ou em parte, por sua condição de “pobreza”.

<sup>12</sup> CHAYANOV, A. V. Sobre a teoria dos sistemas econômicos não capitalistas. In: SILVA, José Graziano; STOLCKER, V. *A questão agrária*. São Paulo: Brasiliense, p.133-163.

das demandas. A partir desta perspectiva o pequeno produtor não pode ser considerado preguiçoso, pois ele apenas reduz sua autoexploração à medida que aumenta sua produtividade.

A lógica capitalista determina o constante incremento da produtividade, não sendo uma mera questão de escolha do capitalista individual. A revolução constante dos meios de produção é inerente à produção nos moldes capitalistas, porém a produção de subsistência não é pautada pela lógica do mercado, não havendo a necessidade de incrementar continuamente a produção haja vista a satisfazer demandas de mercado, competindo com outros produtores capitalistas.

Assim, segundo Santos (2003), os parâmetros para intensificar o trabalho não procediam da competição entre capitalistas no mercado, mas sim das necessidades familiares que encontram um limite natural preciso, ou seja, o esgotamento físico da força de trabalho. “O agricultor aumenta a intensidade do trabalho para melhorar suas condições de vida até o limite de suas condições físicas. Em determinado momento, ele pode até reduzir essa intensidade se entender que sua família está se sacrificando muito ao manter aquele ritmo” (SANTOS, 2003, p.118).

Os sertanejos viveram isolados e praticamente com seus próprios recursos de 1750 a 1947. Para Mata-Machado (1991):

Os habitantes se alimentavam da carne bovina da mandioca e dos cereais que plantavam, da rapadura que produziam e do óleo que extraíam das plantas; dos frutos, animais e mel silvestres; do peixe abundante nos rios e lagoas. Do barro construíam suas casas cobertas de palha de buriti; do couro de animais e do algodão por eles cultivados confeccionavam suas roupas; de couro eram também os móveis e utensílios. Do salitre fabricavam a pólvora com a qual caçavam e se defendiam; faziam-se transportar em cavalos que criavam ou em canoas, ajoujos, balsas e barcas que fabricavam com as melhores madeiras de lei; inebriavam-se com a famosa cachaça de Januária e com o vinho da polpa do buriti; divertiam-se com as cantigas improvisadas, os versos satíricos e as pilhérias dos remeiros do rio; faziam seu artesanato, sua música, suas festas religiosas e profanas (MATA-MACHADO, 1991, p.159).

A citação precedente denota como os sertanejos construíram sua própria existência por meio do trabalho, ainda carregado de aspectos humanos e de relações sociais que de certa forma obstaculizavam o desenvolvimento do conflito entre as classes, como a relação de *compadrio*. A divisão do trabalho nos moldes capitalistas ainda não era conhecida na região. Esta divisão somente começou a ocorrer de maneira acentuada com a inclusão da região na área de atuação da SUDENE.

## 1.7 - Modificações na posição do Norte de Minas na Capitania de Minas Gerais e a ascensão da cidade de Montes Claros

No final do século XVIII a região Norte de Minas iniciou uma mudança no seu posicionamento, tanto na Capitania das Minas Gerais quanto no país. Houve nesta época uma redução da produção aurífera o que contribuiu para que a produção de gêneros alimentícios para o abastecimento de outras capitanias aumentasse seu peso na economia de Minas Gerais sobre a passagem da região das minas de abastecida para região abastecedora (ZEMELLA<sup>13</sup>, 1990 *apud* BOTELHO, 1994). O Norte de Minas seguiu uma tendência parecida, pois houve sua reafirmação em novos mercados, tanto intraprovinciais como Paracatu, por exemplo, quanto extraprovinciais como na Bahia e em Goiás. Além disso, a região buscava se livrar do isolamento que se agravava com o declínio da atividade de mineração.

Nos anos de 1830 ocorreram transformações internas que alteraram a economia regional. Botelho (1994) afirma que as transformações da primeira metade do século XIX não seguiram as mesmas tendências verificadas no final do século XVIII. Emergiu uma nova configuração da economia e da rede urbana da região. Houve uma diminuição das exportações e a perda de importância das cidades ribeirinhas.

Botelho (1994) lança uma hipótese explicativa para as alterações no volume de produtos comercializados pela região norte-mineira. Segundo o autor:

Mudou o eixo sobre o qual girava a economia regional, passando do norte para o sul e refletindo sobre os fluxos do comércio inter-regional. Ao se deslocar para o sul, houve uma queda das exportações, sem que isso significasse necessariamente uma diminuição da atividade econômica. O norte de Minas passou a ter ligações mais estreitas com o centro e o sul da província, integrando sua economia (BOTELHO, 1994, p.48).

Segundo Botelho (1994), do ponto de vista dos produtores norte-mineiros, a conjunção de três fatores levou ao aumento da importância dos mercados do Centro e da Zona da Mata de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Primeiro, o declínio econômico da Bahia e de Goiás, mercados tradicionalmente utilizados pelo Norte de Minas. Em segundo lugar, a vinda da Família Real portuguesa para o Rio de Janeiro criou um amplo mercado para os produtos agropecuários no Norte de Minas. Por fim, em terceiro lugar, a emergência de um novo setor exportador na província de Minas Gerais: a expansão do café na Zona da Mata.

---

<sup>13</sup> ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; EDUSP, 1990.



Esta perda de importância econômica das cidades ribeirinhas se deu em virtude de alterações nas suas posições estratégicas no comércio, tanto regional quanto interprovincial. No início do século XIX as localidades que primeiro perderam seu espaço foram a povoação da Barra do Rio das Velhas e, em seguida, São Romão. Graças à produção de cana-de-açúcar, Januária conseguiu manter, por um período maior, sua importância regional. Em geral, estas cidades estão situadas à margem esquerda do São Francisco:

(...) houve um progressivo deslocamento do eixo econômico regional no sentido do afastamento do rio São Francisco, até então a principal razão de ser do Norte de Minas. Neste processo, assistiu-se à ascensão de novos núcleos urbanos, dentre os quais o grande destaque é Montes Claros (BOTELHO, 1994, p.50).

A cidade de Montes Claros ganhou importância econômica a partir de meados do século XIX. As endemias, especialmente a malária, contribuíram para que as rotas de comércio se afastassem do Rio São Francisco. Com o povoamento do interior, ou seja, dos chamados gerais, foi possível se evitar o rio. Segundo Botelho (1994, p.54), “assistiu-se uma mudança nas vias de transporte: do rio passou-se para o interior, para o sertão propriamente dito. Neste movimento, ganhou a localidade de Montes Claros”.

Ainda de acordo com o autor supracitado, Montes Claros apresenta condições ecológicas favoráveis. Localizava-se no encontro das bacias hidrográficas dos rios Jequitaiá e Verde Grande. Além disso, poderia se comunicar facilmente com as bacias do São Francisco e o Jequitinhonha devido sua proximidade. Havia, também, uma diversidade de vegetações – matas ciliares, cerrados e caatinga.

Em 1860 aumentou o nível de riqueza verificado nos inventários locais e a importância da cidade em termos econômicos, sociais e políticos. Muitos dos políticos de Montes Claros ganharam projeção no cenário provincial e nacional<sup>14</sup>. As relações sociais em Montes Claros se tornaram mais complexas, o que pode ser verificado, especialmente, na diversificação das profissões locais. Mesmo com o predomínio das atividades agrícolas, e por vezes o seu aumento, teve-se uma diversificação das profissões, notadamente, daquelas vinculadas à administração pública e ao artesanato. Botelho (1994) caracteriza as principais atividades produtivas nos anos de 1848, 1862 e 1876. Veja a tabela a seguir:

---

<sup>14</sup> De acordo com Botelho (1994), o maior exemplo é o do advogado Dr. Antônio Gonçalves Júnior que governou as províncias de Minas Gerais e de Santa Catarina. Além disso, exerceu importantes funções políticas mesmo na República.

**TABELA 1****Profissões agregadas por setores em Montes Claros- MG nos anos de 1848, 1862 e 1876**

Profissões agregadas por setores	1848		1862		1876	
	N	%	N	%	N	%
Atividades Agrícolas (criador, fazendeiro, lavrador, proprietário, vaqueiro)	345	78,3	579	81,2	1080	81,9
Artesanato (alfaiate, carpinteiro, ferreiro, pedreiro, sapateiro, ouvires, dentre outras)	41	9,2	57	7,9	143	11,0
Administração Pública (carcereiro, escrivão, professor, oficial de justiça, promotor, tabelião, sacerdote, dentre outras)	12	2,7	16	2,2	22	1,9
Profissões Liberais (advogado, farmacêutico, médico, músico, dentre outras)	3	0,7	4	0,4	5	0,5
Comércio (negociante, caxeiro, tropeiro)	38	8,6	59	8,3	60	4,5
Transporte (carreiro, arrieiro)					2	0,2
Sem Informação	2	0,5				
<b>TOTAL</b>	<b>441</b>	<b>100,0</b>	<b>715</b>	<b>100,0</b>	<b>1.312</b>	<b>100,0</b>

**Fonte:** Elaborada com base nos dados de BOTELHO (1994)

Pode-se perceber que o município de Montes Claros já passava por um processo de modernização. As profissões ligadas ao artesanato experimentaram um crescimento considerável entre os anos de 1848 e 1876. A profissão de carpinteiro que contava com 12 profissionais em 1848 passou a contar com 48 em 1876. Aumento também, verificado na profissão de sapateiro que passou de 5 para 34 profissionais no mesmo período. As atividades ligadas ao comércio, também, experimentaram um crescimento, como pode ser percebido na profissão de negociante que contava com 36 profissionais em 1848, passando para 49 em 1876. Em suma, o aumento do número de pessoas ocupadas em funções como artesanato, comércio e administração pública denota a dinamização das relações sociais em Montes Claros. O município já passava por uma modernização de suas atividades antes dos incentivos fiscais da SUDENE.

Assim, em Montes Claros, existiam algumas atividades que demandavam mão de obra assalariada. De acordo com Braga (1985) não houve no sertão norte-mineiro um processo de industrialização maciça até a chegada da SUDENE na segunda metade do século vinte. Porém, isto não significa que o município não tenha passado por um processo de modernização e dinamização de suas relações sociais. Em 1880 foi fundada uma sociedade – Rodrigues, Soares, Bittencourt, Veloso e Cia. – para a construção de uma fábrica de tecidos de algodão em Montes Claros.

As máquinas desta fábrica foram transportadas em carros de boi e em lombo de burros por longas estradas em péssimas condições. Foi inaugurada em 1882, sendo empregado um capital na ordem de 150.000\$000 (cento e cinquenta mil réis) para a sua implantação. Não dispomos das informações necessárias para compreendermos o processo de trabalho, porém Braga (1985) fornece algumas informações sobre a composição do capital da fábrica e sua produção composta de 72 (setenta e dois) teares, que produzia mensalmente 30.000 (trinta mil) metros de tecido variados e contava com 127 (cento e vinte e sete) operários. Após sete anos de funcionamento a fábrica foi totalmente destruída por um incêndio.

Outras atividades eram desenvolvidas na cidade antes da chegada da ferrovia. Existia uma charcutaria de propriedade do Cel. Maia que fabricava salsicha, presunto, mortadela, charque, banha de porco, dentre outros produtos. O coronel mantinha, também, uma fábrica de barris para embalar a banha produzida na charcutaria. Em 1914 foi inaugurada outra fábrica de tecidos de algodão, pertencente à Costa e Cia., que em 1950 passou a ser a fábrica de tecidos Santa Helena. Em 1925 foi instalado o Banco da Lavoura, primeira agência bancária da cidade.

Embora não saibamos como se davam as relações de trabalho nestas empresas, pode-se afirmar que o município de Montes Claros apresentava algumas atividades que demandavam trabalho assalariado, diferente de outras localidades que surgiram e se desenvolveram a partir da ferrovia como a cidade de Capitão Enéas-MG. Em suma, o município passava por um processo de modernização, suas relações sociais se tornavam mais complexas. A SUDENE, não por acaso, beneficiou Montes Claros de maneira mais intensa com relação aos demais municípios no Norte de Minas Gerais.

## CAPÍTULO II

### CAPITALISMO NO NORTE DE MINAS GERAIS E A IMPORTÂNCIA DA SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE (SUDENE)

Aborda-se no presente capítulo o desenvolvimento do capitalismo no Norte de Minas e o período de maior crescimento econômico da região. Na segunda metade do século XX o Norte de Minas foi incluído na área mineira de atuação da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - criada originalmente pela Lei n. 3.692 de 1959), passando por um intenso processo de transformação da sua estrutura produtiva e social. A economia da região Norte de Minas não havia passado por um processo de industrialização massiva até a chegada da SUDENE, porém como veremos ao longo deste capítulo e já vimos no capítulo anterior, o Norte de Minas já estava inserido em relações típicas do modo de produção capitalista antes da inclusão da região na área de abrangência da SUDENE.

Buscamos compreender também o desenvolvimento das contradições de classe, a partir da configuração econômica regional e de algumas disputas políticas. A concepção de classe de autores como Marx (2000a; 2009) e Thompson (1987; 1987a) e os conflitos de interesses que permearam a história da região auxiliam nossa compreensão sobre o processo de formação da classe trabalhadora no Norte de Minas Gerais.

#### **2.1 - Breves considerações sobre a transição para o capitalismo**

Pode-se definir o modo de produção capitalista a partir das seguintes características: produção orientada para a venda (predominância dos valores de troca sobre os valores de uso); separação entre a força de trabalho e os meios de produção; mediação das trocas pelo uso do dinheiro (fornecendo ao seu detentor liberdade-flexibilidade nas trocas); controle do processo de trabalho pelo capitalista; controle das decisões financeiras também pelo capitalista (este tem facilidade para investir, pois pode contrair débitos, emitir ações, hipotecar capital fixo) e concorrência entre capitais – os capitalistas concorrem por empréstimos e principalmente por mercados (venda dos mesmos produtos ou similares). Esta concorrência força o capitalista a utilizar novas técnicas que reduzem os custos da produção. Além disso, ele deve acumular de modo a investir em máquinas (capital constante) para continuar o processo (DESAI, 2001).

Em *Formações econômicas pré-capitalistas*, Marx (1991) expôs o processo de subordinação do trabalho a partir de uma teorização de caráter geral. Segundo Marx, há uma

unidade original entre uma forma de comunidade, como uma tribo, e a “propriedade natural”<sup>15</sup> a ela relacionada, ou seja, com “as condições objetivas de produção tal como existentes na natureza, como ser objetivo do indivíduo mediado pela comunidade” (MARX, 1991, p.89). Esta unidade expressa uma forma particular de propriedade concernente a um modo de produção específico, evidenciando-se no relacionamento entre indivíduos e destes com a natureza, em suma, com seu modo específico de trabalho.

Neste caso, a comunidade e a propriedade que nela se baseia podem ser reduzidas a um estágio específico do desenvolvimento das forças produtivas dos indivíduos trabalhadores – a que correspondem relações específicas destes indivíduos entre si e com a natureza. Até certo ponto, reprodução. Depois disto, transforma-se em dissolução (MARX, 1991, p.89).

É o conflito entre as forças produtivas e as relações sociais de produção que desenvolve e destrói os modos de produção históricos. Esta contradição que marca as etapas da história será discutida um pouco à frente visando a elucidar a expansão capitalista para novas áreas. Por hora, ressalta-se o processo histórico de subordinação do trabalho ao capital.

Nas formações sociais em que predominam uma unidade entre os sujeitos e as condições objetivas da sua produção ou naquelas em que a existência subjetiva pressupõe uma entidade comunitária como condição da produção – os indivíduos se relacionam com as condições de produção na medida em que, e somente a partir desta condição, fazem parte da comunidade –, o desenvolvimento das forças produtivas é bastante limitado. A evolução das forças produtivas rompe esta unidade e, este rompimento, é pressuposto da evolução destas forças. Marx (1991, p.91-2) se preocupa com “a relação do trabalho com o capital, ou com as condições objetivas do trabalho como capital, pressupõe um processo histórico que dissolve as diversas formas nas quais o trabalhador é um proprietário e o proprietário trabalha”.

Marx (1991) apresenta quatro pré-requisitos ou processos históricos de dissolução para a emergência do trabalhador livre: 1º) a dissolução da relação com a terra (condições objetivas de trabalho) que se apresenta como condição natural de produção do homem; 2º) a dissolução da relação, em que o homem é o proprietário dos instrumentos de trabalho e o trabalho é artesanal; 3º) o homem não mais deve possuir os meios de consumo anteriores à

---

<sup>15</sup> Esta forma de propriedade não remete a forma de propriedade privada burguesa atual. Nos termos de Marx (1991, p.90), “propriedade – e isto se aplica as suas formas asiática, eslava, antiga clássica e germânica – originalmente significa uma relação do sujeito atuante (produtor) (ou um sujeito que reproduz a si mesmo) com as condições de sua produção ou reprodução como suas, próprias. Portanto, conforme as condições de produção, a propriedade terá formas diferentes”. Assim, seria precipitado afirmar que essa propriedade natural, baseada em condições de produção específicas seja semelhante às formas de propriedade burguesas, baseadas nas condições de produção que subsumem o trabalho ao capital com vistas à produção de valores de troca.

produção, espécie de fundo de consumo para sua manutenção enquanto produtor, dissolução da relação em que é proprietário dos meios de subsistência e 4º) a dissolução das relações que apresentam o trabalhador como parte direta das condições objetivas de produção, sendo objeto de apropriação na qualidade de escravos ou servos. Sem a concretização destes pré-requisitos históricos:

O trabalhador não pode aparecer como trabalhador livre, como capacidade de trabalho puramente subjetiva, sem objetividade, enfrentando as condições objetivas da produção como sua *não-propriedade*, como propriedade alheia como valor existente por si mesmo, como capital (MARX, 1991, p.93).

Os processos históricos de dissolução, segundo Marx (1991), levam o indivíduo a se confrontar com as condições objetivas de produção como propriedade alheia, que não lhe pertence, mas, simultaneamente, há a possibilidade de intercâmbio de valor por meio do trabalho vivo. Em outros termos, pode-se ter acesso aos meios de subsistência mediante a atuação sobre as condições objetivas de produção, ou seja, pelo trabalho, mas a relação passa a ser pautada pela troca. Estes processos realizaram a dissociação de elementos combinados como o produtor direto e o solo, o produtor direto e os instrumentos de produção e o produtor direto e os meios de subsistência. Nunca é demais enfatizar que as relações sociais de produção pré-capitalistas somente foram dissolvidas por que houve um desenvolvimento das forças produtivas.

O capital, segundo Marx (1991), deriva da riqueza mercantil e usurária existente na forma de dinheiro, porém o dinheiro somente pode ser trocado pelas condições de produção por estarem estas separadas do trabalho, como apontamos acima nos processos históricos de dissolução. Esta possibilidade de transformação da riqueza monetária em capital é dependente da existência de trabalhadores duplamente livres e de certa capacidade artesanal dos produtores – utilização dos instrumentos de trabalho. Para Marx (1991):

Sua formação original [do capital] ocorre, simplesmente, porque o processo de dissolução de um velho modo de produção permite que o valor existente como *riqueza monetária* adquira, de um lado, as condições objetivas do trabalho para, do outro lado, trocar trabalho *vivo* dos trabalhadores, agora livres, por dinheiro. Todos esses elementos já existem. O que os separa é um processo histórico, um processo de dissolução e é *este* que possibilita ao dinheiro transforma-se em *capital*. [...] *O capital reúne as massas de mãos e os instrumentos preexistentes. É isto, e somente isto, que o caracteriza. Ele os reúne sob seu domínio.* Esta é sua *acumulação real*; a acumulação de trabalhadores, com seus instrumentos, em determinados pontos (MARX, 1991, p. 103-104).

Assim, a riqueza monetária não apresenta primazia na gênese do capital. Ela pode sim acelerar o processo de dissolução das relações de produção anteriores. No caso específico da Inglaterra, Marx (1998) analisa a transição a partir da categoria *acumulação primitiva* de capital, ou seja, uma acumulação que não decorre do modo de produção capitalista, sendo seu marco inicial. O “cercamento dos campos” na Grã-Bretanha é o exemplo utilizado por Marx para ilustrar sua tese.

Marx afirma que há a necessidade de que o capitalista possuidor do dinheiro, dos meios de produção e de subsistência entre em contato com o possuidor da força de trabalho. Este, por sua vez, deve permanecer duplamente livre de sua vinculação direta como meio de produção (servo ou escravo) e livre dos meios de produção (de sua posse), como foi apontado anteriormente a partir dos processos históricos de dissolução.

A partir do estabelecimento destes dois polos (capitalista e força de trabalho), que devem a sua existência recíproca às relações que empreendem, há uma alteração nas relações de produção pela dissociação entre os trabalhadores e os meios de produção. Conforme Marx (1998, grifo nosso):

O processo que cria o sistema capitalista consiste apenas no processo que **retira ao trabalhador a propriedade de seus meios de trabalho, um processo que transforma em capital os meios sociais de subsistência e os de produção e converte em assalariados os produtores diretos**. A chamada acumulação primitiva é apenas o processo histórico que dissocia o trabalhador dos meios de produção. É considerada primitiva porque constitui a pré-história do capital e do modo de produção capitalista (MARX, 1998, p.828).

Assim, Marx fornece os elementos para a compreensão da transformação do trabalho em mercadoria, trocada por meios de subsistência pelo trabalhador e utilizada, pelo capitalista, na forma de *consumo produtivo* para a fabricação de outras mercadorias. A concepção *materialista histórica* do autor confere a importância decisiva à estrutura econômica da sociedade feudal, pois os elementos para a formação da sociedade capitalista emergiram por meio da sua decomposição. O trabalhador (ou o trabalho) só se torna mercadoria ao se dissociar de sua condição de escravo, servo, e de sua subordinação aos regulamentos das corporações. A única alternativa que lhe restaria para garantir sua sobrevivência seria a venda da sua força de trabalho.

Fine (2001) afirma que a exposição de Marx sobre o processo de acumulação primitiva é clara. O que pode ser questionado é se o conceito é adequado à análise da transição em diferentes sociedades. Entendemos que o próprio Marx (1998, p.830) adverte sobre o alcance territorial e histórico de sua abordagem, pois “a história dessa expropriação

assume matizes diversos nos diferentes países, percorre várias fases em sequência diversa e em épocas históricas diferentes”. Este ponto é fundamental para evitar a transposição automática da análise de Marx sobre a acumulação na Grã-Bretanha para outros casos históricos, como o caso brasileiro.

## **2.2 - Breves considerações acerca do sistema colonial e o capitalismo no Brasil**

Embora não tenhamos a pretensão de fazer uma discussão aprofundada do capitalismo no Brasil, devido aos limites do presente estudo, algumas considerações, ainda que breves, sobre o capitalismo brasileiro devem ser feitas para se evitar o equívoco de se considerar a economia colonial e também a economia norte-mineira anterior à SUDENE como sendo caracterizadas como “modo de produção escravista”.

Mello (1986) a partir de sua crítica ao “formalismo”, especialmente da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe), afirma que para identificar o modo de produção dominante nas formações sociais ao longo da história faz-se necessário compreender como as relações sociais básicas são “inventadas” e “reinventadas” em contextos específicos. Não sendo possível identificar, desta forma, escravidão ao modo de produção escravista ou servidão ao feudalismo. A análise não pode ser refém de esquemas de desenvolvimento pré-concebidos. Assim, Mello (1986) propõe a difícil tarefa de reconstruir o conceito de Economia Colonial.

A Economia Colonial pode ser definida a partir das seguintes características: altamente especializada, sendo complementar à economia da metrópole (exportavam produtos coloniais como açúcar, metais preciosos, tabaco, dentre outros e importavam produtos manufaturados); produção mercantil organizada pelos proprietários dos meios de produção; trabalhador direto sujeito à compulsão – trabalho servil ou escravo (parte do tempo da força de trabalho era empregada na produção de subsistência – anulando, nesta atividade, o caráter mercantil da produção de alimentos). Salienta-se que a relação metrópole-economia colonial se dava a partir do monopólio do comércio exercido pela burguesia metropolitana – exclusivo metropolitano (MELLO, 1986).

O autor transpõe as análises que ressaltam as aparências ao reconhecer que a colonização moderna faz parte de um processo mais amplo, pois constitui o modo de produção capitalista. Mello (1986) afirma que :



A economia colonial organiza-se, pois, para cumprir uma função: a de instrumento de acumulação primitiva de capital. Dever-se-iam estabelecer, portanto, mecanismos capazes de ajustar a economia colonial à sua razão de ser, mecanismos de exploração que permitissem: 1) produzisse a economia colonial um excedente que se transformava em lucros ao se comercializar a produção no mercado internacional; 2) a criação de mercados coloniais à produção metropolitana; e 3) que o lucro gerado na colônia fosse apropriado quase que integralmente pela burguesia metropolitana (MELLO, 1986, p. 39).

A produção mercantil colonial foi reinventada para incitar a transição ao capitalismo. O capital comercial, circunscrito ao âmbito da circulação, adentrou a esfera da produção formando a economia colonial. Este capital imprimiu na colônia seu caráter mercantil, assegurando a realização da sua produção no mercado mundial. Colonizou-se para o capitalismo, “reinventou” o trabalho servil e o trabalho escravo e, no caso da escravidão, assegurou a reprodução das relações sociais, com o tráfico, setor do comércio colonial e mola de acumulação” (MELLO, 1986, p.41). Assim, pode-se notar que o capital comercial propiciou o desenvolvimento das forças produtivas e suas correspondentes relações de produção, atendendo seus interesses de acumulação.

A colonização se relaciona com o processo de constituição do capitalismo na Europa. A acumulação de capital proveniente da colônia e sua concentração nas mãos da burguesia metropolitana e a criação de um mercado colonial foram essenciais para a transição do feudalismo ao capitalismo. “O que há, portanto, é uma única totalidade, ou melhor, um único processo, em que o ‘sentido’ e os rumos são determinados pelas contradições que animam as economias metropolitanas” (MELLO, 1986, p.42). Na mesma direção, Oliveira (1980) afirma que a colônia produzia para um tipo especial de comércio, ou seja, o comércio colonial. Assim, o objetivo que comandava o processo de colonização era a acumulação primitiva de capital na metrópole.

O escravismo colonial alimentava este processo de acumulação primitiva de capital, porém seu efeito interno nas economias coloniais era o impedimento à diferenciação da divisão social do trabalho.

A acumulação, em economias desse tipo, de que a brasileira é exemplo eloqüente, resulta na ampliação do fundo de terras, sem entretanto produzir renda da terra, e ampliação do fundo de escravos, que corresponde ao capital constante; é uma acumulação de riquezas, mas não de capital (OLIVEIRA, 1980, p.23).

A unidade entre economia colonial e desenvolvimento do capitalismo estimulou o período manufatureiro, movimento que, posteriormente, levou à Revolução Industrial, ou seja, a emergência do modo especificamente capitalista de produção. Com o surgimento de

forças produtivas capitalistas a acumulação não mais precisou de apoios externos. Assim, este movimento propõe e estimula a extinção da economia colonial (MELLO, 1986).

A oposição entre capitalismo industrial e economia colonial ocorreu porque se demandava das colônias alimentos e matérias-primas produzidas em massa (não mais produtos agrícolas e metais precisos), somente a produção em massa poderia reduzir os preços destes produtos. Visava-se a complementaridade da produção mercantil para reduzir os custos de reprodução da força de trabalho e o custo dos elementos componentes do capital constante; se exigia da periferia a generalização das relações mercantis, em outras palavras, a mercantilização da força de trabalho – isto significava uma contradição com relação às formas de trabalho compulsório.

Em suma: o capitalismo industrial “propõe” a formação de uma periferia produtora, em massa, de produtos primários de exportação, organizando-se a produção em bases capitalistas, quer dizer, mediante trabalho assalariado. É desta periferia que deveriam fazer parte as economias latino-americanas, conjuntamente às demais economias pré-capitalistas (MELLO, 1986, p.45).

Este quadro leva, na América Latina, a crise da economia colonial. Embora não seja destruído o trabalho compulsório – um dos fundamentos da economia colonial –, há o estímulo decisivo à ruptura com o Pacto Colonial e à composição dos Estados Nacionais. Esta ruptura não estimulou de imediato a difusão do capitalismo na região, devido às dificuldades internas para se organizar economias exportadoras vigorosas (MELLO, 1985).

No Brasil, segundo Oliveira (1980), algumas restrições marcaram o desenvolvimento tardio do capitalismo no país.

Repassando, rapidamente, a ausência de uma economia de trocas anterior, uma divisão social do trabalho entre campo e cidade estanca, a concentração da renda historicamente determinada pelo complexo agroexportação/escravismo, a ausência de “virtualidade técnica” da força de trabalho e, com a Abolição, a explosão de uma “população para o capital”, marcarão, fortemente, as condições do nascente capitalismo industrial no Brasil da República Velha (OLIVEIRA, 1980, p.28).

Além destas restrições, havia a *intermediação comercial e financeira externa* que evidenciava a irracionalidade do sistema econômico brasileiro orientado por uma burguesia agrária. O financiamento externo sustentava a economia agroexportadora, entretanto este mecanismo de financiamento obstava a produção do valor de mercadorias que se realizassem internamente.

Na exacerbação desse processo, os requerimentos do financiamento externo acabavam por consumir todo o valor da economia agroexportadora, com o que negavam a própria forma de produção; em última análise, o valor gerado pela economia agroexportadora acabou por destinar-se substancialmente a pagar *os custos da intermediação comercial e financeira externa*, operando-se uma redistribuição da mais-valia entre *lucros internos* e *lucros externos* completamente desfavorável aos primeiros (OLIVEIRA, 1980, p.31).

A crise dos anos trinta evidencia o quão problemático era este sistema econômico. O último recurso de sustentação deste sistema, pautado pela “irracionalidade”, foi a destruição dos excedentes de café. O financiamento externo à economia agroexportadora era um obstáculo ao desenvolvimento de uma divisão social do trabalho em direção ao capitalismo industrial. Os setores não exportadores não apresentavam o sistema de financiamento, acima descrito. Este sistema, utilizado nas atividades agroexportadoras, consumia a maior parte do excedente produzido pelas exportações e pela totalidade do sistema econômico.

Silva (1985) adverte que, no nível estrito da *circulação de capitais*, não se pode compreender o movimento real do capital. É necessário pautar a análise pelo conceito de *reprodução de capitais*. Desse modo, contrariamente à observação de Oliveira (1980) de que o financiamento externo e o conseqüente pagamento dele com juros seria um impedimento ao desenvolvimento do capitalismo no país. Silva (1985) afirma que, ao nível estrito das contas externas do Brasil com o exterior, parece correto dizer que nada ficou destes empréstimos no país. Esta visão “choca-se, entretanto, com a impossibilidade de explicar o desenvolvimento do capitalismo no Brasil, em particular as transformações capitalistas da economia cafeeira, se não considerarmos o papel fundamental desempenhado pelos empréstimos externos” (SILVA, 1985, p.33).

Assim, estes empréstimos se converteram: no financiamento da imigração massiva de trabalho (contribuindo para a formação de um mercado de trabalho no Brasil); na construção de numerosas estradas de ferro; na implantação de serviços públicos e industriais (tais como eletricidade, transporte urbano, dentre outros) e na construção e consolidação do Estado no país (SILVA, 1985). Isto contribui substancialmente para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

### **2.3 - Capitalismo no Norte de Minas Gerais e a SUDENE**

Como apontamos no primeiro capítulo, a economia do Norte de Minas se caracterizava pela pecuária e pela agricultura de subsistência. A pecuária deve ser considerada como atividade concernente ao modo de produção capitalista, na medida em que estava

orientada para o mercado e contribuía para a reprodução da força de trabalho na região das minas. Isto pode ser percebido no caso do comércio exercido com a região das minas que, por sua vez, estava orientada para o processo de acumulação de capital na metrópole.

Neste sentido, Silva (1985) afirma que as relações “pré-capitalistas” (ou não capitalistas) podem ser “predominantes” em alguns setores ou, quiçá, em certas regiões de uma formação social que apresente o modo de produção capitalista como dominante – caso, por exemplo, do Norte de Minas com a produção de subsistência. Seria precipitado afirmar que o modo de produção em tais regiões seria escravista, feudal ou pré-capitalista, pois a “própria existência dessas relações é o resultado de uma forma determinada de dominação do capital” (SILVA, 1985, p.23). Estas relações têm para o capital a virtude de assegurar, no caso da agricultura de subsistência, a redução dos custos com a reprodução da força de trabalho. Em resumo, são relações que existem em decorrência de sua articulação-subordinação às relações dominantes.

O norte de minas já estava inserido em relações capitalistas. Resta compreender quais fatores contribuíram para que a região passasse por um processo de modernização e industrialização. Libby (2002) fornece o modelo de protoindustrialização para explicar a transição para o sistema fabril, busca uma compreensão do considerável crescimento da indústria têxtil doméstica em Minas Gerais no século XVIII e seu posterior colapso no século XIX.

O autor apresenta uma definição do modelo, de uma maneira geral, e as pré-condições para sua emergência:

Produção em grande escala de bens industriais destinados a mercados distantes, baseado em mão-de-obra barata e camponesa. Entre as pré-condições para uma “decolagem” protoindustrial estavam a deterioração ou modificação das relações feudais de dominação, o crescimento do comércio inter-regional e/ou internacional e um tendência de crescimento demográfico provocado pela progressiva implementação de métodos agrícolas mais produtivos, que por sua vez liberava uma certa parcela do campesinato para engajar-se em atividades não-agrícolas (LIBBY, 2002, p.239).

Segundo Libby (2002), as pré-condições citadas acima se reforçavam mutuamente à medida que se enfraquecia o poder senhorial ou o senhor feudal optava por trocar direitos em serviços ou, ainda, ele próprio promovia atividades protoindustriais. Havia uma facilidade para que os mercadores captassem a mão de obra rural subutilizada e sem comprometimento com regulamentos corporativos. Destaca-se que os trabalhadores rurais das protoindústrias não abandonavam a agricultura ou a criação, atividades que por um lado contribuía para a

sobrevivência da família camponesa e por outro eram essenciais para manter o baixo custo da mão de obra.

O autor supracitado busca compreender a situação econômica e social das Gerais do século XVIII e XIX a partir das pré-condições mencionadas. O modelo de protoindustrialização não explica o surgimento do sistema fabril em Minas Gerais e muito menos no Norte do estado. Segundo o autor supracitado existia uma baixa produtividade da indústria têxtil doméstica mineira no ano de 1885 (4,7 milhões de metros), inferior à produção entre os anos de 1817 e 1828 (7,7 milhões de metros). Mesmo com o aumento demográfico e o conseqüente aumento da demanda interna a indústria têxtil doméstica não desenvolveu. Nos termos de Libby (2002, p.276) “não parece nada conveniente falar de uma transição da protoindustrialização para um sistema fabril mais ‘dinâmico’”.

Além disso, ainda segundo o autor, ocorreu um processo de desindustrialização na segunda metade do século XIX, com uma invasão dos tecidos estrangeiros no mercado mineiro. Para que a protoindustrialização gerasse a industrialização seria necessário o surgimento de novas relações de produção com a penetração do capital na esfera produtiva. No caso do Norte de Minas, especificamente, Libby (2002) não verificou a ocorrência de atividades protoindustriais na região.

Embora o Norte de Minas já estivesse inserido e apresentasse relações sociais típicas do capitalismo, o processo de modernização e industrialização regional foi bastante dinamizado na década de 1960, quando o Norte de Minas passou a receber os incentivos da SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste). Nos próximos parágrafos abordaremos, ainda que brevemente, o contexto econômico, social e político da região Nordeste do Brasil que motivou implementação desta autarquia.

### **2.3.1 - Breves considerações acerca do Nordeste brasileiro segundo Celso Furtado**

Segundo Furtado (1989, p.15), no Nordeste, “desde seus primórdios, tudo se apresenta como definitivo, com os traços básicos que persistiriam por séculos”. Estrangeiros produzindo riquezas a partir dos recursos renováveis da região e destinando sua produção ao mercado europeu. A população nordestina foi domesticada para a servidão e quando resistiu foi dizimada. Um Fluxo migratório foi criado para suprir a insuficiência de braços.

Estava lançada uma operação transcontinental de grande envergadura, com o objetivo de criar um fluxo de exportação para um mercado situado a milhares de quilômetros. Dessa forma, os critérios econômicos se sobrepõem a tudo. Poucas

vezes na história humana uma formação social terá sido condicionada em sua gênese de forma tão cabal por fatores econômicos. A mão-de-obra escrava é contabilizada pela empresa à maneira dos bens de produção, com provisões para manutenção e amortização (FURTADO, 1989, p.15).

Com o surgimento da economia exportadora nordestina, na primeira metade do século XVI, aconteceu a ocupação das terras úmidas litorâneas. Esta economia exportadora gerou uma periferia que a abastecia de animais de tração e de proteína animal. Cabe lembrar que a população do litoral estava submetida a um regime de trabalho desgastante (FURTADO, 1989). Tal como ocorreu no Norte de Minas, como expusemos acima, a ocupação das terras do interior se dava por meio do aprisionamento ou destruição das populações nativas. Aos que empreendiam essa tarefa – aprisionar e destruir populações autóctones – foram distribuídas imensas áreas de terras. A pecuária extensiva era a atividade preponderante no interior nordestino e diferente do que ocorria na economia de exportação que visava à rentabilidade, a pecuária assumia a forma de economia de subsistência.

Percebe-se uma vinculação entre as economias do litoral e do interior, porém esta relação não impedia a expansão para o interior devido ao caráter de subsistência da produção interiorana.

Se o pólo exportador litorâneo estava crescendo, a demanda de insumos provenientes da periferia se expandia, podendo ser satisfeita mediante intensificação no uso dos recursos disponíveis. Deixando de crescer o setor exportador, a periferia podia continuar sua expansão vegetativa, porquanto o essencial de sua produção era autoconsumido e a disponibilidade de terras considerável (FURTADO, 1989, p.16).

O Nordeste exportador apresentava suas atividades produtivas vinculadas ao mercado. Furtado (1989, p.17) diz que “o setor exportador estava na total dependência da demanda externa para crescer: nos períodos de declínio desta, as atividades produtivas se atrofiavam com liberação de fatores que, bem ou mal, iam sendo absorvidos pelo subsistema periférico”. A periferia apresentava uma produtividade inferior à do litoral. Dessa forma, a transferência de fatores para o interior ocasionava um declínio e produtividade do *complexo econômico nordestino*, sendo que a abundância de terras favorecia esta acomodação.

Na segunda metade do século XVII se iniciou o declínio da demanda externa, refletida em uma baixa no preço do açúcar. Isto não conduziu o desmanche da atividade exportadora e nem a busca de alternativas. Este quadro de atrofiamento das exportações foi amenizado pelo crescimento da periferia, mas os investimentos ali realizados apresentavam rendimentos decrescentes na medida em que havia um afastamento das terras do litoral.

Este quadro econômico nordestino contribuiu para a ocupação das terras do semiárido.

A instabilidade e a longa decadência da economia de exportação litorânea influíram na configuração definitiva da *facies* sócio-econômica da região semi-árida. Com efeito, foi esse quadro evolutivo que permitiu liberar os recursos humanos que viabilizaram o povoamento do semi-árido numa escala bem superior àquela que encontrava justificção econômica na demanda de insumos gerada pelas atividades de exportação (FURTADO, 1989, p.20).

A zona do semiárido apresentava uma espécie nativa de algodão, cultivada comercialmente e que apresentou um grande impacto na configuração socioeconômica prevalecente naquela zona.

Em suma, a sociedade do semiárido, tendo seu processo de ocupação sustentado pela pecuária extensiva, se caracterizava pela dispersão espacial dos camponeses<sup>16</sup> e sua total dependência com relação aos proprietários de terras. Esta configuração econômica não dava margem à acumulação por parte dos trabalhadores. Os trabalhadores estavam condenados ao imobilismo, reproduziam mecanicamente o passado (FURTADO, 1989).

A seguinte passagem de Furtado (1989) sintetiza os fatores que contribuíram para a estagnação do Nordeste:

As sociedades que não realizaram qualquer investimento no fator humano até os albores do século atual foram condenadas às piores formas de subdesenvolvimento. A passividade da população, sua inaptidão para organizar-se na ação política, seu profundo sentimento de insegurança, levando-a a buscar proteção, contribuíram para implantar o imobilismo social e a estagnação econômica. A rígida hierarquia social e o autoritarismo da classe dirigente. Assim, o ecológico, o econômico, o social e o político se entrelaçaram para produzir o duro cimento em que se alicerçou o subdesenvolvimento do Nordeste (FURTADO, 1989, p.23).

No século XX, alguns fatos continuam a evidenciar a realidade econômica adversa do Nordeste: desaquecimento do mercado têxtil internacional (havia o agravante de que a indústria têxtil nordestina não conseguia competir no mercado nacional com as indústrias do Centro-Sul); política cambial do Governo Federal desfavorável às regiões

---

<sup>16</sup> Segundo Furtado (1989, p17), no “Nordeste exportador, todas as atividades produtivas estavam ligadas ao mercado: o rural e o urbano formavam um contínuo do ponto de vista econômico, prevalecendo sempre os mesmos critérios ordenadores. Um capitalismo dependente pode existir fora do regime assalariado: seu crescimento dá-se por indução externa, demanda e oferta comandadas do exterior. Mas, fora do setor exportador, tende a emergir uma economia camponesa. A terra, sempre apropriada por latifundiários, é em parte cedida precariamente, em pequenas parcelas, a agricultores que retribuem a posse com uma parte do produto, a qual é absorvida como insumo no setor exportador. A relação entre os dois subsistemas assemelha-se, destarte, à que se configura entre campo e cidade no quadro feudal europeu”.

exportadoras e expansão rodoviária visando à integração nacional, mas que favorecia a entrada de mercadorias do Centro-Sul (CARDOSO, 2000).

Este breve comentário sobre a situação econômica do Nordeste fornece um panorama da grave problemática que envolvia a realidade econômica da região. Nos termos de Cardoso (2000, p.209), “os sérios desníveis verificados entre as forças produtivas do Nordeste e do Centro-Sul, agravavam cada vez mais as disparidades existentes entre tais regiões, inclusive com repercussões sobre o próprio processo de crescimento da economia do País como um todo”.

Desta forma, a interferência do Governo Federal no Nordeste com o objetivo de fomentar seu desenvolvimento, expressava uma concepção de que os problemas da região deveriam ser enfrentados a partir de uma perspectiva global, no âmbito da economia nacional. Isto significava uma dinamização da economia primário-exportadora nordestina, marginalizada pela industrialização do Centro-Sul do Brasil.

Somente em meados do século XX esta situação começa a ser alterada com a intervenção planejada do Estado na região, através da SUDENE.

### **2.3.2 - Considerações sobre a SUDENE**

O projeto de criação da SUDENE foi aprovado no ano de 1959, Lei n. 3.692. Sua implementação marcou a forma mais organizada e sistemática de intervenção do Estado na região Nordeste do Brasil, porém esta autarquia não surgiu da noite para o dia, foram necessários diversos estudos, discussões e conflitos (especialmente no Congresso Nacional) para que os projetos que envolvessem a SUDENE fossem concretizados.

O GTDN<sup>17</sup> (Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste), criado em 1956, indica os pontos básicos para as ações no Nordeste. Estes se relacionavam à estrutura produtiva<sup>18</sup> regional: estimular o investimento em indústrias; elevar a oferta de alimentos agrícolas; tornar a zona do semiárido mais resistente às secas e colonizar o Maranhão, expandindo a fronteira agrícola nordestina (CARDOSO, 2000). Destaca-se que as proposições

---

<sup>17</sup> Segundo Cardoso, a proposta do GTDN previa a criação de um órgão que conduzisse as ações indicadas, até que se fosse criado uma instituição que executasse de forma definitiva as proposições do referido Grupo de Trabalho. Dessa forma, foi criado em 1958, o CODENO (Conselho de Desenvolvimento do Nordeste) que funcionou até a criação da SUDENE.

<sup>18</sup> Cardoso (2000) afirma que há uma segunda forma de interpretar os objetivos e propostas do GTDN, visava-se transformar a realidade regional nordestina a partir das forças governamentais, retirando o poder das lideranças ali enraizadas (o baronato do açúcar e as distintas oligarquias rurais).



do GTDN, grupo coordenado por Celso Furtado, expressam orientações estruturalistas da CEPAL.

Estes aspectos foram contemplados no I Plano Diretor da SUDENE, plano que fora aprovado em um momento de mudanças políticas, especialmente, com a renúncia de Jânio Quadros, fato que ajudou a vitalizar a vida parlamentar. Sendo aprovado em 14 de dezembro de 1961, pela Lei n. 3.995, o Plano Diretor possibilitou recursos para a execução de um conjunto de projetos em diversos setores. Segundo Furtado (1989), o Plano Diretor contemplava os setores de:

(...) eletrificação, transporte, hidrologia, reconstrução da economia agrícola, industrialização, saneamento básico, silagem e armazenagem, estocagem de alimentos para emergência de seca, aproveitamento de recursos minerais, educação de base, colonização, perfuração de poços e levantamento cartográfico (FURTADO, 1989, p. 125).

Percebe-se que o Plano apresentava uma visão global dos problemas, apontando os pontos de intervenção para retirar o Nordeste do atraso que havia acumulado (FURTADO, 1989). Vários problemas foram verificados para a implementação e atuação da SUDENE. Furtado (1989) e Cardoso (2000) observaram a demora para a aprovação do I Plano Diretor, que ficou um ano e sete meses esperando aprovação nas duas casas do Congresso.

Um dos problemas apontados na luta contra o subdesenvolvimento nordestino era a escassez de pessoal especializado e motivado. A assistência estrangeira apresentava suas falhas, pois havia a necessidade dos técnicos se adaptarem a região, o que levava tempo. Eles não estavam aptos para enfrentar problemas gerais. Além disso, havia o problema de formação nas escolas superiores da região, como a subutilização dos equipamentos, o elevado custo de formação (devido ao reduzido número de alunos). A origem social dos acadêmicos, também, se configurava um problema para a atuação da SUDENE. No caso dos engenheiros agrônomos, em sua totalidade, eram originários de famílias de grandes proprietários e coisas afins (FURTADO, 1989, p.86).

Assim, foi realizado um programa de treinamento preparatório para o vestibular em Agronomia que recrutava jovens do interior, boa parte deles de origem modesta, concedendo bolsas de estudos que seriam mantidas em caso de ingresso no ensino superior. Existia ainda o apoio aos estudantes de mestrado – como veículo para pesquisa de campo e colocação na SUDENE após sua formação. Enfim, visava-se um contato direto com os universitários, difundir entre eles os trabalhos técnicos elaborados pela SUDENE e tornar a região interessante para estes futuros profissionais, evitando sua saída para outras regiões do

país, notadamente o Centro-Sul, e integrando-os na tarefa de modernizar o Nordeste (FURTADO, 1989).

Furtado (1989) considerava que a ajuda externa seria importante para o desenvolvimento do Nordeste, para a implementação das políticas da SUDENE. A Aliança para o Progresso era uma política do governo norte-americano para estimular mudanças orientadas para a modernização e o desenvolvimento na América Latina. De acordo com o autor supracitado, uma eficaz ajuda internacional seria importante para modificar as estruturas arcaicas da região, sem utilizar a violência.

Porém, a Aliança para o Progresso estava inserida em um contexto de competição Leste-Oeste, mostrou-se inconsistente com relação às diretrizes que orientavam a SUDENE. A ameaça de expansão do socialismo da URSS fazia com que as medidas adotadas pelos Estados Unidos não seguissem as mesmas diretrizes estipuladas pela autarquia. Como exemplo, pode-se citar a criação das “casas do trabalhador” que tinham como objetivo, implícito, esvaziar as Ligas Camponesas. Na perspectiva da SUDENE as Ligas eram vistas de forma positiva, pois refletiam um esforço de organização dos trabalhadores. Além disso, a Aliança para o Progresso apoiava candidatos aos governos estaduais, contrariamente a visão de Furtado (1989) que considerava influências partidárias prejudiciais ao objetivo de desenvolvimento do Nordeste. Nos termos de Furtado (1989):

Havíamos lutado duramente para impor um planejamento coerente e submeter as iniciativas dispersas dos governos estaduais a diretrizes orientadas para a integração regional. É natural, portanto, que resistíssemos às ingerências de uma agência de um governo estrangeiro que pretendia sobrepor sua doutrina e suas prioridades a uma política tecnicamente consistente, democraticamente concebida na região e sancionada pelo Congresso Nacional (FURTADO, 1989, p.132).

Outro problema, segundo Furtado (1989) era a existência de uma pressão demográfica em parte dos solos do semiárido e nas terras úmidas do litoral – estas monopolizadas pelo açúcar. Ações para aliviar esta situação seriam problemáticas, pois liberaria um contingente de mão de obra que os centros urbanos não seriam capazes de absorver. Além disso, as cidades já passavam por um crescimento demográfico, elevando o número de subempregados que já era considerável. Neste sentido, o I Plano Diretor da SUDENE considerava a colonização em áreas de floresta úmida.

Assim, áreas potenciais do Maranhão começaram a ser estudadas, sendo os resultados estimuladores para a realização de um projeto de colonização. Seria necessário dotar a região de infraestrutura, montar uma rede de postos de saúde (dado o grande número

de enfermos na região formado por pessoas que se deslocavam espontaneamente para a região), educação básica, transporte, eletricidade, escoamento da produção, dentre outros.

O objetivo era implementar unidades de exploração familiares de extensão considerável, cerca de 50 hectares. Estas terras apresentariam uma configuração radial, com a aglomeração de famílias, facilitando a prestação dos serviços básicos e assegurando que a moradia seria construída no próprio lote do colono. Buscou-se também preservar uma área contínua de floresta entre os lotes. Para Furtado (1989, p.112), o objetivo era a “utilização econômica do complexo amazônico sem grandes dispêndios de capital e preservando seu equilíbrio ecológico”.

Furtado (1989) afirma que seria necessária uma profunda transformação da estrutura agrária nordestina, sem a qual a miséria no campo prevaleceria e a criação de empregos nas cidades, por meio da industrialização, não alteraria o quadro atual. Porém, os Planos Diretores que necessitavam de aprovação no Congresso não contemplavam uma alteração na estrutura fundiária com uma distribuição mais justa das terras. Isto pode ser explicado pela relação entre o Estado e a classe economicamente dominante. Segundo Miliband (1972), os detentores do poder estatal são, também, os agentes do poder econômico privado. As razões que explicam esta relação muito próxima entre classe economicamente dominante e o Estado será aprofundada no próximo capítulo.

Em 1963 ocorreu a aprovação do II Plano Diretor da SUDENE. O novo Plano apresentava inovações como a criação de um Fundo de Emergência que formaria estoques estratégicos para enfrentar as secas ou enchentes, abastecendo as zonas afetadas e evitando manobras especulativas. Houve a criação de um Fundo de Inversões que apresentava quatro objetivos: a) os riscos nas pesquisas de recursos naturais seriam assumidos pelo governo; b) facilitar a criação de indústrias básicas; c) amortecer os impactos das bruscas flutuações cambiais e d) mobilizar recursos para financiar um plano de habitações populares (FURTADO, 1989).

Enfim, a SUDENE não se limitava a financiar e controlar a execução de projetos. Suas ações orientadas para o desenvolvimento do Nordeste abrangiam várias frentes. Furtado (1989) cita o caso da indústria têxtil:

De início realizou-se ampla pesquisa sobre o estado da indústria e em seguida pôs-se em marcha um programa que incluía os seguintes pontos: a) treinamento de cerca de 200 mestres e contramestres de fiação e tecelagem, mediante cursos intensivos que se realizaram em seis Estados da região; b) realização de seminários e reuniões com industriais do ramo, a quem era distribuída literatura técnica sobre métodos e processos de controle e de elevação de produtividade; c) prestação de assistência

técnica às fábricas para elaboração de projetos de financiamento e d) concessão de incentivos para comprar no país e importar equipamentos destinados à modernização das fábricas (FURTADO, 1989, p. 142).

### **2.3.3 - Inclusão do Norte de Minas na área de atuação da SUDENE**

Em 1963 o Norte de Minas foi incluído na área da SUDENE por meio da Lei n. 4.239, que considera o Nordeste a região abrangida pelos Estados do Maranhão, do Piauí, do Ceará, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco, de Alagoas, de Sergipe, da Bahia e ainda a zona do Estado de Minas Gerais, situado no denominado Polígono das Secas, e o Território de Fernando de Noronha.

Cardoso (2000) observa que o Norte de Minas é uma região peculiar no Estado de Minas Gerais, pois se assemelha ao Nordeste em suas características econômicas, sociais e culturais. A origem de sua população, sua estrutura produtiva, seus hábitos e a própria extensão do seu território apontam esta semelhança. Além disso, “faz com que os indicadores de subdesenvolvimento mais comuns no Nordeste, ali também se verifiquem” (CARDOSO, 2000, p.218-219).

Os motivos, não oficiais e documentados, que levaram a inclusão do Norte de Minas na área de atuação da SUDENE variam substancialmente, de aspectos técnicos passando por aspectos políticos, até motivações de cunho pessoal<sup>19</sup>. Oficialmente de acordo com documentos da própria autarquia pesquisados por Cardoso (2000), a inclusão do Norte de Minas se deve ao fato desta área pertencer ao Polígono das Secas, apresentado características físico-climáticas semelhantes aos do semiárido nordestino.

A criação da SUDENE contribuiu para intensificar as relações do Norte de Minas com o Centro-Sul, integrando sua economia àquela região mais dinâmica. Para Cardoso (2000, p.222), “por isso mesmo, preocupou-se em dotar o Polígono das Secas mineiro de condições infra-estruturais, de maneira que ali se expandissem formas de produção capitalistas mais modernas”. Assim, as intervenções governamentais contribuíram para a reprodução capitalista no Norte de Minas. Não por acaso as forças dominantes no Centro-Sul apoiavam as ações da SUDENE no sentido de efetuar mudanças estruturais no Nordeste, pois a modernização desta região abriria novos mercados, favorecendo as atividades industriais do

---

<sup>19</sup> De acordo com Pereira (2007), em 1946 a região Norte de Minas foi incluída no Polígono das Secas, por iniciativa do deputado Vasconcelos Costa com o Presidente Eurico Gaspar Dutra.

Centro-Sul (FURTADO, 1989). Segundo Braga (1989), mais do que a abertura de novos mercados ocorreu a expansão das indústrias do Centro-Sul no Norte de Minas.

Braga (1985) afirma que a SUDENE tinha como objetivo desenvolver a agricultura (expandir a fronteira agrícola e as áreas de irrigação para zonas áridas e mecanizar o campo), fornecendo bens alimentícios a baixo custo, para servir de sustentáculo ao processo de industrialização regional<sup>20</sup>. A industrialização do Norte de Minas apresentaria os seguintes objetivos:

- a) selecionar indústrias que apresentassem maior viabilidade econômica na região;
- b) fomentar indústrias que apoiando-se numa base favorável de matérias-primas locais têm possibilidades de tornar-se competitivas com as do Centro-Sul, penetrando rapidamente no mercado regional como no nacional;
- c) atacar as indústrias tradicionais no sentido de modernizá-las, principalmente a têxtil, que constitui importante fonte de emprego para a população local, e por utilizar a fibra de algodão local;
- d) aproveitamento da mão-de-obra barata (BRAGA, 1985, p.20).

Estes objetivos foram corrompidos, como veremos mais à frente. Cabe, agora, salientar que a SUDENE atuava por meio de investimentos públicos diretos ou de instrumentos legais para estimular investimentos privados na região. Foi instituído, no artigo 34 do I Plano Diretor do Governo Federal, um poderoso incentivo ao investimento na região Norte de Minas, sendo que qualquer empresa poderia reduzir em 50% a sua contribuição ao imposto de renda se investisse uma quantia igual ou duas vezes superior ao valor do imposto em uma indústria no Nordeste. Conforme Braga (1985), Furtado (1989) e Pereira (2007) em 1963 estes benefícios foram estendidos ao capital externo por meio do II Plano Diretor. Assim, estava formado o “sistema 34/18”, que favorecia o grande capital do Centro-Sul do país, notadamente, na crise dos anos de 1960 (PEREIRA, 2007).

Após o ano de 1965, o fornecimento adequado de energia para as cidades de Montes Claros e a atuação do Governo do Estado com a SUDENE foram fatores importantes para o deslanche da industrialização, notadamente em Montes Claros, Pirapora e Várzea da Palma, e para o processo de modernização do campo. A melhor infraestrutura destas cidades é uma das explicações para esta concentração espacial das indústrias. Contudo, Pereira (2007) salienta que não se podem desprezar os fatores de ordem política presentes neste processo – Montes Claros era o centro aglutinador das elites.

---

<sup>20</sup> Braga (1985) analisou os documentos do GTDN (Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste), criado no Governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek e coordenado por Celso Furtado. Apresentava como objetivo efetuar estudos minuciosos da região que serviriam de base para a atuação governamental.

O papel principal da SUDENE na região foi fornecer incentivos fiscais para a modernização da economia regional. Este processo deve ser entendido no quadro na dinâmica capitalista no Brasil. Braga (1985) afirma que não aconteceu uma ligação dos capitais investidos com as estruturas produtivas regionais, mais um reflexo da ligação dos incentivos da SUDENE com o processo de acumulação de capitais do Centro-Sul do país. Foram beneficiados com os incentivos os ramos industriais mais dinâmicos. Braga observa, também, que somente 25% dos capitais investidos nos projetos de industrialização eram originários do Norte de Minas. Outro ponto que corrobora a dissociação entre os capitais beneficiados e a estrutura econômica do Norte de Minas é a destinação da produção industrial da região. Apenas 6,6% da produção industrial norte-mineira era destinada ao mercado local. Segundo Braga (1985):

Fica mais uma vez evidenciado que o parque industrial da AMS, não se dá como respostas às necessidades estruturais do desenvolvimento econômico da região. Nota-se o “para quem” (quem primeiro de beneficiou desse crescimento industrial) foram: as grandes empresas, o capital oligopolista, (nacional e multinacional) que conforme já dissemos, se expandiram em direção a AMS, aproveitando o sistema de incentivos (BRAGA, 1985, p. 45).

Em suma, para a autora supracitada, o processo de industrialização do Norte de Minas não poderia ser compreendido dissociado da dinâmica mais geral do capitalismo nacional, em outras palavras configurava-se como espaço alternativo para a reprodução ampliada do capital. Com a expansão do parque industrial do Centro-Sul em direção ao Norte de Minas teve-se como resultado o baixo aproveitamento das matérias-primas regionais, débil absorção da mão de obra norte-mineira e produção comercializada para além das fronteiras regionais.

Pereira (2007) concorda com a análise de Braga (1985) sobre a relação entre os Capitais do Centro-Sul com a industrialização incentivada do Nordeste, porém afirma que ocorreu uma intensa participação das elites norte-mineiras no processo de modernização da região. O projeto original da SUDENE não incluía o Norte de Minas. As relações das lideranças locais e a cúpula política mineira foram fundamentais para a inclusão da região na área de atuação da Superintendência.

A modernização econômica, levada a efeito na região, obedecia a imperativos maiores, estando conectada com a dinâmica do capitalismo brasileiro, especialmente do grande capital do Centro-Sul, e foi capitaneada pelo poder público em suas instâncias federal e estadual. Porém, isso não equivale a uma operação completamente externa aos interesses das elites regionais, nem a uma passividade

das mesmas ante o transcorrer da história, com vimos tentando mostrar (PEREIRA, 2007, p.54).

Assim, segundo o autor supracitado, as lideranças empresariais urbanas, rurais e políticas (fortes laços unificavam estas elites) concordaram com o modelo de desenvolvimento implantado na região e se beneficiaram dele. Pereira (1997) afirma que a organização e as ações destas elites, entre 1960 e 2000, permitiram chegar às seguintes conclusões: as elites a) apresentam uma organização razoável; b) agiram de forma unificada para a obtenção de investimentos em infraestrutura, manutenção e extensão de incentivos fiscais e de crédito; c) percebiam o Estado como um importante agente para o desenvolvimento; d) não mediram esforços para atrair capitais de fora da região, com o auxílio do Estado, pois entendiam que os investimentos privados tirariam a região do atraso e da condição “colonial” e e) participaram ativamente do processo de modernização, concordando com sua forma e se beneficiando dele.

Sob a SUDENE ocorreu a aprovação de um total de 222 projetos: 108 projetos industriais, 07 agroindustriais e 107 agropecuários. Diferentes opiniões acerca das ações da SUDENE e do Estado no Norte de Minas foram percebidas por Cardoso (2000). Primeiro, parece ser consenso, o argumento de que houve uma maior participação do poder público na região, o que teria contribuído para a concretização de mudanças econômicas, sociais e políticas nas últimas quatro décadas do século XX. Por outro lado, não há consenso quanto às formas como foram processadas estas mudanças e suas consequências.

No que diz respeito a essa última corrente de opinião, duas formas de argumentação se destacam segundo Cardoso (2000):

Um grupo que vê as ações do Estado, especialmente através da SUDENE, como o grande caminho que levou o Norte de Minas a superar, em grande medida, a barreira do isolamento e subdesenvolvimento. E, outro grupo que vê tais intervenções como estimuladoras de um processo de expansão capitalista, que apesar de ter proporcionado algum crescimento para a Região, de uma forma geral, intensificou as suas desigualdades internas motivando e/ou agravando outros problemas econômicos e sociais (CARDOSO, 2000, p.223).

O autor supracitado salienta que ambos os argumentos apresentam, por detrás de si, forte apelo ideológico e político, o que pode enviesar ou tornar tendenciosas as análises e as opiniões. O grande problema, em termos sintéticos, é a inexistência de ciência social neutra como propunha, por exemplo, o pensamento funcionalista de Durkheim. Recordar-se Thiollente (1982, p.129) ao afirmar que “todas as atividades de investigação social, relativas

ao presente, são ligadas de modo explícito ou não a práticas econômicas, políticas ou ideológicas associadas ao poder” (THIOLLENT, 1982, p.129).

Desta forma, cientes dos aspectos políticos e/ou ideológicos que envolvem a prática das ciências sociais, o posicionamento ante os argumentos não deve ser evitado, mas sim apresentados de forma consciente e responsável. Assim, de acordo com a perspectiva teórica que orienta esta pesquisa, consideramos que a SUDENE propiciou o desenvolvimento do capitalismo no Norte de Minas e realmente contribuiu para a superação do isolamento econômico e político da região, assim como a ferrovia – ponto que abordaremos no próximo capítulo.

Porém, a SUDENE trouxe também as contradições que caracterizam o modo capitalista de produção, ou seja, a mercantilização das relações sociais, a exploração aberta de classe, o aumento das desigualdades sociais, dentre outras contradições. O capitalismo não está isento de contradições e crises, o seu processo de expansão e a, conseqüente, subordinação de regiões a sua lógica produtiva orientada para a produção de valores de troca, pode a princípio dissimular suas contradições, mas jamais eliminá-las e destas contradições derivam os problemas econômicos e sociais que marcam as sociedades capitalistas.

#### **2.3.4 - Transformações nas relações sociais de produção no Norte de Minas, especialmente em Montes Claros**

No que tange às transformações nas relações de trabalho, Pereira (2007) certifica que antes da SUDENE eram estabelecidas relações de trabalho em que o assalariamento era pouco frequente, existia a predominância da parceria, meia e terça. Estas formas de trabalho isentavam os grandes proprietários do custo da reprodução da mão de obra e, além disso, estas relações eram ajustadas ao caráter sazonal das atividades rurais. “Essas relações poderiam ser denominadas arcaicas não eram incompatíveis com o sistema capitalista, nem estavam desarticuladas do mesmo” (PEREIRA, 2007, p.64).

De acordo com Braga (1985) estas relações começaram a ser alteradas devido às ações de modernização da região empreendidas pela SUDENE e que, também, resultaram na concentração da propriedade da terra. O desenvolvimento de estruturas capitalistas no campo e a industrialização dos centros urbanos levaram ao processo de migração na região, especialmente, em direção a cidade Montes Claros. Ainda segundo a autora supracitada, havia uma relação causal entre a retração do emprego na área de origem (cidades vizinhas a Montes



Claros) e o processo migratório. A Tabela 2 a seguir elucida o processo de crescimento da população urbana na cidade após a instalação da SUDENE.

**TABELA 2**  
**Evolução da população de Montes Claros entre as décadas de 1950 e 2000**

<b>População</b>	<b>1950</b>	<b>%</b>	<b>1960</b>	<b>%</b>	<b>1970</b>	<b>%</b>	<b>1980</b>	<b>%</b>	<b>1990</b>	<b>%</b>	<b>2000</b>	<b>%</b>
Pop. Rural	51.365	72	90.837	69	29.600	25	22.095	12	30.969	11	17.764	06
Pop. Urbana	20.370	28	40.500	31	86.886	75	155.463	88	250.573	89	289.183	94
<b>Total</b>	<b>71.735</b>	<b>100</b>	<b>131.337</b>	<b>100</b>	<b>116.486</b>	<b>100</b>	<b>177.558</b>	<b>100</b>	<b>281.542</b>	<b>100</b>	<b>306.947</b>	<b>100</b>

**Fonte:** Braga (1985) e IBGE

Na década de 1950 apenas 28% dos habitantes do município de Montes Claros residiam na área urbana e 72% residiam no campo. Em 1980 a situação era completamente inversa, pois apenas 12% da população do município residiam no campo, enquanto 88% residiam na área urbana. A força de trabalho e um amplo exército de reserva urbano estavam formados. Para Braga (1985, p.154) o declínio da pequena propriedade ocorreu devido “à concentração da propriedade da terra, à extensão das pastagens, ao aparecimento de empresas rurais medidas de crédito e incentivos fiscais que beneficiam os grandes, falta de escoamento da produção e o preço irrisório do fruto de seu trabalho”.

Embora os grandes proprietários de terras tenham sido beneficiados pela modernização econômica, o setor industrial foi quem mais desfrutou dos incentivos fiscais da SUDENE. Antes destes incentivos, a indústria no Norte de Mineira era inexpressiva, ocupava 1.217 pessoas dos 808.962 habitantes da região no ano de 1962, (PEREIRA, 2007).

A desestruturação nestas *relações de produção* a partir dos anos de 1960, segundo Pereira (2007), ocorreu por meio de três formas: a) a partir modernização das fazendas – constituição das invernadas, que desenvolveram-se com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil e a pecuária, como um todo, foi se tornando mais moderna (novas técnicas de alimentação e reprodução dos bovinos, maiores facilidades para escoamento do produto); b) por meio do reflorestamento, pois com o aumento na demanda por carvão vegetal na região Central de Minas Gerais, além disso, os incentivos fiscais e de crédito favoreceram o crescimento desta atividade e c) por meio dos grandes projetos de irrigação, os projetos foram

financiados pelo poder público, modernizando o campo e expulsando os trabalhadores rurais para o meio urbano. De acordo com Pereira (2007):

No conjunto operou-se uma transformação do campo, concentrando ainda mais a propriedade da terra [...], disseminando o trabalho assalariado e ocasionando uma expressiva migração em direção a Montes Claros [...], cujo processo de industrialização também funcionava como atrativo para os trabalhadores rurais (PEREIRA, 2007, p.66).

Porém, os empreendimentos incentivados não apresentavam capacidade de absorção de toda a mão de obra que se deslocava em direção às cidades – relação de modernização do campo/desocupação de mão de obra. Segundo Pereira (2007), enquanto a ocupação nos estabelecimentos foi reduzida em mais de 170 mil postos de trabalho entre os anos de 1960 e 1980, os projetos incentivados pela SUDENE, tanto industriais quanto agropecuários, geraram 41.172 empregos entre os anos de 1959 e 1992. Como resultado desta oferta excedente de força de trabalho aparece, em escala crescente, o trabalhador informal, diarista. Segundo Braga (1985), este trabalhador atende melhor às necessidades do capital, pois se ajustam às demandas irregulares por força de trabalho e são desprotegidos pela legislação trabalhista.

Ainda segundo a autora supracitada, a indústria instalada na região se caracterizava por ser poupadora de mão de obra. Ela exigia uma qualificação da mão de obra incompatível com os níveis existentes na região. Assim, a tecnologia importada refletia as relações sociais diferentes da realidade social norte-mineira, ocasionando em uma insuficiente absorção da força de trabalho local.

## **2.4 - Formação da classe trabalhadora norte-mineira**

Para Braga (1985) o desenvolvimento industrial intensificou e redimensionou as diferenças (e desigualdades) regionais, transformou a agricultura de subsistência e intensificou as migrações para a rede de cidades que passaram a absorver os migrantes. Absorção que ocorreu de maneiras diferenciadas nas diversas localidades em virtude da divisão do trabalho e do grau de produtividade de cada região. Segundo Braga (1985, p.5) “surge assim, a classe trabalhadora, na proporção em que se precisam as personagens das suas periferias”.

Esta definição de classe, um tanto estreita, atribui o surgimento da classe trabalhadora norte-mineira somente ao processo de modernização (mecanização do campo e

industrialização da cidade) da região, apenas pela dimensão econômica. Deve-se perceber o surgimento da classe a partir da articulação das dimensões econômicas e políticas concernentes à *totalidade* social. Há um balizamento das classes a partir da sua posição na estrutura produtiva, mas não uma determinação. Além disso, o conceito de classe em autores como Thompson (1987) e Marx (2000) comporta uma dimensão relacional.

Embora Marx não tenha realizado um estudo sistemático sobre as classes sociais, este conceito perpassa vários dos seus textos, apresentando importância essencial na teoria marxista. Em uma de suas passagens mais conhecidas Marx e Engels (1985, p.26) destacam que “a história de todas as sociedades tem sido a história da luta de classes”. O surgimento do capitalismo modificou as formas de exploração, mas não suprimiu o antagonismo de classe que marcou (e marca) a história das sociedades.

Em *O Dezoito Brumário de Luiz Bonaparte*, Marx (2000a) expõe as condições que levaram os camponeses a se contraporem ao feudalismo. Os camponeses se tornaram uma classe a partir da articulação entre a dimensão material de sua existência econômica e a “igualdade de interesses” que forma uma “comunidade”, uma “ligação nacional”, uma “organização política”, ou seja, para se constituírem em uma classe deveriam apresentar capacidade de representar-se atingindo a consecução dos seus interesses.

É importante notar que Marx (2000a) fornece uma perspectiva *relacional* de classe. A ascensão de Bonaparte ao poder contou com o apoio dos pequenos camponeses, até mesmo do voto do camponês revolucionário<sup>21</sup>. Segundo Marx a primeira revolução transformou os camponeses em proprietários livres, lhes tirou da condição de semisservidão. Napoleão distribuiu e regulamentou a exploração do solo francês, satisfazendo a ânsia camponesa pela propriedade. Todavia, o desenvolvimento econômico alterou a condição da pequena propriedade. Em meados do séc. XIX esta pequena propriedade, a divisão da terra, a configuração da propriedade, todas as condições de levaram ao surgimento do camponês proprietário levaram à ruína o camponês francês. “A forma ‘napoleônica’ de propriedade, que no início do século XIV constituía a condição para a liberação e enriquecimento da população rural francesa, desenvolveu-se no decurso deste século na lei do seu escravizamento e pauperização” (MARX, 2000a, p.140).

---

<sup>21</sup> Segundo Marx (2000a, p.138), a “dinastia de Bonaparte não representa o camponês revolucionário, e sim o conservador; não o camponês que luta pra sair das condições de sua existência social, a pequena sociedade, mas antes o camponês que quer consolidar sua propriedade; não a população rural que, ligada à das cidades, quer por seus próprios esforços derrubar a velha ordem das coisas, mas, pelo contrário, aqueles que, presos por essa velha ordem em um isolamento sombrio, querem ver-se a si e suas propriedades salvos e beneficiados pelo fantasma do Império”.

Se a exploração dos senhores feudais havia acabado, surgiu uma nova forma de expropriação agora burguesa, os usurários urbanos, a hipoteca e os impostos. A pequena propriedade do camponês, agora, permitia ao capitalista obter lucros, juros e renda do solo e ao trabalhador o sofrimento para obter o sustento (ou salário). A pequena propriedade se livrou dos grilhões do feudalismo para se tornar escrava do capital. Segundo Marx (2000a, p. 141) “a ordem burguesa, que no início do século pôs o Estado para montar guarda sobre a recém-criada pequena propriedade e a adubou com louros, tornou-se um vampiro que lhe chupa o sangue e os miolos, atirando-os no caldeirão alquimista do capital”.

A pobreza e a miséria da pequena propriedade camponesa resultaram do desenvolvimento capitalista. Aqui o ponto mais importante a ser notado em termos da modificação no interesse de classe. Segundo Marx (2000a):

Portanto, os interesses dos camponeses já não estão mais, como no tempo de Napoleão, em consonância, mas sim em oposição com os interesses da burguesia, do capital. Por isso os camponeses encontram seu aliado e líder natural no *proletariado urbano*, cuja tarefa é a derrubada do regime burguês (MARX, 2000a, p.141).

Assim, pode-se perceber que o desenvolvimento das forças produtivas levou as transformações econômicas que afetaram as condições de existência dos camponeses e, também, a mudanças nos seus interesses. Não mais se defendiam os mesmos interesses da burguesia, mas, ao contrário, naquele momento a derrubada do capital eliminaria a condição de pobreza e miséria do camponês, sua expropriação pelo capital.

Thompson (1987; 1987a) verificou a transformação histórica ocorrida entre os anos de 1790 e 1832 que transformou um grupo heterogêneo de trabalhadores em uma classe operária que compartilhava a mesma identidade e apresentava uma consciência de classe comum. A partir de uma perspectiva relacional Thompson (1987) ressalta que a noção de classe ocorre efetivamente nas *relações humanas*, não sendo concebida como estrutura ou como categoria. Ao analisar o *fazer-se* da classe operária Thompson verificou a ocorrência de relações fluídas impossíveis de serem imobilizadas e captadas de forma pura em sua estrutura. Esta relação, ainda de acordo com o autor supracitado, está encarnada em pessoas e contextos reais. Neste sentido, não pode haver duas classes distintas, cada uma com existência independente da outra. Não pode existir submissão sem senhores de terras e camponeses.

Para Thompson (1987a) o núcleo de onde o movimento trabalhista retirou suas ideias, sua organização e sua liderança não foi da indústria pesada em Londres, mas sim dos “sapateiros, tecelões, seleiros, e fabricantes de arreios, livreiros, impressoras, pedreiros,

pequenos comerciantes e similares” (THOMPSON, 1987a, p.16). É importante notar o surgimento de uma consciência de classe, ou seja, a consciência de uma identidade de interesses dos trabalhadores contra os interesses de outras classes, e pelo surgimento de uma organização política e industrial expressa em sindicatos, sociedades de auxílio mútuo, organizações políticas e periódicos.

O fazer-se da classe operária é um fato tanto da história política e cultural quanto da econômica. Ela não foi gerada espontaneamente pelo sistema fabril. Nem devemos imaginar alguma força exterior – a ‘revolução industrial’ – atuando sobre algum material bruto, indiferenciado e indefinível de humanidade, transformado-o em seu outro extremo, uma ‘vigorosa raça de seres’. [...] O operário ou o tecedor de meias eram também herdeiros de Bunyan, dos direitos tradicionais nas vilas, das noções de igualdade diante da lei, das tradições artesanais. Eles foram objeto de doutrinação religiosa maciça e criadores de tradições políticas. A classe operária formou-se a si própria tanto quanto foi formada (THOMPSON, 1987, p.17).

Aspectos econômicos e políticos concorreram para o surgimento da classe trabalhadora inglesa na primeira metade do séc. XIX. Marx (2009) verificou que a grande indústria ocasionou uma aglomeração dos trabalhadores, o que possibilitou sua união em coalizões que buscavam a manutenção do salário. A associação dos trabalhadores contra o capital sempre reunido adquiriu contornos políticos. Nos termos de Marx (2009):

As condições econômicas, inicialmente, transformaram a massa do país em trabalhadores. A dominação do capital criou para essa massa uma situação comum, interesses comuns. Essa massa, pois, é já, face ao capital, uma classe, mas ainda não o é para si mesma. Na luta, de que assinalamos algumas fases, essa massa se reúne, se constitui em classe para si mesma. Os interesses que defende se tornam interesses de classes. Mas a luta entre classes é uma luta política (MARX, 2009, p.190).

A “consciência para si” remete-nos a discussão gramsciana sobre a formação da consciência de classe e o papel essencial do partido. Gruppi (1978, p.67) afirma que para Gramsci em “todo homem está presente uma consciência imposta pelo ambiente em que ele vive, e para o qual, portanto, concorrem influências diversas e contraditórias. [...] A consciência do homem não é mais do que resultado de uma relação social, e é ela própria uma relação social”. O ponto problemático para a formação crítica dos trabalhadores assenta no fato de que as “classes subalternas são dominadas por uma ideologia que as atinge através de mil canais, sob a ação das classes dominantes” (GRUPPI, 1978, p.68).

A ação consciente necessita ser orientada por uma concepção de mundo que permita uma visão unitária e, também, crítica dos processos sociais. Faz-se necessário criticar a concepção de mundo imposta às classes subalternas, superando-a e estabelecendo uma

concepção nova baseada na unidade, e não fragmentação, entre teoria e prática, entre política e filosofia (GRUPPI, 1978). Segundo Gruppi (1978) e Dias (1987) neste processo social de formação crítica, de intervenção ativa e consciente na construção história do mundo, o partido apresenta uma função essencial, pois a organização econômica (sindicatos, cooperativas) não permite superar os limites impostos pela organização da produção, mesmo que possa melhorar a posição de classe no âmbito da produção. Disso resulta que a história por si só não conduz a extinção do capitalismo e, conseqüentemente, das suas iniquidades. Dias (1987) declara que a criação do Estado proletário será resultado da ação coordenada da classe e o partido será o organizador da força política da classe.

Esta breve discussão sobre o conceito de classe na perspectiva marxista fornece alguns subsídios para compreender as relações sociais e as lutas empreendidas no Norte de Minas. Cabe destacar que não existiu um estudo sistemático sobre o surgimento da classe trabalhadora no Norte de Minas. As relações sociais que se estabeleceram na região obstaculizavam o desenvolvimento dos conflitos de classe como apontamos no primeiro capítulo. A relação de compadrio que propiciava uma ligação mais íntima entre as classes, disfarçando a exploração sofrida pelos trabalhadores. Embora não verificamos em detalhes os elementos que contribuíram para o surgimento da classe trabalhadora na região, especialmente no que tange aos seus aspectos culturais, podemos dizer que a passividade desta classe, de acordo com a bibliografia consultada, parece ter sofrido alterações em meados do século XX, ao menos na cidade de Montes Claros.

Pereira (2002) ao analisar as estratégias populares de participação política observa que as elites da cidade de Montes Claros consideravam o povo como trabalhador e honesto, mas incapaz de se expressar politicamente devido às suas limitações e ignorância. De acordo com esta perspectiva a população da cidade deveria ser dominada politicamente pelas elites locais e do ponto de econômico ser dirigida e explorada. Conforme Pereira (2002):

A convergência dos dois conjuntos de imagens – as “positivas”: povo corajoso, trabalhador, ordeiro; e as “negativas”: povo ignorante, incapaz, sem iniciativa – resulta na concepção de que a população era, para as elites (ou como elas queriam fazer crer), dependente do ponto de vista intelectual, econômico e político (PEREIRA, 2002, p. 158).

Porém, a partir da análise de documentos dos movimentos populares e de depoimentos, Pereira (2002) verifica que a visão das elites nem sempre refletia o pensamento do povo. O sertanejo não era ignorante e dócil, ao contrário, “o ‘sertanejo’ é consciente de seus problemas, dos seus exploradores e dos caminhos que poderá percorrer para sobreviver e

mesmo participar das atividades políticas” (PEREIRA, 2002, p.158). Além disso, as elites necessitavam dos votos da população para viabilizar seus projetos políticos, a dependência popular era *relativa* e recíproca.

O autor supracitado confirma a ocorrência tanto de manifestações individuais quanto de movimentos coletivos. No que diz respeito aos movimentos coletivos, relevantes para o presente estudo, observa-se que as entidades operárias “elogiavam os vereadores e o prefeito, mas eram enfáticas ao apresentar suas reivindicações: as entidades apresentavam-se como representantes da ‘classe mais explorada e indefesa’, ou como representantes das razões do povo’ que são ‘soberanas e decisivas” (PEREIRA, 2002, p.160). Aqui parece se consolidar aquela consciência definidora da classe, pois as entidades operárias reivindicavam seus interesses e apresentavam consciência de quem eram seus exploradores.

### CAPÍTULO III

#### A FERROVIA NO PROCESSO DE ACUMULAÇÃO E EXPANSÃO DO CAPITAL

A discussão efetuada no capítulo II, sobre o surgimento do capitalismo no Brasil e no Norte de Minas Gerais, fornece alguns elementos para a compreensão da dinâmica do modo de produção capitalista. As ferrovias foram importantes para o processo de acumulação capitalista em diversos países, ocasionou importantes transformações econômicas como indicaremos no presente capítulo, sendo fundamental para a inserção do Norte de Minas nas relações sociais capitalistas.

O presente capítulo aborda o processo de expansão do capital por meio das estradas de ferro. Antes de versar sobre o surgimento da ferrovia no Brasil e sua expansão para a região Norte de Minas Gerais, um processo orientado para a expansão do capital, faz-se necessário compreender a perspectiva marxista sobre os processos que envolvem a *revolução das forças produtivas*, a *circulação do capital* e como a ferrovia se articula a estes processos, ponto central do presente estudo.

##### 3.1 - A indústria moderna e a revolução das forças produtivas

Marx (1980) analisou a passagem da produção manufatureira para a produção mecanizada da indústria moderna. A manufatura foi base técnica para a construção de máquinas-ferramentas, fornecendo, também, trabalhadores necessários para a construção destas máquinas. Assim, a manufatura produziu as máquinas que eliminaram tanto o artesanato quanto a própria produção manufatureira nos ramos em que adentrou.

As máquinas-ferramentas possibilitaram a superação dos limites fisiológicos dos seres humanos na produção. Na indústria moderna o ponto de partida para revolucionar os meios de produção não assenta mais na força de trabalho, mas sim no instrumental de trabalho. A indústria moderna entrava em contradição com a base material da manufatura, na medida em que se desenvolvia. De acordo com Marx (1980, p.436), “atingindo certo estágio de desenvolvimento, tinha ela [a produção mecanizada] de remover essa base que encontrou pronta e aperfeiçoou em sua forma antiga, para estabelecer nova base adequada a seu modo de produção”.

A revolução na indústria moderna influencia o desenvolvimento de outros ramos de produção e inclusive os transportes. “A revolução de um modo de produção industrial acaba se propagando a outros” (MARX, 1980, p.437). Mesmo com a divisão do trabalho que



separa produtores, cada um produzindo uma mercadoria independente, a mecanização de um ramo produtivo torna necessária a mecanização de outro. Marx (1980) utiliza o exemplo do ramo têxtil, a mecanização da fiação ocasiona a mecanização da tecelagem e ambas causam a revolução da química e mecânica do branqueamento na estampagem e na tinturaria.

A mesma revolução é necessária nos meios de comunicação e transportes. Segundo Marx (1980):

Os meios de comunicação e de transporte de uma sociedade cujo o pivô, para utilizar uma expressão de Fourier, era a pequena agricultura com sua indústria doméstica acessória e o artesanato urbano, não podiam de modo nenhum satisfazer as necessidades de produção de um período manufatureiro com sua extensa divisão do trabalho social, com sua concentração de instrumentos de trabalho e de trabalhadores e com seus mercados coloniais, e por isso foram inteiramente transformados. Do mesmo modo, os meios de transporte e de comunicação, legados pelo período manufatureiro, logo se tornaram obstáculos insuportáveis para a indústria moderna com sua velocidade febril de produção em grande escala, seu contínuo deslocamento de massas de capital e de trabalhadores de um ramo de produção para o outro e com as novas conexões que criou no mercado mundial (MARX, 1980, p.437-8).

O sistema de transportes e comunicações sofreu uma progressiva adaptação, possibilitando atender às necessidades da produção em escala da grande indústria. Assim, a introdução de navios a vapor fluviais, dos transatlânticos, dos telégrafos e das estradas de ferro foram fundamentais para o prosseguimento da revolução na indústria moderna, servindo de base, especialmente, para a abertura de novos mercados capazes de consumir a produção, agora ampliada, da indústria. A burguesia criou forças produtivas não imaginadas em épocas anteriores, como as máquinas, o emprego na indústria e na agricultura da química, o telégrafo, a exploração de continentes e as estradas de ferro (MARX; ENGELS, 1985).

Esta revolução ocasionou uma demanda gigantesca por ferro que deveria ser trabalhado (forjado, cortado, soldado, moldado, dentre outros processos). Para isso, introduziam máquinas “ciclópicas”, assim essa produção não seria obtida pelos métodos da manufatura (MARX, 1980). Neste sentido, não há um desenvolvimento isolado dos ramos ou setores produtivos, sendo necessária a revolução da totalidade das forças produtivas para que o desenvolvimento do capitalismo em escala global não seja prejudicado.

A burguesia, segundo Marx e Engels (1985), “não pode existir sem a condição de revolucionar incessantemente os instrumentos de produção, portanto, as relações de produção e, com isso, todas as relações sociais”. Este dinamismo sem precedentes na história dos modos de produção ocasiona crises, pois o modo de produção capitalista é marcado pela contradição entre as forças produtivas e as relações sociais de produção. As crises comerciais

são expressões desta contradição. Como resultado, ocorre uma destruição de produtos não realizados no mercado e de parte das próprias forças produtivas existentes. A sociedade produz mais riqueza do que pode conter. Marx e Engels (1985) afirmam que :

Porque a sociedade possui excesso de civilização, excesso de meios de subsistência, excesso de indústria, excesso de comércio. As forças produtivas de que dispõe não mais favorecem o desenvolvimento das relações de propriedade burguesa. Ao contrario, tornam-se por demais poderosas para essas condições que passam a entravá-las; e todas as vezes que as forças produtivas sociais se libertam desses entraves, precipitam a desordem na sociedade inteira e ameaçam a existência da propriedade burguesa. **O sistema burguês tornou-se por demais estreito para conter as riquezas criadas em seu seio** (MARX; ENGELS, 1985, p.34, grifo nosso).

Para os autores supracitados, a burguesia se utiliza de três estratégias para conter as crises: a destruição de forças produtivas, a conquista de novos mercados e a exploração mais intensa dos mercados existentes. A conquista de novos mercados para absorver e sustentar o desenvolvimento das forças produtivas impeliu o capital ao desenvolvimento das ferrovias.

Não existe somente uma competição entre capital e trabalho, mas sim uma competição entre capitalistas que impulsiona a revolução das forças produtivas. Uma das formas de incrementar a extração de mais-valia é aumentar a parte constante do capital, ou seja, introduzir formas relativas de extração da mais-valia com incrementos tecnológicos, maquinaria. Isto implica em uma maior produção de mercadorias em um menor espaço de tempo, possibilitando a redução do valor de troca de cada mercadoria produzida.

Este capital mercadoria será transformado em capital dinheiro, ou seja, finalizará o ciclo do capital com a realização da mercadoria mediante a expansão do mercado – abordar-se-á este processo de circulação do capital no próximo item. Assim, os transportes são fundamentais para o capitalismo, pois a realização das mercadorias, produzidas em escala cada vez maior, demanda a expansão dos mercados que pode ocorrer com a criação e expansão das estradas de ferro para regiões antes pouco exploradas ou mesmo inexploradas de forma mercantil.

### **3.2 - O processo de circulação do capital e a ferrovia**

Antes de apresentarmos a teoria marxista da circulação do capital salienta-se, de acordo com Marx (1977), que a produção, a distribuição (que é mais do que simples

distribuição de produtos), a troca e o consumo são elementos concernentes a uma totalidade, diferenciados no interior de uma unidade. Para Marx (1977):

A produção ultrapassa também o seu próprio quadro na determinação antitética de si mesma, tal como os outros momentos. É a partir dela que o processo recomeça sem cessar. É evidente que a troca e o consumo não podem prevalecer sobre ela. O mesmo acontece com a distribuição dos agentes de produção, a distribuição é um momento da produção. Uma produção determinada determina, portanto, um consumo, uma distribuição, uma troca determinados, regulando igualmente as *relações recíprocas determinadas desses diferentes momentos*. A bem dizer, a produção, *na sua forma exclusiva*, é também, por seu lado, determinada pelos outros fatores (MARX, 1977, p.217).

A partir da assertiva acima tomamos como exemplo a troca, o seu desenvolvimento ocasiona um aumento e uma divisão mais profunda na produção. O mesmo pode ser observado quando ocorrem modificações na distribuição, como na concentração de capital ou alterações na distribuição populacional entre cidade e campo, estas transformações na distribuição provocam modificações na produção. Além disso, necessidades inerentes ao consumo determinam a produção (como ocorre hoje com a produção flexível). “Há reciprocidade de ação entre os diferentes momentos. O que acontece com qualquer totalidade orgânica” (MARX, 1977, p.217).

Na esfera da produção existe o *consumo produtivo* dos meios de produção pela força de trabalho, ambos (meios de produção e força de trabalho) são adquiridos pelo capitalista no mercado com o capital adiantado, o qual origina a mais-valia. Na esfera da troca ou da circulação, ocorre a realização do capital, ou seja, a venda das mercadorias e a realização da mais-valia. Estas esferas não apresentam uma existência autônoma, pois, são organicamente entrelaçadas, sendo imprescindíveis ao funcionamento do sistema capitalista como um todo. Devido aos limites e objetivos do presente estudo enfocaremos na circulação do capital.

A fórmula D-M...P...M'-D' expressa o ciclo do capital em termos de um circuito individual. Percebe-se que o processo cíclico do capital é composto por três etapas ou estádios. A primeira etapa D-M é a da compra de mercadorias pelo capitalista, ou seja, a compra dos meios de produção e da força de trabalho, conversão do *capital dinheiro* (D) em *capital mercadoria* (M). A segunda etapa P é o consumo produtivo das mercadorias compradas pelo capitalista. Este funciona como produtor capitalista de mercadorias. O resultado é a produção de mercadorias que apresentam valor superior aos elementos que concorreram para sua produção. Por fim, a terceira etapa M'-D' consiste na volta do

capitalista ao mercado não mais como comprador, mas como vendedor de mercadorias. Busca a conversão de sua *mercadoria* (M') em *capital dinheiro* (D') (MARX, 2000).

Percebe-se que o capital passa por uma série de metamorfoses, fases conexas e relacionadas que constituem os estágios de um processo global. A primeira (D-M) e a última (M'-D') destas fases pertencem à esfera da circulação e a segunda (P) à esfera da produção. Em cada uma destas fases o capital se encontra em uma forma diferente, mas ao final do processo o *capital dinheiro* retorna a sua forma inicial acrescido de mais-valia. Cada uma destas formas corresponde a uma função diversa e específica no processo, ou seja, o *capital dinheiro* (D) é adiantado na compra dos *meios de produção e força de trabalho* ( $M = MP + F$ )<sup>22</sup>. Estes são consumidos no *processo produtivo*<sup>23</sup> (P) e transformados em *mercadorias* (M') acrescidas da mais-valia, que para serem realizadas devem ser vendidas, retornando à forma inicial *capital dinheiro* (D') acrescido da mais-valia. Após a realização do capital, ou seja, a venda da mercadoria no mercado, o circuito do capital pode ser iniciado novamente (MARX, 2000).

Nos estádios D-M e M'-D' o capital assume duas formas *capital dinheiro* (D) e *capital mercadoria* (M). No segundo estágio P assume a forma de *capital produtivo*. Como pode ser percebido, o capital assume diversas formas durante o decurso do seu ciclo, este capital mutável é o *capital industrial*<sup>24</sup> – industrial no sentido de abranger os ramos de produção que são explorados conforme o modo capitalista.

Capital-dinheiro, capital-mercadoria, capital-produtivo designam aqui, portanto, não espécies autônomas de capital, cujas funções estejam ligadas ao conteúdo de ramos de atividade igualmente autônomos e separados uns dos outros. Aqui designam apenas formas específicas de funcionamento do capital industrial que as assume sucessivamente (MARX, 2000, p.63).

Ainda de acordo com Marx (2000), a normalidade deste ciclo do capital depende da sucessão contínua de suas fases<sup>25</sup>. Assim, a imobilidade na primeira fase, D-M, ocasiona o congelamento do *capital dinheiro* em tesouro, a paralisação na fase de produção, P, resulta na

<sup>22</sup> Na fórmula geral do ciclo do capital D-M...P...M'-D', M se refere aos meios de produção (MP) e à força de trabalho (F) comprados pelo capitalista no mercado.

<sup>23</sup> Cabe salientar que a modificação do valor somente ocorre nesta fase P. “A modificação do valor é função exclusiva da metamorfose P, do processo de produção, que configura assim a metamorfose real do capital, em contraste com as metamorfoses puramente formais [mas, não menos importantes] da circulação” (MARX, 2000, p.62).

<sup>24</sup> “O capital industrial é o único modo de existência do capital em que este tem por função não só apropriar-se da mais-valia ou do produto excedente, mas também criá-la. Por isso, determina o caráter capitalista de produção, sua existência implica a oposição entre a classe capitalista e a trabalhadora” (MARX, 2000, p.65).

<sup>25</sup> Apenas depois de ter completado a função correspondente a sua forma ocasional, ou seja, capital-dinheiro, capital-mercadoria e capital produtivo, o capital-industrial receberá a forma em que pode entrar em uma nova fase de transformação e preencher novamente sua função correspondente (MARX, 2000).

não utilização dos meios de produção e a desocupação da força de trabalho e, caso as mercadorias não sejam vendidas na fase final, M'-D' obstruir-se-á o fluxo da circulação – não realização da mercadoria.

Marx (2000) também ressalta o setor de transportes, o denomina autônomo e o apresenta como importante no ponto de vista econômico. Neste setor, que compreende tanto o transporte de mercadorias quanto o de pessoas, o resultado do processo de produção não são produtos ou mercadorias. Vende-se a “mudança de lugar”. Assim, a produção e consumo são simultâneos, ou seja, os serviços de mudança de lugar devem ser produzidos no mesmo instante em que são consumidos.

Ainda de acordo com o autor supracitado, a fórmula que expressa o ciclo do *capital dinheiro* na indústria de transporte é D-M...P-D'. Nesta fórmula D' é o efeito útil do serviço de transporte, transmutado em *capital dinheiro*. O deslocamento no espaço, tanto de mercadorias quanto de homens, é a própria efetivação do processo de produção. Este serviço apresenta um efeito útil, o seu valor de troca e a sua forma de consumo são determinados como os de qualquer outra mercadoria.

Mas o valor-de-troca desse efeito útil é determinado, como o de qualquer outra mercadoria, pelo valor dos elementos de produção (força de trabalho e meios de produção) consumidos para obtê-lo mais a mais-valia gerada pelo trabalho excedente dos trabalhadores empregados na indústria de transportes. Também no tocante ao consumo, esse efeito útil se comporta como qualquer outra mercadoria. Se é consumido individualmente, seu valor desaparece com o consumo; se produtivamente, sendo um estágio da produção de mercadoria que se transporta, seu valor se transfere à mercadoria como valor adicional (MARX, 2000, p.65).

No sentido do consumo produtivo das ferrovias, o transporte é um dos fatores que contribui para a determinação do preço final de uma dada mercadoria. Não é objetivo deste trabalho discutir detalhadamente a determinação dos preços, mas sim indicar como os custos de transporte podem influenciar de forma significativa nos preços e a competitividade das mercadorias de acordo com o sistema de transporte utilizado pelo capitalista. O preço das mercadorias é determinado principalmente pelos fatores que concorreram para sua produção, ou seja, o custo das matérias-primas, do funcionamento e desgaste das máquinas, da força de trabalho, dos impostos, dentre outros insumos. A concorrência intercapitalista, também, influencia nos preços.

A ferrovia reduziu sensivelmente o preço do transporte de mercadorias em comparação com o transporte realizado por meio de mulas. Silva (1985) verificou que os custos do transporte ferroviário eram seis vezes inferiores aos das tropas de mulas. No ano de

1968 a economia com o transporte ferroviário era de mais de 10% do valor total das exportações brasileiras de café. Há uma necessidade histórica de o capitalista reduzir não somente os custos de produção das mercadorias, mas também os custos com o transporte. Isto pode ser percebido no caso do surgimento das ferrovias e, posteriormente, com seu declínio devido à introdução do transporte rodoviário.

A partir da forma de consumo dos meios de transporte pode-se compreender a ferrovia no processo de circulação do capital. As ferrovias possibilitam a compra dos meios de produção (incluído matérias-primas) na medida em que os transportam para localidades que dispõem de unidades produtivas. Além disso, contribuem para a formação do mercado de trabalho em determinadas cidades por meio do transporte de passageiros, pois promove o deslocamento (migração) de pessoas que buscam empregos em localidades mais dinâmicas.

Conforme Luxemburg (1985), exemplificamos a inclusão das comunidades de economia natural (economia de subsistência) na economia e circulação mercantis como essencial para que o capitalista possa adquirir meios de produção e realizar a mais-valia. Cabe ressaltar que este não é o espaço para discutir as formulações da autora sobre o conceito de reprodução ampliada do capital elaborado por Marx, somente se considera interessante a abordagem de Luxemburgo sobre a expansão do capital.

As sociedades não capitalistas devem consumir as mercadorias do capital e vender seus produtos. O capital pela força rouba dos grupos sociais seus meios de produção, fonte de sua subsistência, forçando-os a se tornarem objeto de exploração capitalista. Além disso, é necessário transformá-los em consumidores.

Esta transformação pode ocorrer pelo expediente da força como ocorreu com o comércio “afável” e “pacífico” entre a Europa (especialmente a Inglaterra) e a China no século XIX. A Guerra do Ópio foi a expressão da violência do comércio capitalista na China. Esta sendo vencida foi forçada a comercializar o ópio, porém a transformação de grupos sociais em consumidores para o capital pode ocorrer de outras maneiras como, por exemplo, por meio do desenvolvimento dos transportes. Segundo Luxemburg (1985):

A marcha de conquista da economia mercantil começa no geral com maravilhosas obras modernas de transporte, como linhas férreas que atravessam densas florestas e montanhas, com linhas de telégrafo que se estendem por sobre desertos e com transatlânticos que atingem portos distantes (LUXEMBURG, 1985, p.265).

Percebe-se que a ferrovia foi importante para a aquisição dos meios de produção e para a realização da mais-valia, porém a importância das ferrovias não se resume a este

aspecto. A abordagem de Silva (1985) denota a contribuição da ferrovia para a redução do custo da força de trabalho em São Paulo. O desenvolvimento das relações capitalistas que tinha como centro a economia cafeeira estimulou as migrações no interior do Brasil. As estradas de ferro que se expandiram em Minas Gerais, ligadas às de São Paulo, foram utilizadas no transporte de trabalhadores brasileiros que saíam de Minas Gerais e da Bahia para procurar trabalho em São Paulo. “A chegada de trabalhadores de Minas e sobretudo da Bahia permitiu aos fazendeiros baixar os salários nas plantações” (SILVA, 1985, p.53).

Pode-se perceber, também, a importância das ferrovias para a realização das mercadorias em outros mercados. A ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento da economia cafeeira. Havia no Brasil, na segunda metade do séc. XIX, uma grande produção de café dispersa por milhares de quilômetros. As estradas de ferro superavam os inconvenientes das longas distâncias. “As plantações não seriam mais esmagadas sob o peso de colheitas impossíveis de escoar” (SILVA, 1985, p.56).

Na segunda metade do século XIX, durante a Revolução Industrial, acelerou-se a mercantilização da economia em decorrência da revolução dos transportes<sup>26</sup>, possibilitando a inserção no mercado europeu de produtos de baixo valor por volume peso como o café, o algodão e a borracha provenientes de todas as partes do mundo. No que tange ao impacto das ferrovias na Europa, especialmente na Inglaterra, Natal (1991) afirma que:

O advento da ferrovia potencializou a acumulação de capital: passaram a ser deslocadas no espaço produções até então locais, com sensível redução de tempo (frente às condições antes prevalecentes); tornaram-se factíveis formações de estoques; reduziu-se o preço do deslocamento de pessoas e coisas; foram gerados efeitos interindustriais notáveis; etc. (NATAL, 1991, p.296).

Além disso, as ferrovias demandam para sua construção enormes quantidades de ferro, aço, maquinaria, madeira (especialmente no caso brasileiro) e mão-de-obra, contribuindo para a realização do capital, por exemplo, na indústria de base. Na abordagem de Hobsbawm (1977) compreendemos o surgimento das ferrovias modernas e sua importância econômica, as relaciona com os investimentos e a realização destes investimentos na indústria de base. O surgimento das ferrovias modernas se deu na Grã-Bretanha, para compreendê-lo é necessário verificar sua articulação com a estrutura econômica do país. Assim, Hobsbawm (1977) analisa a emergência da ferrovia moderna no quadro da Revolução Industrial Inglesa.

---

<sup>26</sup> A ferrovia é um marco inicial da Revolução dos Transportes. Segundo Lessa (1993) a emergência da ferrovia apresentou um grande impacto na economia capitalista, pois possibilitou a expansão do mercado. Agora, com a ferrovia, o mundo inteiro fazia parte desta economia.

A economia industrial somente poderia se desenvolver se possuísse uma adequada capacidade e bens de capital, mas em uma economia dependente de investimentos privados o investimento em capitais extremamente dispendiosos não é assumido pelas mesmas razões que no caso da Indústria têxtil – havia um mercado consumidor para as mercadorias produzidas e os lucros eram extraordinários e rápidos. Segundo Hobsbawm (1997):

O problema resume-se meramente em como colocar um mercado suficientemente vasto de maneira suficientemente rápida ao alcance dos homens de negócios. Mas não existe um mercado desse tipo, por exemplo, para pesados equipamentos de ferro ou vigas de aço. Ele só passa a existir no curso de uma revolução industrial (HOBBSAWM, 1997, p.59).

Estas desvantagens aplicavam-se particularmente à metalurgia e especialmente à do ferro. A Grã-Bretanha, que não era um grande produtor de ferro, teve um declínio de sua produção a partir de 1790, porém a mineração não foi muito afetada, pois se destinava primordialmente à extração do carvão, que além de ser a principal fonte de energia industrial do século XIX era um importante combustível doméstico.

A mineração teve uma rápida expansão desde o final do século XVI devido ao crescimento das cidades, notadamente de Londres. Segundo Hobsbawm (1977), a indústria do carvão no século XVIII, mesmo empregando as mais recentes máquinas a vapor continuava a ser uma “moderna indústria primitiva”. A indústria do carvão gerou a ferrovia, invenção que iria transformar as indústrias de bens de capital. As minas precisavam de um grande número de máquinas a vapor que fossem potentes para trazer até a superfície grandes quantidades de carvão e transportá-lo até os pontos de embarque.

De acordo com Hobsbawm (1977), os custos elevados do transporte terrestre provavelmente motivaram os donos de minas de carvão no interior da Grã-Bretanha a utilizar de forma lucrativa a nascente ferrovia como meio de transporte nos longos percursos – a ferrovia já era utilizada em curtas distâncias. A primeira estrada de ferro moderna foi construída no ano de 1825 entre o campo de carvão de Durham e o litoral<sup>27</sup> – Stockton-Darlington. Assim, cabe ressaltar que em termos tecnológicos a ferrovia surgiu das minas, em especial das minas de carvão localizadas no norte da Inglaterra.

A ferrovia se expandiu extraordinariamente pela Grã-Bretanha e por vários outros países do mundo. Logo que as ferrovias começaram a se mostrar tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra entre os anos de 1825 e 1830, vários países ocidentais começaram a elaborar planos para a sua construção – embora sua efetivação fosse lenta. São exemplos os

---

<sup>27</sup> Segundo Hobsbawm nenhum ponto da Grã-Bretanha dista a mais de 112 quilômetros do litoral e as principais indústrias do século XIX estavam localizadas à beira-mar nas suas proximidades.



trechos construídos nos EUA em 1827, na França em 1828, na Alemanha em 1835, dentre outros (HOBSBAWM, 1997). A ferrovia possibilitou integrar países, antes isolados devido ao alto custo de transportes, ao mercado mundial. Além disso, aumentou de forma extraordinária a massa e a velocidade<sup>28</sup> das comunicações por terra, tanto de homens quanto de mercadorias.

A importância das ferrovias no processo de acumulação de capital na época – além do transporte de mercadorias – foi verificada por Hobsbawn (1977, p.61-62):

Mas, na perspectiva dos estudiosos do desenvolvimento econômico, a esta altura era mais importante o imenso apetite das ferrovias por ferro e aço, carvão, maquinaria pesada, mão-de-obra e investimentos de capital. Pois propiciava justamente a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens-de-capital se transformarem tão profundamente quanto à indústria algodoeira<sup>29</sup>.

Os dados comprovam o estímulo da ferrovia à produção de ferro e aço. Entre os anos de 1830 e 1850, ou seja, nas primeiras duas décadas das ferrovias, a produção do ferro mais que triplicou, passou de 680.000 para 2.250.000 toneladas. Aumento também verificado na produção do carvão, que no mesmo período passou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. Este aumento, ainda segundo Hobsbawn (1997), foi devido, principalmente, à construção das ferrovias que demandavam 300 toneladas de ferro para a construção de cada milha (1,6 quilômetros), somente em trilhos.

Foi enorme a expansão ferroviária a partir de 1830. Nesta época havia algumas dezenas de quilômetros de ferrovia no mundo. Já em 1840 as estradas de ferro, ainda em termos mundiais, se expandiram alcançando 7.000 (sete mil) quilômetros. Em 1850 este número passou para 37.000 (trinta e sete mil) quilômetros. Hobsbawn (1997) afirma que aconteceram “coqueluches ferroviárias” nos períodos de 1835 a 1837 e de 1844 a 1847. A maioria destas ferrovias no mundo foi construída com parte do capital, do ferro, das máquinas e da tecnologia britânicos.

O capital investido nas ferrovias provinha da Revolução Industrial. A renda acumulada pelas classes ricas era superior às possibilidades de gastos e investimento. “Virtualmente livres de impostos, as classes médias continuaram a acumular em meio a um populacho faminto, cuja fome era o reverso daquela acumulação” (HOBSBAWM, 1977, p.63). A aplicação deste capital nas ferrovias era mais segura do que os empréstimos aos

---

<sup>28</sup> Segundo Hobsbawn (1977) a maturidade técnica das primeiras ferrovias era incomparável, pois velocidades de até 96 quilômetros eram praticáveis na década de 1830.

<sup>29</sup> A indústria algodoeira apresentava um mercado em expansão, os empresários que se lançavam nesta indústria conseguiam lucros rápidos e astronômicos (HOBSBAWM, 1977).

países sul-americanos<sup>30</sup>, pois seria um investimento, se mal sucedido, no país de origem. Além disso, contrariamente aos investimentos estrangeiros, a aplicação em ferrovias não seria exaurida ou perderia todo seu valor. Em suma, o capital se encontrou com a ferrovia, especialmente em 1840, em uma conjuntura feliz – alta capacidade de investimentos que possibilitou a rápida expansão das ferrovias – e resolveu potencialmente os problemas relativos ao crescimento econômico.

### **3.3 - O surgimento e a expansão das estradas de ferro no Brasil**

Segundo Ferreira Neto (1974), não obstante os camponeses ingleses considerassem a ferrovia como uma invenção diabólica, ela se impôs mundialmente como instrumento do progresso. Não tardou para que a novidade chegasse ao Brasil. Em 1852, o artigo 1 do Decreto N.º 641 de 26 de julho conferiu privilégios como a isenção na importação de trilhos, máquinas, instrumentos e materiais destinados à construção e a garantia de juros sobre o capital investido para empresas nacionais ou estrangeiras na exploração de estradas de ferro em qualquer região do país. A partir de então, surgiu o interesse concreto na construção de ferrovias por parte de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá.

O primeiro trecho de ferrovia construído no Brasil apresentava 15 quilômetros de extensão, ligando Mauá à estação de Fragoso, e foi denominado Ferrovia Petropolitana. Esta inauguração, em 1854, marcou o início da história ferroviária no Brasil e na América do Sul. Contudo, a Lei nº 641 produziu alguns efeitos, pois várias estradas de ferro foram construídas para desfrutar dos benefícios previstos nessa Lei, trechos entre Recife e Água Preta, Petrópolis e Porto Novo da Cunha, Salvador e Juazeiro, dentre outros.

O ano 1855 foi o mais notável em termos de concessões ferroviárias. Neste ano surge uma empresa na forma de sociedade anônima, a Estrada de Ferro Dom Pedro II. A Lei nº 1.599, de 9 de maio de 1855 aprova os estatutos desta companhia, concede privilégios por 90 anos, garantindo os juros do capital investido a partir do início da construção. Ressalta-se que os trilhos que posteriormente alcançarão à região Norte de Minas pertenciam a esta companhia que teve seu nome alterado no início do Governo Republicano. Foi o primeiro

---

<sup>30</sup> Segundo Hobsbawm (1977, p.63), “os empréstimos aos sul-americanos, que pareciam tão promissores na década de 1820, e aos norte-americanos, que acenavam na década de 1830, transformaram-se freqüentemente em pedaços de papel sem valor: de 25 empréstimos a governos estrangeiros concedidos entre 1818 e 1831, 16 [...] estavam sem pagamento em 1831. Em teoria, estes empréstimos deviam ter rendido aos investidores 7 ou 9% de juros, quando, na verdade, em 1831, rendiam uma média de apenas 3,1%”. De acordo com o autor supracitado, a rentabilidade média do capital aplicado nas ferrovias britânicas era de 3,7%.

empreendimento no gênero a adquirir benefícios desta forma, sendo, também, a primeira a começar os trabalhos logo após a concessão (FERREIRA NETO, 1974).

Estes benefícios não se converteram em agilidade nas obras de construção.

O Brasil tinha desenvolvido bastante sua produção de café, artigo cujo consumo crescia anualmente, nos principais países europeus e nos Estados Unidos. São Paulo era o principal fornecedor desse produto e suas vias de transporte interno continuavam precárias sem capacidade de escoá-lo para atender a demanda interna (FERREIRA NETO, 1974, p. 111-112).

Os impactos econômicos das ferrovias em algumas cidades foram notórios. No final do século XIX as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo<sup>31</sup> experimentaram a dinamização do comércio e o crescimento econômico com a construção das ferrovias Dom Pedro II e a Santos-Jundiaí, respectivamente. Isto não quer dizer que estas cidades apresentam sua posição de destaque em virtude, exclusivamente, da construção de estradas de ferro. O Rio de Janeiro, por exemplo, sofreu muitas transformações com a vinda da família real portuguesa para o Brasil em 1808.

A construção da ferrovia Dom Pedro II tornou a cidade do Rio de Janeiro o centro potencial da Malha<sup>32</sup> ferroviária do país. O então Distrito Federal, na década de 1920, se ligava a várias regiões do país por meio dos trilhos. Isto fazia da capital e do seu porto uma das principais rotas de entrada e saída de mercadorias. A ferrovia construída na periferia da cidade possibilitou toda uma área industrial no seu entorno.

São Paulo a partir da segunda metade do século XIX verificou um grande crescimento econômico e populacional em virtude da expansão do café. Em 1920 a cidade já era mais industrializada do que o Rio de Janeiro. A ferrovia<sup>33</sup> foi fundamental para o desenvolvimento da “Metrópole do Café”, pois permitiu levar a produção cafeeira das zonas produtoras ao porto de Santos. Além disso, transportava produtos manufaturados e matérias-primas. Nos termos de Lessa (1993, p.136) “o Rio de Janeiro e São Paulo foram as primeiras cidades do país a se inserirem na nova ordem capitalista internacional por intermédio de reformas urbanas, da convivência com os artefatos tecnológicos da era industrial, e, da sua constituição, como entroncamentos ferroviários”.

---

<sup>31</sup> Rio de Janeiro e São Paulo são cidades essencialmente distintas. Segundo Lessa (1993), a cidade do Rio de Janeiro pode ser caracterizada pela sua função política e administrativa. São Paulo, por seu turno, se caracteriza por ser uma cidade produtora. Em 1930 estas cidades estavam tomadas pela modernidade da era industrial.

<sup>32</sup> Segundo Ferreira Neto (1974) não era possível utilizar denominação malha ferroviária até a segunda metade do século XX para caracterizar as estradas de ferro no Brasil, pois a construção de ferrovias isoladas umas das outras não permitia a integração em uma malha ou rede ferroviária brasileira.

<sup>33</sup> O estado de São Paulo foi beneficiado pela estrada de ferro Santos-Jundiaí, concluída em 1864.

Percebe-se que as cidades litorâneas eram as mais importantes do país até o início do século XX, como no caso acima mencionado referente ao Rio de Janeiro, pois a colonização do país, orientada para exportação de produtos primários, ocasionou um maior desenvolvimento das cidades do Rio de Janeiro e, também, de Salvador e de Recife. O governo passou a investir nas ferrovias para impedir que a falta de transporte para o interior do país obstruísse o desenvolvimento do capitalismo no Brasil como no caso da produção do café em São Paulo. Desta forma, a ferrovia possibilitou a interiorização do capital no país.

Até o ano de 1872 a construção de ferrovias estava a cargo da iniciativa privada. Neste sentido, obviamente, apresentava como objetivo o lucro em um empreendimento que era visto sob a perspectiva comercial. Contudo, para o Governo, a construção e operação das estradas de ferro constituíam um serviço público extremamente relevante para os interesses econômicos do país e para a comunidade brasileira (FERREIRA NETO, 1974).

Na perspectiva capitalista, havia a necessidade de obter a maior quantidade de lucros com o menor investimento possível. Assim, não foram elaborados projetos que atestassem ou não a viabilidade econômica das ferrovias, os projetos de engenharia eram simples e o traçado era resultado de observações topográficas de reconhecimento. Evitou-se efetuar grandes desmontes ou aterros o que resultava por um lado em menores investimentos e por outro em percursos altamente sinuosos e extensos.

Em 1873, apesar de todas as concessões realizadas e dos seus benefícios, o transporte ferroviário no país ainda não havia experimentado o desenvolvimento almejado pelo Governo brasileiro, pois pouco menos de duas décadas se passaram da primeira concessão e apenas 1.200 quilômetros de vias estavam em tráfego. No intuito de promover a expansão ferroviária no país, o Governo Imperial promulgou a Lei n.º 2.450 de 24 de setembro de 1873 que, além dos benefícios fornecidos aos empresários em ferrovias pelas Leis já existentes, acrescentava uma subvenção por quilômetro construído. Isto contribuiu para que os empreiteiros da época, movidos pelo lucro, projetassem os trechos das estradas de ferro “de forma muito mais extensa do que era tecnicamente possível e economicamente desejáveis” (FERREIRA NETO, 1974, p.114).

Ao comentar sobre as políticas de transportes no período imperial, Ferreira Neto (1974) afirma que as concessões apresentavam um caráter próximo à perpetuidade, mas as concessões não eram o bastante para motivar o investimento de capitais privados, sendo, também, outorgados aos empresários os privilégios de zona e o direito de desapropriação de terras para passagem da linha. O principal incentivo foi a garantia de que o capital investido renderia os juros habitualmente pagos aos capitalistas, isto a despeito das condições

econômicas de exploração das estradas de ferro. Esta garantia de juros era arbitrada pelo seu valor de operação pelo Poder Legislativo.

As liberdades outorgadas pelo Governo Imperial começaram a ser restringidas a partir dos anos de 1880, pois os prazos das concessões foram reduzidos. Instaurou-se, também, o direito de resgate pelo Governo, entretanto as medidas tomadas pelo Governo apresentaram impactos negativos:

O primeiro deles foi não ter o Governo, por seus órgãos competentes, esboçado um Plano de Implantação ferroviária [...]. O outro foi o de permitir que se construíssem ferrovias com as mais variadas bitolas, o que posteriormente, ocasionou problemas, que ainda aí estão, difíceis de ser solucionados (FERREIRA NETO, 1974, p.115).

O Governo republicano, a partir de 1889, teve como um dos seus primeiros atos a mudança no nome da Estrada de Ferro Dom Pedro II para Estrada de Ferro Central do Brasil. Ainda segundo Ferreira Neto (1974), a Central do Brasil estava sob administração governamental e havia se tornado uma “repartição pública”.

No ano de 1896 o Governo iniciou um movimento para acabar com o regime de garantia de juros. Este era considerado um estímulo à ineficiência, pois qualquer empresa mal administrada teria lucro certo – o próprio governo o garantiria. Esta decisão afetou a organização do transporte ferroviário no país. Entre os anos de 1901 e 1902 várias empresas ferroviárias foram encampadas – a Estrada de Ferro Central do Brasil havia sido encampada em 1865, ainda na sua fase de construção. Estas empresas, posteriormente, poderiam ser arrendadas a empresas privadas ou aos governos estaduais. Neste contexto, a posterior expansão ferroviária brasileira deveria ser custeada pelos recursos nacionais orçamentários ou extraorçamentários (FERREIRA NETO, 1974).

As ferrovias brasileiras, até o ano de 1902, haviam sido construídas isoladas, seus ramais apresentavam características vicinais, todas se dirigiam no sentido interior – litoral. Iniciou-se, neste mesmo ano, a evolução da política ferroviária brasileira. Para Ferreira Neto (1974) “surgiu nessa ocasião, nos círculos técnicos, diretamente interessados, ou estudiosos do assunto, uma nova concepção do traçado do sistema ferroviário, para lhe dar um sentido de integração nacional e um caráter mais aproximado de rede, ou malha.”

A partir desta nova política foi que as estradas de ferro se expandiram posteriormente. O prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil até a cidade de Pirapora no ano de 1910 ocorreu sob esta nova orientação. Nos anos entre 1922 e 1954 houve um aumento inexpressivo das estradas de ferro no Brasil (FERREIRA NETO, 1974), porém

foi neste período que a Estrada de Ferro Central do Brasil chegou à cidade de Montes Claros (em 1926). Falaremos mais adiante da expansão ferroviária no Norte de Minas Gerais.

Em 1951 foi inaugurada no país a Comissão Mista Brasil – Estados Unidos, resultado de um acordo entre o governo brasileiro e o BIRD (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento). Esta Comissão tinha como objetivo planejar o desenvolvimento nacional nas suas diversas áreas e setores, inclusive no que tange ao melhoramento nas vias de transporte, no caso do presente estudo, especialmente as ferrovias.

Os estudos realizados pela Comissão Mista implicaram em várias proposições, dentre as quais algumas foram implantadas de imediato, enquanto outras demorariam a se concretizar. Ferreira Neto (1974) destaca algumas medidas sugeridas, grande parte das medidas constituía novidade em termos de políticas ferroviárias:

- a) Supressão e erradicação dos ramais ou mesmo linhas deficitárias, sem possibilidade de recuperação dentro de um prazo razoável;
- b) Abandono progressivo da tração a vapor, substituído pelo sistema Diesel elétrico, preferencialmente;
- c) Término da interligação das estradas existentes, para ampliar a rede nacional;
- d) Mudança do *status* das várias ferrovias brasileiras, para lhes dar uma estrutura orgânica de caráter moderno e empresarial;
- e) Instalação de novas linhas, apenas no caso de resultados favoráveis em um estudo de viabilidade econômica;
- f) Adaptação do sistema às modernas concepções do uso de ferrovias como transporte de massa (FERREIRA NETO, 1974, p.124)

A Comissão Mista lançou diretrizes sobre a organização administrativa que foram rápida e radicalmente seguidas, pois o governo federal unificou a administração de todas as estradas de ferro de sua propriedade sob uma organização. Surgiu assim a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), criada em 16 de março de 1957, sob a Lei nº 3.115, para administrar as estradas de ferro de propriedade do governo federal. Segundo Lopes (2000), a RFFSA era composta pelas 18 (dezoito) ferrovias regionais que operavam isoladamente. O governo federal era o principal acionista da empresa com 98% do capital.

As atividades da RFFSA foram conduzidas inicialmente, sem muita convicção sobre os seus propósitos básicos, que eram, em última análise, transformar as ferrovias federais, repartições públicas por excelência com um funcionalismo abundante e mal pago, compondo por isso organizações altamente deficitárias, **em uma empresa racionalmente administrada**, e, senão rentável, pelo menos auto-sustentável (FERREIRA NETO, 1974, p.125, grifo nosso).

Em suma, a RFFSA foi concebida para administrar, explorar, conservar, expandir e aperfeiçoar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas. Além disso, visava-

se reduzir o *déficit*, padronizar os procedimentos, modernizar a operação, reduzir as despesas (como de praxe, reduzindo o pessoal como podemos verificar na tabela 3) e aumentar a produção (LOPES, 2000). Neste contexto, não causa estranheza a diminuição do número de funcionários da RFFSA na segunda metade do século XX, ou seja, uma espécie de racionalização por meio da desocupação da força de trabalho. A tabela a seguir apresenta o número de funcionários da RFFSA em três datas específicas que compreendem um período de quase quatro décadas, evidenciando a redução.

**TABELA 3**  
**Número de Funcionários da RFFSA**

<b>Ano</b>	<b>Número de Funcionários</b>
1957	160.000
1985	65.000
1995	37.500

**Fonte:** CAVALCANTI, 2002 (elaboração própria).

As determinações deste órgão, encarregado de cumprir a política ferroviária nacional, não foram executadas com firmeza, pelo menos no que diz respeito aos ramais deficitários não erradicados – não se pode ignorar que interesses políticos regionais estavam contra a erradicação, impedindo a desativação dos trechos.

Em meados do século XX alguns problemas sociais foram causados pelo processo inflacionário, já instalado no país há algum tempo, mas intensificado neste período, ocasionaram problemas em algumas ferrovias. Para agravar a situação, ocorreu uma queda de produção das estradas de ferro em virtude da crescente utilização do transporte rodoviário, como será discutido mais adiante.

As recomendações da Comissão voltaram à cena, especialmente a desativação de ramais deficitários, mas desta vez a política regional não impediu a erradicação. Em 1972, já reduzida a extensão da rede, ocorreu um aumento substancial da produtividade ferroviária que se dirigia no sentido do, tão almejado, equilíbrio financeiro em algumas linhas – a linha de Santos até Jundiáí foi a primeira a conseguir o referido equilíbrio (FERREIRA NETO, 1974).

A RFFSA, ao longo dos anos, passou a assumir sua identidade vocacional referente ao transporte de cargas (especialmente *commodities*) em percursos médios e longos. Na década de 1970 o transporte de cargas da empresa cresceu uma média de 10,5% ao ano. Nos anos entre 1983 e 1985 a empresa experimenta uma contração de 11%, voltando a crescer

em 1986. Neste mesmo ano a RFFSA atinge seu recorde histórico de transporte, 85, 7 milhões de toneladas. A partir de então o transporte se estabiliza em cerca de 80 milhões de toneladas no ano. No ano de 1987 a empresa verifica uma maior eficiência do serviço, o que indicou uma posição mais confortável em comparação com os *déficits* do passado, porém isso não se traduziu em maiores investimentos no transporte ferroviário.

Apesar de apresentar números menos críticos do que aqueles do passado, a RFFSA encontrava-se em uma situação desfavorável uma vez que os recursos destinados a manutenção do sistema existente vinham reduzindo o que prejudicava a implementação de novos projetos, que eram fundamentais, devido à crescente demanda pelo transporte ferroviário. Não se investia mais na conservação das linhas, as taxas de imobilização de locomotivas e vagões eram elevadas, aumentando-se o número de acidentes. O índice de imobilização da RFFSA chegou a 47%, ou seja, quase três vezes maior do que a média internacional (LOPES, 2000, p.69).

Assim, os problemas econômicos enfrentados pelo país e a opção pelo transporte rodoviário fizeram com que a dívida da empresa aumentasse mesmo com os sinais de melhora no serviço. Isto comprometeu sobremaneira seu desempenho e o equilíbrio financeiro. Lopes (2000) verificou que em 1995, ano anterior à desestatização da empresa, a dívida da RFFSA era de aproximadamente 2,4 bilhões de dólares, apresentando um *déficit* de 200 milhões de dólares no mesmo ano.

Barat (1991) articula o surgimento e a expansão ferroviária no Brasil ao desenvolvimento da estrutura produtiva do país. O final da década de 1880 marca os primórdios do crescimento industrial brasileiro. Primeiramente com a indústria têxtil, posteriormente com a expansão de outras atividades industriais produtoras de bens de consumo, como calçados, fumo e bebidas. No início do século XX, especialmente, até a eclosão da Primeira Guerra Mundial, houve a diversificação da produção industrial e a formação do capital no país – neste período a produção de cimento aumentou mais de 12 vezes e a de aço mais de 8 vezes (BARAT, 1991).

Porém, mesmo com os surtos de industrialização neste período, a economia brasileira se caracterizava pela exportação de produtos primários – de matérias-primas e alimentos. As regiões eram produtoras de artigos tropicais para o mercado externo e não formavam uma economia unificada. De acordo com Barat (1991) a economia brasileira poderia ser resumida da seguinte forma:

- a) No Sudeste, principalmente no Estado de São Paulo: cultura intensiva do café, principal produto de exportação;
- b) No Sul e Centro-Oeste: atividade pecuária extensiva, com pequena participação da erva-mate no Paraná;



- c) No Nordeste: agroindústria açucareira em estagnação secular e produção de algodão, cacau e fumos;  
 d) Na Amazônia: atividades extrativas, notadamente a borracha (BARAT, 1991, p.9).

A maior parte destas atividades econômicas estava localizada na faixa litorânea do país. A produção do interior era transportada via navegação de longo curso. A atividade industrial somente atendia ao mercado interno – substituição de importações. Neste panorama econômico os transportes serviam ao escoamento dos fluxos de produção agropecuária e extrativa do interior para o litoral do país.

À ferrovia era atribuída, também, a função de distribuir os produtos manufaturados (em sua grande maioria importados), subsidiando o deslocamento dos fluxos de produtos primários. Barat (1991) articula a construção de ferrovias à divisão do trabalho no séc. XIX:

É importante salientar que no âmbito da divisão internacional do trabalho, a partir de meados no século XIX, os países industrializados (especialmente a Inglaterra) tinham interesse, tanto em investir na construção de ferrovias e portos, como em operá-los, pois isto não só aumentava a eficiência do transporte dos produtos a eles destinados, como também permitia a absorção dos seus bens de capital e da sua tecnologia (BARAT, 1991, p.9).

Como salientamos anteriormente, aconteceu uma articulação entre a produção de bens de capital e a expansão das ferrovias na Inglaterra. Neste sentido, a acumulação de capital na Grã-Bretanha seria beneficiada com os investimentos no Brasil. A expansão ferroviária no Brasil se deu a partir dos anos de 1870, podendo ser mais bem percebida de acordo com tabela a seguir:

**TABELA 4**  
**Relação População por Km de Ferrovia no Brasil no período de 1854 a 2008**

Ano (*)	População	Malha ferroviária em Km	População por Km de Ferrovia
1854	7.711.000	15	514.066,7
1860	8.448.000	223	37.883,4
1870	9.834.000	745	13.200
1890	14.333.915	9.973	1.437,3
1900	17.438.434	15.316	1.138,6
1920	30.635.605	28.535	1.073,6
1940	41.236.315	34.252	1.203,9
1950	51.944.397	36.681	1.416,1
1960	70.070.457	38.287	1.830,1

1970	93.139.037	31.848	2.924,5
1980	119.002.706	29.659	4.012,4
1990(**)	146.825.475	30.173	4.866,1
2000	169.799.170	28.056	6.052,1
2008(***)	189.600.000	29.817	6.358,8

**Fonte:** Elaboração própria com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e Pereira (2010).

(\*) Não foram encontrados dados da população referentes às décadas de 1880, 1910 e 1930.

(\*\*) Os dados da população correspondem ao ano de 1991.

(\*\*\*) Estimativa da população de acordo com o IBGE.

A tabela 4 apresenta a evolução da malha ferroviária brasileira relacionada ao crescimento populacional do país entre os anos de 1854 e 2008, com intervalos de décadas entre estas duas datas. O ano de 1854 marca o início das construções ferrovias no Brasil. Percebe-se uma expansão da malha ferroviária intensificada a partir da década de 1870 até a década de 1920, período em que a relação população/km ferrovia estava em 1.073,6 habitantes por quilômetro, auge da relação. Nota-se a partir da década de 1940 que aconteceu um declínio contínuo da expansão ferroviária, em 2008 havia 6.358,8 habitantes por km de ferrovia, ou seja, uma redução de quase 600% com relação ao ano de 1920. Isto pode ser explicado pela expansão do transporte rodoviário no país.

Deve-se às políticas de incentivos para a construção de ferrovias pelo Estado a expansão da malha ferroviária. De acordo com os estudos de Ferreira Neto (1974) e de Barat (1991), alguns instrumentos foram utilizados, como: as concessões para a exploração da atividade por longos períodos; as garantias de taxa de retorno do capital investido e os subsídios fornecidos em função da extensão das linhas construídas. Estes incentivos apresentaram como resultado a construção de trechos com traçados deficiente e altamente sinuosos, em um variado número de bitolas<sup>34</sup> e na concepção de ferrovias isoladas.

A evolução das estradas de ferro, como bem exposto por Pereira (2010), apresenta variações na quilometragem dos trechos que podem ser explicadas pelas desativações de ramais e construções de alguns trechos, notadamente, nas áreas urbanas com os metrô. A malha apresentou sua maior retração no ano 2000, poucos anos após o início da “racionalização<sup>35</sup>” do sistema via desestatizações ocorridas em 1996, apresentando uma extensão de 28.056 km.

<sup>34</sup> Bitola pode, sinteticamente, ser definida como a distância entre os lados inferiores das cabeças de dois trilhos. Bitolas com a distância entre trilhos maior suportam um maior volume de transporte, ao passo que, quanto mais estreita a bitola, menor sua capacidade de transporte.

<sup>35</sup> A criação da RFFSA, no ano de 1957, expressou a tentativa de “racionalização” do transporte ferroviário. As desestatizações ocorridas na década de 1990, também, foram apresentadas como tentativas de “racionalizar” o sistema ferroviário brasileiro, porém existem diferenças fundamentais de contexto nos dois períodos, pois nos

A partir da década de 1930, segundo Burman (2008), o Brasil passou a se dedicar a construção de rodovias, dando início ao declínio da expansão ferroviária no país. Nos anos de 1950 instaura-se no Brasil o que Lessa (1993) denomina Era do Automóvel. A elite nacional apoia cada vez mais o transporte individual. No que diz respeito aos transportes coletivos, o transporte rodoviário ganha destaque em detrimento do transporte ferroviário. A concorrência entre o transporte ferroviário e o rodoviário está ligada à questão das tarifas. “A opção pela ferrovia é política, no que concerne às tarifas, as rodovias eram, aparentemente, mais baratas” (LESSA, 1993, p.30). A opção pelo transporte rodoviário nas últimas décadas situou a ferrovia no imaginário da população, pois a ferrovia perdeu cada vez mais sua função de veículo, restando apenas sua função simbólica.

Ainda segundo Lessa (1993), os investimentos no setor ferroviário caíram consideravelmente a partir dos anos 1950. A falta de manutenção contribuiu para o sucateamento do equipamento ferroviário. O transporte ferroviário passa a ser visto como lento comparado ao tempo do automóvel, da televisão, dos computadores, do avião. A ferrovia se apresentou, a partir de então, como uma imagem do passado.

Faz-se necessário expor, ainda que brevemente e sem a sistematização necessária para uma compressão mais detalhada de seus condicionantes e resultados, a influência da indústria automobilística no desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro. A indústria automobilística, surgida nos Estados Unidos e na Europa no final do século XIX e início do século XX, revolucionou os meios de produção, expandiu o consumo, influenciou sobremaneira o transporte rodoviário, exercendo seu poder tanto nos países centrais quanto nas economias periféricas (PEREIRA, 2010).

A influência das ações de Henry Ford foi amplamente discutida no âmbito da sociologia do trabalho. A introdução da esteira rolante, a produção em série, a intensificação da separação entre trabalho manual e intelectual, o dia de trabalho de cinco dólares, o estímulo ao consumo em massa, dentre outros aspectos do modelo de produção fordista foram objeto de interessantes discussões da referida disciplina. Pereira (2010) verifica a influência da indústria automobilística nos investimentos em infraestrutura. De acordo com autor supracitado:

---

anos de 1957 havia uma participação ativa do Estado na economia. No caso das ferrovias, o Estado exercia a administração de 18 estradas de ferro pertencentes à União. A “racionalização” dos anos de 1990 era a expressão das conhecidas receitas neoliberais do Consenso de Washington que visavam uma redução da participação direta do Estado na economia, sendo a política de privatizações expressão emblemática do projeto neoliberal.

Mas, na prática, percebe-se que os sistemas de transportes estão mais direcionados para a expansão do capital pelos territórios. No período pós-Segunda Guerra Mundial, os grandes grupos automobilísticos localizados nas economias centrais instalaram seus complexos produtivos industriais em vários países periféricos do mundo, como uma forma de favorecer a expansão do capitalismo, bem como ampliar o mercado automobilístico, que influencia os investimentos na infraestrutura de transporte, priorizando a política de transporte rodoviário em detrimento outros modais de transportes, no caso do Brasil (PEREIRA, 2010, p.68).

O capital no seu fascínio pelo lucro orienta investimentos, incluindo recursos públicos, nas atividades que propiciam maiores ganhos e, preferencialmente, mais rápidos. A mudança na direção dos investimentos para o setor rodoviário expressa esta orientação do capital, pois a indústria automobilística movimenta não apenas a comercialização de automóveis, mas a indústria do asfalto, indústria de pneus, a indústria de base, a venda dos automóveis, a manutenção dos veículos, dentre várias outras, ou seja, gera uma dinamização da economia com investimentos em vários ramos. Assim, ao abranger diversos ramos, aumenta as possibilidades de expansão e acumulação capitalista.

No que tange especificamente a contribuição da ferrovia para o processo de expansão do capital, pode-se afirmar de uma maneira geral que, diferente do que ocorreu na Grã-Bretanha onde a ferrovia emergiu da Revolução Industrial, no Brasil, devido à rápida expansão da infraestrutura de transporte e de energia necessárias à produção e comercialização do café, a ferrovia serviu de suporte ao processo de modernização e industrialização.

### **3.4 - Os trilhos da Central do Brasil alcançam o sertão norte-mineiro**

Segundo Ferreira Neto (1974), somente em 1887 os trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II chegam a Ouro Preto, capital de Minas Gerais nesta época, fazendo sua ligação com a sede do Governo Imperial. Segundo Lessa (1993), diferente das motivações que levaram a expansão da malha ferroviária em São Paulo, ou seja, produção e comercialização do café, no Norte de Minas a ferrovia surgiu a partir de motivações políticas.

Discordamos da autora, por considerar que o Estado não pode ser desvinculado das relações sociais de produção capitalista. Verifica-se ao longo da história que governos atuaram com vistas a garantir o processo de acumulação capitalista, seja por meio de concessões com garantia de retorno dos investimentos na construção de ferrovias no séc. XIX seja pela construção direta desta infraestrutura para o capital e, mais recentemente, com as privatizações de empresas públicas.

Farias (2001) considera o Estado como um ser social e histórico.

O Estado representativo moderno é um ser social situado no tempo e no espaço; é rico em determinações; trata-se de uma totalidade concreta, complexa e contraditória. Para analisar a natureza e o papel do Estado no seio do capitalismo, recusa-se o funcionalismo que reduz o ser social estatal a sua ação sobre a base econômica e técnica. Pois não se pode jamais ignorar que estes elementos só se tornam plenamente verdadeiros e reais como relações orgânicas. Nessa recíproca interação, supõe-se, evidentemente, a primazia ontológica da natureza do Estado sobre o seu papel (isto é, de sua forma sobre sua função) (FARIAS, 2001, p.27).

O Estado é, simultaneamente, “constituído e constituinte nas relações de dependência, alienação e antagonismo, que estão na essência das relações capitalistas de produção” (IANNI, 1996, p.36). Estas relações sociais de produção capitalistas somente podem ser preservadas se uma das classes sociais for hegemônica ou disponha de elementos para definir as estruturas e atividades do aparelho estatal.

Pode o Estado demonstrar certa autonomia nas suas decisões políticas, ou seja, pode, em alguns breves momentos, tomar decisões de forma autônoma contrariando interesses da burguesia. No caso da França, Marx (2000a, p.136) afirma que “somente sob o segundo Bonaparte, o Estado parece tornar-se completamente autônomo”. Em meados do século XIX o Estado francês consolidou-se frente à burguesia permitindo que Louis Bonaparte assumisse o poder e tomasse decisões a despeito da burguesia, entretanto o que se verifica em situações concretas ao longo da história é que a atuação do Estado burguês atinge de maneira diferenciada as classes sociais. Ianni (1996, p.36) observa que “como se forma e aperfeiçoa à medida que se desenvolvem as forças produtivas e as relações sociais de produção, o Estado burguês está constitutivamente organizado e orientado pelas exigências de acumulação capitalista”. Assim, não se pode dar a uma classe sem tirar da outra, o que não significa que se possa tirar tudo de uma classe sem extingui-la.

Salienta-se que o Estado e o governo não são idênticos, embora sejam influenciados pelo capital. De acordo com Miliband (1972, p.67), o “Estado significa um número de determinadas instituições que em seu conjunto constituem a sua realidade e que interagem como partes daquilo que pode ser denominado sistema estatal”. Instituições como o governo, a administração, as forças militares e a polícia, o judiciário, o governo subcentral e as assembleias legislativas se inter-relacionam dando forma ao sistema estatal.

O poder estatal está apoiado nestas instituições, sendo por meio delas que o poder é conduzido em suas diferentes manifestações pelas pessoas que dirigem cada uma destas instituições, ou seja, pelos presidentes, primeiros-ministros e seus colégios ministeriais, altos

funcionários públicos e outros administradores do Estado, a alta cúpula militar, juízes de cortes supremas, alguns dos membros dirigentes das assembleias parlamentares e, finalmente, líderes políticos e administrativos. Estas pessoas constituem o que Miliband (1972) denomina elite estatal.

Ao analisar o papel do Estado na sociedade capitalista é necessário considerar esta elite estatal, que dirige o poder estatal. Isto é particularmente necessário na análise das relações entre o Estado e a classe economicamente dominante. Para Miliband (1972):

Não será difícil descobrir que tal relação é realmente muito próxima e que os detentores do poder estatal são, por inúmeras e distintas razões, os agentes do poder econômico privado – e que aqueles que dirigem esse poder são também, por conseguinte, sem que com isso acentue indevidamente a significação das palavras, uma autêntica “classe dominante” (MILIBAND, 1972, p.73-74).

O autor supracitado busca demonstrar sua perspectiva observando a composição social das instituições do sistema estatal. No capitalismo avançado, o empresariado geralmente esteve bem representado no executivo político e em outras partes do sistema estatal. Os homens de negócio foram, muitas vezes, bem sucedidos na busca por poder político<sup>36</sup>. Além dos governos, os empresários tiveram voz ativa em outras instituições do sistema estatal. Conforme Miliband (1972, p.76), “um dos aspectos mais significativos do capitalismo avançado é justamente aquilo que poderia ser chamado, sem grande exagero, a sua colonização crescente dos escalões superiores da parte administrativa daquele sistema”.

Assim, Miliband (1972) contraria a visão de que os empresários não estão tão envolvidos no governo, na administração e nas assembleias legislativas. “Eles estão envolvidos e tanto mais diretamente à proporção que o Estado passa a ocupar-se mais com a vida econômica” (MILIBAND, 1972, p.78). Os homens de negócio ocupam posições da maior importância em comparação com outros grupos econômicos, influenciando, e quiçá determinando, o caráter da intervenção estatal.

Embora os empresários não constituam mais do que uma pequena parte da elite estatal – classes pré-industriais, aristocráticas e fundiárias se destacaram numericamente no sistema estatal –, este desligamento relativo do sistema é reduzido tendo em vista a composição social da elite estatal. Em termos econômicos e sociais, os empresários pertencem às classes médias e altas e a grande maioria dos membros da elite estatal é recrutada nestas classes. Do ponto de vista social, o sistema estatal conservou seu caráter de classe média e

---

<sup>36</sup> Nos Estados Unidos, segundo Miliband (1972, p.76), “eram os empresários que constituíam o maior grupo ocupacional singular dos gabinetes, entre 1889 e 1949, e do número total de membros do gabinete entre tais datas mais de 60% eram empresários de um tipo ou outro”.

alta, embora com uma lenta redução do elemento aristocrático e com lenta expansão do elemento oriundo da classe operária e da classe média baixa.

O predomínio burguês dentro das instituições do sistema estatal se deve, também, à hierarquia econômica e social externa ao sistema, ou seja, às oportunidades mais amplas abertas aos filhos das classes média e alta em virtude ao acesso à educação e ao treinamento que estas pessoas têm desde a infância. Assim, as oportunidades enormemente desiguais em termos de educação apresentam reflexos no recrutamento para o serviço estatal. As relações de parentesco e amizade influenciam, na medida em que fomentam valores comuns entre os envolvidos, a mobilidade dentro do sistema estatal, uma carreira vitoriosa.

Miliband (1972) observou que há um processo de diluição social no interior do serviço estatal, mas isso não significa uma democratização do sistema. Segundo Miliband (1972, p.85), “trata-se antes de um ‘aburguesamento’ dos elementos mais capazes e mais impulsivos das classes subordinadas”. Estes elementos, à medida que galgam posições mais altas na hierarquia estatal, tornam-se parte, em todos os sentidos relevantes, da classe à qual sua posição, renda e *status* lhe possibilitam o acesso. Isto pode contribuir para fortalecer o caráter de classe do serviço estatal.

Uma diluição social ocorreu naquelas instituições onde os membros dependem diretamente ou indiretamente de eleições para ter acesso aos cargos, ou seja, no executivo político e nas assembleias parlamentares. Porém, mesmo que alguns elementos da classe operária ou da classe média baixa tenham alcançado estes cargos, a grande maioria pertenceu, devido a sua origem social e ocupação anterior, às classes média e alta. Assim, mesmo com esta diluição social Miliband (1972) observa que:

O que os fatos sugerem de maneira conclusiva é que, em termos de origem social, educação e situação de classe, os homens que ocuparam *todos* os posto de comando dentro do sistema estatal provêm, em grande medida e em muitos casos em sua maioria esmagadora, do mundo de negócios e da propriedade, ou das classes médias profissionais. Aqui, como em qualquer outra esfera, os homens e mulheres nascidos nas classes subordinadas e que formam, é claro, a imensa maioria da população têm sido tratados muito pobremente – não só, é bom salientar, naqueles setores do sistema estatal, tais como administração, forças armadas e judiciário, que dependem de nomeação, mas inclusive naqueles que estão sujeitos ou que parecem sujeitos aos caprichos do sufrágio universal e aos azares da política competitiva. Numa época em que se fala tanto em democracia, igualdade, mobilidade social, ausência de classes, e assim por diante, continua a ser um fato básico da vida dos países capitalistas avançados o de que a imensa maioria de homens e mulheres daqueles países tem sido governada, representada, administrada, julgada e comandada na guerra por pessoas oriundas de outras classes econômicas e socialmente superiores e relativamente distantes (MILIBAND, 1972, p.87).

Em suma, como apontaram Santos; Silva (2010):

Estado não é algo desvinculado das relações sociais de produção, não apresenta em sua gênese e no seu desenvolvimento um distanciamento das classes que o permita pairar sobre as mesmas e tomar as decisões exclusivamente (e de forma perene) em nome do bem comum, contrariando os interesses vinculados a produção e reprodução do capital. Em última instância, o Estado existe em função de garantir os interesses capitalistas (SANTOS; SILVA, 2010, p.4).

A construção de ferrovias despence uma grande quantidade de recursos durante décadas. Decisões sobre investimentos desta magnitude não são tomadas a despeito dos interesses capitalistas. Como bem notou Segnini (1982, p.21), “as ferrovias no Brasil, de uma forma geral, constituem uma síntese dos interesses do capital externo, notadamente inglês, e das necessidades de acumulação de capital interno”.

A chegada da estrada de ferro a Pirapora em 1910, considerando, também, a importância de sua via fluvial, incrementou o comércio da cidade que assumiu a condição de “ponta de trilhos”. Além disso, poderia transformar a cidade na principal porta de entrada do sertão (CARDOSO, 1996). Cabe salientar que a construção da estrada de ferro cortando a região Norte de Minas Gerais em direção ao Sul da Bahia perdurou por mais de quarenta anos, entre os anos de 1908 e 1951. A tabela a seguir apresenta a cronologia da expansão ferroviária em algumas cidades do Norte de Minas visando elucidar melhor este processo.

**TABELA 5**

**Cronologia da expansão ferroviária no Norte de Minas Gerais (1908 - 1951)**

<b>Cidade</b>	<b>Data da inauguração</b>	<b>Cidade</b>	<b>Data da inauguração</b>
Lassance	27-02-1908	Montes Claros	01-09-1926
Várzea da Palma	01-02-1910	Capitão Enéas	10-07-1944
Pirapora	28-05-1910	Janaúba	12-07-1945
Buritizero	28-10-1922	Pai Pedro	10-09-1947
Engenheiro Navarro	01-08-1925	Catuti	10-09-1947
Bocaiúva	01-08-1925	Monte Azul	10-09-1947
Glaucilândia	01-09-1926	Espinosa*	Ano de 1951

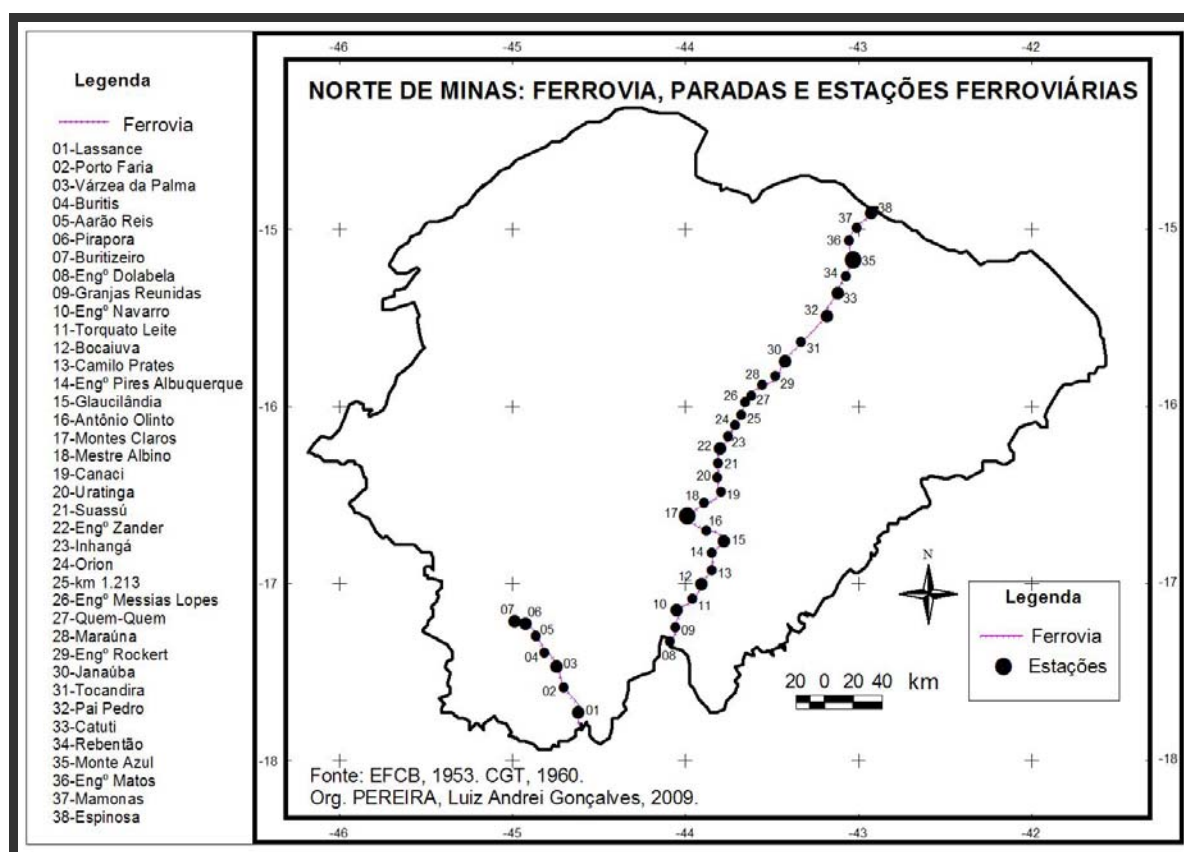
**Fonte:** Elaborada a partir dos dados do Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com Elas Articuladas – G1, 1960.

\* A Estação Ferroviária da cidade de Espinosa pertencia à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A malha ferroviária que corta as demais cidades mencionadas pertencia à Estrada de Ferro Central do Brasil.



Alguns fatores como a falta de recursos e a própria tecnologia utilizada nas construções ferroviárias na época explicam a demora na construção dos trechos da Central do Brasil no Norte de Minas.

De acordo com Lessa (1993, p. 151-166), o plano ferroviário de 1935 definia o avanço da malha ferroviária em dois sentidos: a) estendendo-se da cidade de Pirapora até Belém/PA e b) estendendo-se de Minas Gerais até o estado da Bahia, por meio de um ramal partindo da cidade de Corinto, passando por Bocaiúva, por Montes Claros e seguindo em direção ao Nordeste. O mapa a seguir permite visualizar melhor a malha ferroviária do Norte de Minas Gerais, ou seja, o Ramal de Pirapora e a Linha do Centro que passa por Montes Claros fazendo ligação da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.



Mapa 01 – Norte de Minas: ferrovia, paradas e estações ferroviárias.  
Fonte: PEREIRA, 2010.

No que diz respeito ao primeiro dos trechos, ou seja, sentido Pirapora – Belém/PA, Lessa (1993) afirma que o declínio do Ciclo da Borracha na Amazônia alterou os

interesses nacionais em 1918 e frustrou as lideranças regionais. A nova realidade econômica nacional tornou premente a construção do trecho entre Minas Gerais e a Bahia. A importância adquirida por este trecho era tamanha que ele assumiu a condição de Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil. Já o trecho entre Curvelo e Pirapora foi rebaixado à condição de ramal ferroviário.

Percebe-se que a expansão da malha ferroviária no sentido à Belém apresentava motivações econômicas, ou seja, as políticas do governo não podem ser consideradas de forma isolada. Os interesses capitalistas orientavam as decisões sobre a construção do referido trecho, pois, a partir do declínio do Ciclo da Borracha no início da década de 1920 com a impossibilidade de se obter lucro com a extração desta matéria-prima importante para a fabricação de pneus para a crescente indústria automobilística, houve o desinteresse em investir na região. Assim, não por acaso a ferrovia veio para Montes Claros, cidade que já experimentava um processo de modernização, como a diversificação da divisão do trabalho na cidade.

Segundo Cardoso (1996) esta situação impactou a realidade de algumas localidades do Norte de Minas:

Acreditamos que este contexto influenciou bastante na realidade de algumas localidades regionais. No caso de Pirapora e demais localidades nas proximidades daquela linha ferroviária, a paralisação da obra provocou uma queda substancial no volume de negócios e uma paulatina perda de sua importância no cenário regional. O município de Montes Claros reforçou sua importância, assumindo a condição de “boca do sertão”, consolidando como o grande coletador (sic) e distribuidor de produtos regionais e extra-regionais (CARDOSO, 1996, p.42).

Ainda de acordo com Cardoso (1996), a Estrada de Ferro Central do Brasil impactou o processo de reorientação econômica do Norte de Minas, pois começou a romper com o secular isolamento ao qual a região foi submetida – desde a revolta de Sedição 1736. A ferrovia “representou muito mais que uma possibilidade de incremento das relações comerciais da Região: ela foi, na realidade, a via pela qual o Norte de Minas começa a integrar a dinâmica econômica do Centro-Sul do País” (CARDOSO, 1996, p.42).

A expansão ferroviária na região não se deveu somente aos fatores econômicos, mas também à conjuntura política. Mata-Machado (1991) relata a intenção da província de São Francisco e do sul de Minas Gerais se tornarem independente. Os estudos de Mata-Machado (1991), Lessa (1993) e Cardoso (1996) afirmam que a transferência da capital mineira de Ouro Preto para Curral Del Rei (atual Belo Horizonte) teve como objetivo integrar

política e economicamente o estado. Haja vista sua localização que privilegia a comunicação com as demais regiões do estado.

Localizado no Vale do Rio das Velhas, via natural de ligação entre o Centro e o Norte, o pequeno Curral del-Rei traçava uma linha divisória que distinguia a região mineradora da zona agropastoril. Construir ali a nova capital traduzia o objetivo de polarizar o Norte de Minas, integrando-o econômica e politicamente ao resto do Estado. A Estrada de Ferro Dom Pedro II funcionaria como mecanismo de atração (MATA-MACHADO, 1991, P.116).

Segundo Lessa (1999, p.104) a guerra coronelística, os jagunços, os cangaceiros e a Coluna Prestes “determinaram a importância geopolítica do Sertão e o caráter de urgência para a dominação logística dessa terra alheia ao controle central do Estado, onde a guerrilha se misturava às guerras entre coronéis”. A ferrovia se apresentou politicamente importante para a defesa nacional.

Cardoso (1996) afirma que a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil a Montes Claros, cidade que já se destacava no âmbito regional, fez com que ela assumisse a condição de “ponta de trilhos”<sup>37</sup> – as obras de construção da ferrovia ficaram paralisadas por cerca de 20 anos na cidade – aumentando sua importância econômica e consolidando sua condição de centro regional. Assim, a produção regional convergia para Montes Claros e dela seguia para os grandes centros, notadamente, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Além disso, os produtos dos grandes centros deveriam chegar a Montes Claros e a partir daí serem distribuídos para o comércio regional.

Os estudos de Cardoso (1996) e Pereira (2007) denotam que a transformação mais importante da perspectiva econômica foi, provavelmente, o incremento do comércio de gado. “Às margens da ferrovia desenvolveram-se as chamadas invernadas, fazendas destinadas à engorda e posterior comercialização dos bovinos para centros urbanos como Belo Horizonte e Rio de Janeiro” (PEREIRA, 2007, p.37). Além disso, ocorreu o desenvolvimento do comércio atacadista e a expansão das agências bancárias em Montes Claros. Segundo Lessa (1993):

Para seus habitantes, Montes Claros surgiria no horizonte como uma cidade vitoriosa, à medida que ganhasse a corrida por estes novos mercados, que se abririam com o prolongamento da ferrovia para o Norte de Minas e para a Bahia. A cidade passaria, assim, na visão desses homens, definitivamente, a pólo regional, “boca do sertão”. Fornecedora de produtos de subsistência, principalmente os

---

<sup>37</sup> De acordo com Cardoso (1996), a cidade de Montes Claros, desde antes da chegada da Central do Brasil, era importante entreposto mercantil, obtendo esta posição por se constituir em ponto de confluência de vias e rotas para o estado da Bahia, a zona de mineração, o Nordeste e Noroeste de Minas Gerais. Assim, a cidade já estava em condições de se tornar “ponta de trilhos” da estrada de ferro.

pecuários e também o salitre, passaria a ser entreposto comercial dos artefatos industriais trazidos pela ferrovia (LESSA, 1993, p.115).

À medida que os trilhos da Central do Brasil avançavam em direção à Bahia, passando pelas localidades de Capitão Enéas, Janaúba e Monte Azul, a cidade de Montes Claros perdia sua condição de “ponta de trilhos” e estas cidades incrementaram substancialmente suas atividades econômicas.

Para Ghirardello (2008), a expansão da malha ferroviária transformou as vilas e cidades durante o século XIX e início do século XX. As mudanças foram tão significativas que as localidades beneficiadas pela ferrovia pareciam ter sido transformadas em outras cidades.

É como se capitais especulativos estivessem latentes, aguardando para sua aplicação. A ferrovia tornaria o melhor aval de desenvolvimento para as localidades e afiançava os investimentos privados no urbano, antes insertos e inseguros. Isso não se deu apenas nas pequenas cidades, mas até mesmo em capitais como a isolada Curitiba (GHIRARDELLO, 2008, p.29).

As cidades de “ponta de trilhos” que recebiam as cargas de todas as partes, além de moradores interessados em embarcar, dinamizaram suas atividades econômicas. Ghirardello (2008) cita algumas cidades de “ponta de trilhos” que desenvolveram suas atividades econômicas: Rio Preto, Marília, Prudente, Uberaba e Londrina. Quanto mais tempo permanecessem nesta condição maior a chance de garantir solidez econômica, amparada pelos setores de comércio e serviços.

Em suma, ainda de acordo com o autor supracitado, a ferrovia fez emergirem cidades em regiões anteriormente desertas. Contribuiu para consolidar núcleos urbanos anteriores às ferrovias. A fala do Sr. Pedro Ceará, residente na cidade de Capitão Enéas desde o ano de 1942, dois anos antes da inauguração da estação ferroviária na localidade em 1944, relata a importância da ferrovia para o incremento das atividades econômicas locais. Antes da ferrovia “aqui não tinha nada só tinha tabuleiro, só tinha o sapé (pequeno povoado que ficava a aproximadamente dois quilômetros da estação ferroviária), aqui só tinha tabuleiro, cagaita, tingui”. Com a chegada da ferrovia aconteceu a dinamização de pequenos capitais, assim houve a implantação dos primeiros pontos comerciais. Ainda segundo o Sr Pedro Ceará, “o povo, esses pequenos fazendeiros, pequenos sitiantes, começaram a plantar algodão, mamona, milho e vinha vender aqui. Aqui embarcava de trem e ia pra todo canto”.

Embora tenha perdido sua condição de “ponta de trilhos”, Montes Claros manteve sua posição hegemônica na região, mas teve suas relações econômicas afetadas. O reflexo

disto pode ser verificado no comércio de bovinos, pois a cidade não mais centralizava todo o comércio deste produto, permaneceu somente com o controle do comércio de boi magro, destinado às áreas de invernada – para a engorda. Assim, o boi gordo passou a ser comercializado em Capitão Enéas e Janaúba que se situavam mais próximo das áreas de invernada.

### **3.5 - A “odisséia” do trabalho de construção da ferrovia no Norte de Minas**

Antes de expor os entraves à construção do trecho norte-mineiro da Central do Brasil cabe ressaltar que as construções ferroviárias no Brasil, iniciadas em meados do século XIX, foram marcadas por percalços, desde a topografia acidentada até mortes causadas por enfermidades. A construção da São Paulo Railway, conforme observou Burman (2008), foi marcada pela ausência de cartas cartográficas da região que receberia os trilhos da referida estrada de ferro. Para superar este inconveniente foi necessário recorrer aos conhecimentos dos índios (ou populações nativas comumente denominadas pelos antropólogos) e dos mateiros para escolher o melhor traçado entre a baixada e o planalto, especialmente no trecho entre Cubatão e São Paulo.

Os engenheiros responsáveis pela definição do traçado passavam dias na mata abrindo clareiras e corredores para a utilização dos aparelhos de medição. Isto sob condições, extremamente, desfavoráveis como calor sufocante, insetos, doenças e, até mesmo, ataques nativos. Alguns projetos foram rejeitados por engenheiros, como no caso da Estrada de Ferro Paraná entre Curitiba e Paranaguá, devido aos terrenos intimidantes (BURMAN, 2008).

Depois de definido o traçado e aprovado o projeto tinha início o trabalho de construção ferroviária. Ainda de acordo com o autor supracitado, o trabalho de abertura das linhas era realizado manualmente pelos operários. “Diante da inexistência de máquinas de terraplanagem, toda a abertura do leito da linha tinha de ser feita na base da pá, picareta e carros de mão ou de tração animal” (BURMAN, 2008, p.10).

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré evidencia as péssimas condições de trabalho. Os operários trabalhavam sob sol e chuva, boa parte das vezes, com lama na altura dos joelhos, doenças se alastravam nas frentes de abertura. Segundo Burman (2008, p.14), “alegou-se que para cada dormente assentado havia um morto, tal o número de óbitos por malária”.

Lessa (1993) verificou que a construção do ramal entre Bocaiúva e Montes Claros, iniciada na década de 1910, também foi marcada por inúmeros entraves. “Construir

uma ferrovia atravessando os desertos do interior do país era uma aventura idealizada pelos entusiastas do cosmopolitismo, que na maioria das vezes se mostrou um desastre sem precedentes neste país” (LESSA, 1993, p.158-9). A construção do referido ramal passou por problemas semelhantes aos de outras estradas de ferro brasileiras que transpuseram selvas e sertões. Assim, a comparação com a construção da ferrovia Madeira-Mamoré é inevitável, pois péssimas condições de trabalho foram frequentes (alternância de sol forte e chuvas intensas, insetos transmissores de doenças, animais peçonhentos, dentre outros problemas).

Em outubro de 1918 a região, assim como todo o país, sofreu com a pandemia de gripe espanhola. Logo após chuvas abundantes desorganizaram os trabalhos de construção. Estas chuvas ocasionaram febres, palustres, endêmicas na região o que prejudicou os trabalhos durante os anos de 1919 e 1920. “A malária e a febre amarela ceifavam as vidas dos trabalhadores e colocavam em evidência as péssimas condições sanitárias daquela região<sup>38</sup>” (LESSA, 1993, p. 159-160).

O capital tem como objetivo a obtenção de mais-valia, seja na expropriação direta dos trabalhadores como nos casos analisados por Marx (1980) ou como no caso das ferrovias, por meio da realização de mercadorias produzidas pelas indústrias fornecedoras de máquinas e matérias-primas para as construções ferroviárias. Além disso, mesmo com a morte de inúmeros trabalhadores, a expansão do capital para a região justificava o prosseguimento das obras.

---

<sup>38</sup> Este problema, comum a outras construções ferroviárias no Brasil, pôde ser sanado mais facilmente do que em outras regiões devido aos trabalhos já feitos pelas expedições de estudos sanitários dos médicos de Mangueiros.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O primeiro ponto que deve ser destacado ao final deste trabalho é a impossibilidade de esgotar um tema extremamente instigante e rico, que possibilita a utilização de múltiplos enfoques teórico-metodológicos.

Ao abordar a história da região Norte de Minas Gerais verificamos a produção em um determinado estágio de desenvolvimento da sociedade. O capitalismo não se precipitou ao mesmo tempo e da mesma forma por toda a superfície do globo. Isto se deve ao fato de ser a emergência e a expansão do capitalismo um processo histórico em que alguns países/regiões apresentam um maior desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção capitalista e outros não totalmente integrados e que ainda estão passando por um processo de integração a este modo de produção.

Existem países onde o capitalismo se desenvolveu de forma mais rápida, como na Inglaterra, e estes países influenciam os demais na suas formas ou modos de produzir. Não existe uma pureza nos sistemas de produção – isso raramente ocorre –, mas sim uma inter-relação em que os sistemas se influenciam (LUKÁCS, 2003). O sistema dominante influencia e modifica decisivamente a estrutura econômica real dos sistemas subordinados. O *sistema de sócio-metabolismo do capital*, para usar os termos de Mészáros (2002), é a mais poderosa *estrutura totalizadora* já conhecida na história, submetendo ao seu controle todas as esferas da vida social. Em seu processo de expansão absorveu vastas áreas, alterou formas de produção e as relações de trabalho. Em suma, sob sistema do capital os homens tanto trabalhadores quanto capitalistas devem constantemente provar sua *viabilidade produtiva*, caso contrário perecer (MÉSZÁROS, 2002).

Historicamente confirmou-se a importância da economia colonial para o desenvolvimento do capitalismo. Marx e Engels (1985) observaram esta economia e assim afirmaram que a América preparou o mercado mundial para a grande indústria. Mello (1986), ao analisar a economia colonial no Brasil, ressaltou que ela é parte constituinte de um *único processo* (totalidade), orientado pelas economias metropolitanas e, assim, integrada ao processo de acumulação de capital na metrópole. O capital colonial fomentou o desenvolvimento das forças produtivas na metrópole dinamizando o processo de acumulação, ao mesmo tempo em que impedia uma diferenciação da *divisão social do trabalho* na colônia.

As relações tipicamente capitalistas começam a acenar para o país com a crise da economia colonial na América, resultante da oposição imposta pelo capitalismo industrial. Passou a se demandar alimentos e matérias-primas produzidos em massa e a *mercantilização*

da força de trabalho. Embora esta crise não tenha ocasionado de imediato o fim do trabalho escravo ela propiciou a ruptura do pacto colonial.

O desenvolvimento do capitalismo no Brasil sofreu, com algumas restrições impostas pela ausência de divisão social do trabalho entre o campo e a cidade, a concentração de renda derivada do complexo agroexportador/escravista, com a intermediação comercial e financeira externa da produção cafeeira no país, dentre outros.

Com base no conceito de reprodução de capitais, Silva (1985) notou que a intermediação comercial e financeira externa contribuiu para o desenvolvimento do capitalismo no país, pois os empréstimos financiaram a formação de um mercado de trabalho com a imigração e serviços como eletricidade, transporte urbano e construção das estradas de ferro.

Como lembramos, o capitalismo se desenvolve de forma diferenciada tanto entre as diferentes nações quanto entre as diferentes regiões no seu interior. O processo histórico de integração do Norte de Minas às relações sociais tipicamente capitalistas ocorreu paulatinamente. O processo de ocupação da região, via expansão dos currais de Bahia e Pernambuco e por meio das Bandeiras Paulistas, teve início no século XVII e instaurou atividades produtivas que sustentaram a região até início do século XX, ou seja, a pecuária e a agricultura de subsistência, que emergiu a ela associada. Estas atividades estavam relacionadas ao modo capitalista de produção na medida em que a pecuária estava orientada para o mercado e contribuía para a reprodução da força de trabalho na região das minas que, por sua vez, participava do processo de acumulação de capital na metrópole.

Havia na região o predomínio político da ordem privada, em que os potentados (grandes fazendeiros) exerciam o controle. Sob esta configuração econômica e política estabeleceram-se relações sociais como o compadrio, o sistema de barracão e o coronelismo. Estas relações apresentaram como resultado o aprisionamento do trabalhador à terra, uma situação próxima à escravidão (especialmente o sistema de barracão) e, principalmente, o enfraquecimento do conflito de classes na região.

A *Sedição*, conflito que marcou a região, não pode ser caracterizada como um movimento da classe trabalhadora contra o *status quo* vigente. Foi uma revolta ocorrida por motivações econômicas e políticas ligadas aos interesses dos potentados da região que queriam assegurar sua autonomia política e controlar o excedente gerado pelas relações de troca com a região das minas. Embora existisse a participação das camadas populares na revolta, não ocorreu uma contestação da autoridade dos fazendeiros. Em resumo, a heterogeneidade das camadas que compunham os revoltosos e sua conformidade com o *status*



*quo* vigente não permite considerar a *Sedição* como um conflito de classe, especialmente dos trabalhadores.

A revolta de *Sedição* foi um fator que contribuiu para o isolamento político e econômico do Norte de Minas, pois aconteceu um declínio nas relações de troca com a região das minas, a repressão da Coroa e o confisco dos bens dos líderes da revolta. Outros fatores de ordem econômica, ligados à impossibilidade de acumulação e ao conseqüente desinteresse do capital, contribuíram para o isolamento da região, sendo que o capital, em sua essência, está orientado para a *acumulação* e *expansão* em direção a regiões em que o processo de extração do *trabalho excedente* seja viável – condição necessária para a reprodução do sistema em sua totalidade. Embora em um quadro de isolamento, o Norte de Minas exerceu algum comércio, como o comércio de gado e peles com a Bahia e, em menor escala, com o Rio de Janeiro, existindo também atividades comerciais entre localidades do médio São Francisco e delas com as províncias de Goiás e do Nordeste.

Neste contexto de isolamento, os sertanejos estabeleceram um modo de vida baseado em seus próprios recursos. Nutriam-se de carne bovina, da mandioca e dos cereais que plantavam, da rapadura que produziam, além da pesca e da caça. Construía suas próprias casas, móveis e utensílios. Confeccionavam suas próprias roupas. Utilizavam os cavalos que criavam como meio de transporte, construía outros meios de transporte como canoas e barcos. Os sertanejos edificaram sua existência a partir de práticas ainda não transformadas pela divisão do trabalho nos moldes capitalistas, não afetadas pela *fragmentação* e *reificação*. Esta forma de reprodução social tanto das condições de produção quanto da força de trabalho norte-mineira perdurou por aproximadamente dois séculos, ou seja, da primeira metade do século XVIII até a primeira metade do século XX.

Embora o capitalismo ainda não tivesse estabelecido na região a divisão do trabalho em que cada trabalhador individual exercia uma operação parcial no conjunto da produção. A cidade de Montes Claros/MG, diferentemente do que ocorria em outras localidades da região, experimentava um processo de modernização já no final do século XIX. Entre os anos de 1848 e 1876 notou-se um crescimento das profissões ligadas ao artesanato, ao comércio e à administração pública. Além disso, algumas fábricas foram instaladas na cidade no final do século XIX e início do século XX, antes mesmo da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Assim, a cidade já passava por um processo de modernização antes mesmo do início dos incentivos fiscais da SUDENE. Somente no ano de 1963 a região Norte de Minas foi incluída na área de atuação da Superintendência. Esta instituição apresentava o objetivo de

diminuir os desníveis entre as forças produtivas do Nordeste em comparação com o Centro-Sul do país, modernizando a região por meio de projetos industriais, agroindustriais e agropecuários.

Antes do processo de industrialização massiva da região com a SUDENE constata-se o início dos conflitos organizados da classe trabalhadora na cidade de Montes Claros/MG. As classes só existem a partir das relações que estabelecem entre si. Desde o processo de ocupação da região, as relações estabelecidas entre os vaqueiros, agregados, camaradas e fazendeiros, tais como o compadrio, obstaculizavam o desenvolvimento das contradições de classe. O próprio *solo material* condicionante destas relações, atividades que demandavam pouca mão-de-obra (falta de uma coletividade de trabalhadores em relação cotidiana direta), e a produção de subsistência realizada em terras outrem não favoreceram o desenvolvimento das contradições de classe. A experiência prática dos trabalhadores e sua capacidade subjetiva combinam-se nas manifestações de classe que transformam a realidade.

Este quadro de resignação da classe trabalhadora começou a ser alterado em meados do século XX, pois a cidade de Montes Claros/MG apresentava uma considerável diversificação das suas atividades e a Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurada em 1926, dinamizou sobremaneira a economia da cidade. Na década de 1940 a população da cidade foi afetada dramaticamente pela carestia, o que ocasionou movimentos coletivos das entidades operárias que reivindicavam os interesses da classe mais explorada em contraposição às elites econômicas e políticas.

Ressaltamos no parágrafo anterior que a ferrovia dinamizou a economia em Montes Claros/MG o que supomos ter influenciado o conflito de classe ao contribuir para o desenvolvimento do capitalismo na cidade. De uma forma geral a ferrovia acelerou o processo de desenvolvimento do capitalismo em várias partes do mundo e, também, contribuiu para o processo da integração do Norte de Minas às relações capitalistas, fomentando o comércio e a produção para o mercado.

Isto somente foi possível devido à importância da ferrovia no *modus operandi* do capitalismo. A constante revolução do instrumental de trabalho na indústria moderna influenciou o desenvolvimento de vários setores/ramos produtivos e de serviços especialmente, no caso da presente pesquisa, os serviços de transporte. A mecanização de um setor produtivo torna necessária a mecanização de outro(s). Não por acaso, a indústria do carvão gerou a ferrovia. A grande indústria desenvolveu o mercado mundial que, por sua vez, influenciou no desenvolvimento do comércio e dos transportes e estes, também, influenciaram a grande indústria.

Ao atender às *necessidades* do transporte da produção em massa, as ferrovias foram fundamentais para o prosseguimento da revolução na indústria moderna, ao expandirem mercados para o capital. Além disso, se os custos das mercadorias diminuem à medida que a maquinaria é introduzida no processo produtivo, verifica-se, também, que a revolução dos transportes ocasiona uma diminuição nos seus custos – no Brasil o custo do transporte ferroviário era 600% inferior ao das tropas de mulas. Se há historicamente a redução dos custos de produção de mercadorias o mesmo ocorre com relação aos custos do transporte.

A expansão dos mercados com a utilização das ferrovias é possível devido sua participação no processo de circulação do capital (D-M...P...M'-D'). Ao participar de duas etapas da circulação do capital, ou seja, a etapa D-M (compra de mercadorias e força de trabalho) e a etapa M'-D' (venda da mercadoria e realização do capital), as ferrovias possibilitam a compra dos meios de produção ao transportá-los para regiões que deles carecem – na outra ponta da fórmula, esta compra significa a realização do capital –, a formação de um mercado de trabalho com redução do custo da mão-de-obra e a redução nos custos do transporte, o que possibilita a redução dos custos de produção das mercadorias. Além disso, proporciona a comercialização das mercadorias que atendem às necessidades de consumo individual. De uma forma geral, as ferrovias possibilitaram a normalidade do ciclo do capital e a sucessão contínua de suas fases sem a obstrução do fluxo da circulação nas atividades que demandavam este tipo de transporte.

O surgimento das estradas de ferro no Brasil ocorreu no ano de 1854. O Governo Federal foi fundamental no fomento e expansão ferroviária no país. Ele fez investimentos diretos e políticas de incentivos como concessão por longos períodos, garantia de juros, subsídio, direito de desapropriação, isenção na importação de máquinas, trilhos, dentre outros. A partir dos investimentos e das políticas adotados, o Estado participou ativamente do processo expansão ferroviária no país atendendo às demandas e ao interesse do capital nacional e externo. Pode-se perceber que as ferrovias apresentaram efeitos econômicos e sociais sem precedente até então. No que diz respeito à economia cafeeira em São Paulo, por exemplo, houve o escoamento das grandes colheitas por longas distâncias sem prejuízo da mercadoria.

O processo histórico que envolve as construções ferroviárias na Inglaterra e no Brasil, visto como *totalidade*, nos permite considerar que as ferrovias na Inglaterra foram resultado do desenvolvimento das forças produtivas do capital e influenciaram o posterior avanço destas forças. Além disso, boa parte das ferrovias construídas no mundo recorreu ao

capital, à matéria-prima, às máquinas e à mão de obra inglês. No caso brasileiro, que também foi influenciado pelos interesses do capital inglês, as forças produtivas experimentaram um desenvolvimento a partir da introdução deste sistema de transporte o que propiciou o crescimento e dinamização do comércio e a industrialização de inúmeras regiões, como São Paulo e o Rio de Janeiro com as Estradas de Ferro Santos-Jundiaí e Dom Pedro II, respectivamente. Nota-se que as ferrovias proporcionaram à integração de vários países e regiões às relações sociais capitalistas com a exportação dos seus produtos e a importação de manufaturados.

As ferrovias brasileiras possibilitaram a interiorização do capital no país. O investimento governamental em estradas de ferro buscava suprimir a carência de transportes no interior do país, conseqüentemente, desenvolver produções existentes e propiciar novas áreas para a acumulação e expansão do capital. Neste sentido, por exemplo, destacamos o desenvolvimento da produção cafeeira no interior de São Paulo em virtude da ferrovia.

No Norte de Minas Gerais a interiorização do capital por meio da Estrada de Ferro Central do Brasil teve início na primeira década do século XX. A Central do Brasil inaugurou a estação de Pirapora em 1910 (ramal que termina na vizinha cidade de Buritizeiro), em Bocaiúva em 1925, Montes Claros em 1926 e Monte Azul 1947 (fazendo a ligação com Viação Férrea Federal Leste Brasileiro). O impacto econômico da ferrovia alterou a realidade econômica da região, espaços antes desertos se tornaram cidades e houve a consolidação de núcleos urbanos já existentes.

Em termos econômicos, ocorreu o incremento do comércio de gado com centros urbanos como Belo Horizonte e o Rio de Janeiro. Em Montes Claros, por exemplo, houve o desenvolvimento do comércio atacadista e a expansão das agências bancárias. Constatou-se que a partir da chegada e da operação da Estrada de Ferro Central do Brasil o Norte de Minas passou a integrar a dinâmica do capitalismo do Centro-Sul do país, iniciando assim o rompimento com o seu secular isolamento econômico e político. Assim, características socioeconômicas que marcaram a história da região começam a ser alteradas. Cabe destacar que esta integração via ferrovia apresenta uma precedência cronológica com relação à SUDENE, contribuindo substancialmente para o desenvolvimento de relações sociais capitalistas na região.

Cabe lembrar que o *processo histórico de dissolução* realizou uma ruptura da unidade entre *produção e controle*, *produção e consumo* e entre *produção e circulação* existente na produção para auto suficiência ou subsistência. A contradição entre *produção* e *circulação* apresentada por Mészáros (2002) é particularmente importante, pois para superar

esta contradição *os microcosmos do sistema do capital* combinam-se e penetram no âmbito da *circulação global*, ou seja, a circulação é criada como um empreendimento de alcance global a partir de unidades produtivas aparentemente fragmentadas. É necessário criar ligações entre diferentes regiões e assim propiciar e/ou aumentar o comércio, desenvolver as forças produtivas capitalistas por todas as regiões do globo, todas devem participar do mercado capitalista à medida que possibilitem a expropriação de valor.

Marx e Engels (1985) verificam a expansão do capital, sua necessidade intrínseca de superar barreiras, desobstruir caminhos em busca de novos mercados, levando as personificações do capital a se instalarem por todo o globo. A burguesia necessita se estabelecer em toda parte, instaurar a exploração em todos os lugares e criar vínculos em toda parte. A ferrovia desenvolveu a economia do Norte de Minas ao integrá-la à dinâmica da região mais desenvolvida do país. Esta integração dinamizou o processo de expropriação do trabalhador sertanejo.

O trabalhador sofre a exploração do fabricante e recebe seu salário em troca. Porém, essa não é única forma de expropriação do trabalhador, pois com o desenvolvimento do capitalismo o operário se torna alvo de outros membros da classe burguesa, do proprietário de terras, do comerciante varejista, do usurário, dentre outros. Assim, à medida que as relações capitalistas de produção avançaram na região Norte de Minas tanto a expropriação direta (trabalho excedente não pago) quanto à expropriação por meio do consumo elas afetaram os sertanejos. Aconteceu a transformação e a consolidação dos sertanejos em trabalhadores para o capital.

A produção e o consumo dos trabalhadores fazem parte do processo de expropriação do valor do seu trabalho, pois a expropriação ocorre não apenas durante a realização do trabalho excedente, mas também na transferência ao capitalista do valor conseguido na produção realizada previamente e por meio da qual o trabalhador obteve o dinheiro utilizado para efetuar o consumo individual de uma mercadoria.

Em suma, a ferrovia contribuiu para que o capital continuasse seu processo histórico que subordinou o Norte de Minas Gerais a sua lógica mercantilizada e alterou as relações sociais de produção que marcaram a maior parte da história da região, ao integrá-la de forma mais dinâmica ao capitalismo nacional. O desenvolvimento de cidades, o surgimento de novos núcleos urbanos na região, o aumento do comércio, da divisão social do trabalho, a emergência do conflito de classes e o gradual declínio das relações sociais características da história do Norte de Minas denotam a importância da Estrada de Ferro

Central do Brasil como um instrumento utilizado pelo capital para garantir sua acumulação e expansão na região.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANASTASIA, Carla Maria Junho. A Sedição de 1736: estudo comparativo entre a zona dinâmica da mineração e a zona marginal do sertão agro-pastoril do São Francisco. Dissertação de Mestrado em Ciência Política. Departamento de Ciência Política. Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 1983.

BARAT, Josef. *Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1985: o caso da indústria siderúrgica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.

BENSAÏD, Daniel. Um olhar sobre a história e sobre a luta de classes. In: BORON, Atílio A.; AMEDEO, Javier; GONZÁLEZ, Sabrina. *A teoria marxista hoje: problemas e perspectivas*. Buenos Aires: CLASO, 2006.

BOTELHO, Tarcisio Rodrigues. Famílias e escravarias: demografia e família escrava no Norte de Minas Gerais no séc. XIX. Dissertação de Mestrado em História Social. Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, Junho de 1994.

BRAGA, Maria Ângela Figueiredo. Industrialização da Área Mineira da SUDENE: um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais. Departamento de Ciências Sociais. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, Março de 1985.

BRASIL. Decreto nº 641, 26 de junho de 1852.

BRASIL. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Apresenta dados estatísticos do Brasil, dos seus estados e municípios. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 10 jan. 2011.

BURMAN, Nicholas. Matas, pântanos e escarpas. In: VASQUEZ, Pedro. *Caminhos do Trem: a conquista do trem*. São Paulo: Dueto Editorial, 2008.

CARDOSO, José Maria Alves. A Região Norte de Minas Gerais: um estudo da dinâmica de suas transformações espaciais. Dissertação de Mestrado. Departamento de Economia, Centro de Ciências Sociais aplicadas da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1996.

\_\_\_\_\_. A Região Norte de Minas Gerais: um estudo da dinâmica de suas transformações espaciais. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins de. *Formação Social e Econômica do Norte de Minas*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

CAVALCANTI, Bianor Scelza. *Reformas e políticas regulatórias na área de transportes*. VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal, 8-11 Oct. 2002.

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. Guia geral das estradas de ferro e empresas de transportes com elas articuladas – G1. Rio de Janeiro/ São Paulo, 1960.

COSTA, João Batista de Almeida. Cultura, natureza e populações tradicionais: o Norte de Minas como síntese da nação brasileira. *Revista Verde Grande*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2005. v. 1, n. 3, pp. 8 – 47.

\_\_\_\_\_. Cultura sertaneja: a conjugação de lógicas diferenciadas. In: SANTOS, Gilmar Ribeiro dos. *Trabalho, cultura e sociedade no Norte de Minas Gerais: considerações a partir das Ciências Sociais*. Montes Claros: Best Comunicação e Marketing, 1997.

DESAI, Meghnad. Capitalismo. In: BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

DIAS, Edmundo Fernandes. *Democracia operária*. Campinas: Editora da Unicamp, 1987.

EDGLEY, Roy. Materialismo dialético. In: BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001

FARIAS, Flávio Bezerra de. *O Estado capitalista contemporâneo: para a crítica das visões regulacionistas*. – 2ª ed. – São Paulo: Cortez, 2001. (Coleção Questões da Nossa Época).

FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

FETSCHER, Iring. Marxismo, evolução do. In: BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

FINE, Ben. Acumulação primitiva. In: BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

FURTADO, Celso. *A fantasia desfeita*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

GHIRARDELLO, Nilson. Cidades na ponta dos trilhos. In: VASQUEZ, Pedro. *Caminhos do Trem*. São Paulo: Duetto Editoria, 2008.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GRÜNER, Eduardo. Leituras Culpadas: Marx(ismos) e a práxis do conhecimento. In: BORON, Atílio A.; AMEDEO, Javier; GONZÁLEZ, Sabrina. *A teoria marxista hoje: problemas e perspectivas*. Buenos Aires: CLASO, 2006.

GRUPPI, Luciano. *O conceito de hegemonia em Gramsci*. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. 4ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1978.

HOBBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. Tradução da Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

IANNI, Octávio. MARX. *Sociologia*. São Paulo: Ática, 1996.

LESSA, Simone Narciso. Montes Claros – uma cidade nas principais vias do Sertão. *Caminhos da História*. Montes Claros, v.4, n.4, p. 83-110, 1999.



\_\_\_\_\_. *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. 1993. 244 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

LIBBY, Douglas Cole. Protoindustrialização em uma sociedade escravista: o caso de Minas Gerais. In: SZMRECSÁNYI, Tomás; LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Edusp, 2002.

LOPES, Vânia Silva Vilas Boas. Impactos da privatização na gestão de pessoas: um estudo de caso em empresa do setor de transporte ferroviário de carga de Montes Claros – MG. 2000. 160 f. Dissertação (Mestrado em Administração), Departamento de Ciências Administrativas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2000.

LUKÁCS, György. *História e consciência de classe: estudos sobre a dialética marxista*. Tradução de Rodnei Nascimento. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LUXEMBURG, Rosa. *A Acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do Imperialismo*. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo. In: *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v. 15, n. 1. p. 143-152, 2009.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. [introdução de Jacob Gorender]; tradução de Luis Claudio de Castro e Costa. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

\_\_\_\_\_; *Contribuição à crítica da economia política*. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves; revisão de Carlos Roberto F. Nogueira. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

\_\_\_\_\_; *Formações econômicas pré-capitalistas*. Tradução de João Maia. – 6 ed. – São Paulo: Paz e Terra, 1991.

\_\_\_\_\_; ENGELS, Friedrich. *Manifesto do partido comunista*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1985.

\_\_\_\_\_. *Manuscritos Econômicos Filosóficos*. São Paulo: Martin Claret, 2006.

\_\_\_\_\_. *Miséria da Filosofia: resposta à Filosofia da miséria, do Sr. Proudhon*. Tradução de José Paulo Neto. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

\_\_\_\_\_. *O capital: crítica da economia política*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980. Livro 1. V.1.

\_\_\_\_\_. *O capital: crítica da economia política*. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 16ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. Livro 1. V. 2.

\_\_\_\_\_. *O capital: crítica da economia política*. Tradução de Reginaldo Santa'Anna. 8ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Livro II.

\_\_\_\_\_. *O Dezoito Brumário de Louis Bonaparte*. São Paulo: Centauro, 2000a.

MATA-MACHADO, Bernardo Novais da. *História do sertão noroeste de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.

MÉSZÁROS, István. *Para Além do Capital: rumo a uma teoria da transição*. São Paulo: Boitempo; Campinas, Editora da Unicamp, 2002.

MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Tradução de Fanny Tabak. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e perspectivas. *Ensaio FEE*, 12, 2, Porto Alegre, 1991.

OLIVEIRA, Francisco de. *A Economia da dependência imperfeita*. 3. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1980.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Planejamento e desenvolvimento: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social. Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Laurindo Mékie. *A cidade do favor: Montes Claros em meados do século XX*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2002.

\_\_\_\_\_. *Em nome da região, a serviço do capital: o regionalismo político norte-mineiro*. Tese de Doutorado em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

SALVADOR, Ângelo Domingos. *Métodos e técnicas de pesquisa bibliográfica: elaboração e relatório de estudos científicos*. 11ª ed. Porto Alegre: Sulina, 1986.

SANTOS, Gilmar Ribeiro dos. Da produção de subsistência à agricultura moderna – socialização e preparação para o trabalho no Projeto Jaíba. Tese de doutorado em Educação. Programa de Pós-Graduação em Educação: História, Política e Sociedade. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2003.

\_\_\_\_\_; SILVA, Ricardo dos Santos. Estado, privatização e trabalho: uma reflexão acerca das privatizações ferroviárias no Brasil e na Argentina e alguns impactos sobre o trabalho. In: Seminário do Trabalho: trabalho, educação e sociabilidade, 7, 2010, Marília/SP. *Anais Seminário do Trabalho: trabalho, educação e sociabilidade* (24 a 28 de maio de 2010), org. Giovanni Alves, Arakin Queiroz Monteiro e Roberto Leme Batista, Marília/SP: UNESP, 2010. 1 CD-ROM.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e Ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados; Cortez, 1982.

SILVA, Sergio. *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil*. 6ª ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1985.

THIOLLENT, Michel. *Crítica metodológica, investigação social e enquete operária*. – 3ª ed. – São Paulo: Polis, 1982.

THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Tradução de Denise Bottmann. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. (Coleção Oficinas da História)

\_\_\_\_\_. *A formação da classe operária inglesa: a maldição de Adão*. Tradução de Renato Busatto Neto e Cláudia Rocha de Almeida. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a. (Coleção Oficinas da História).

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. Tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.