

AS CONCESSÕES DE FERROVIAS NO BRASIL E NA ARGENTINA, 1850-
1889

Caio Junqueira de Souza Albuquerque – Aluno de mestrado do Programa de Integração da América Latina (PROLAM-USP) e bolsista da Coordenação de aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)

Maria Lúcia Lamounier – Professora doutora da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto (FEARP-USP) e do Programa de Integração da América Latina (PROLAM-USP)

Resumo

Brasil e Argentina construíram suas primeiras estradas de ferro somente na década de 1850. As linhas férreas desempenharam um papel fundamental em ambos os países, gerando crescimento econômico a partir da consolidação do modelo agroexportador e contribuindo para a integração nacional. Elas foram estudadas por diversos autores, cujos pontos de vista muitas vezes divergem. Contudo, comparações entre as ferrovias brasileiras e argentinas são escassas, assim como estudos com foco na concessão ferroviária. Este artigo visa, a partir da análise da literatura acadêmica sobre ferrovias, dar um primeiro passo nesse sentido, ao comparar as concessões ferroviárias do Brasil, com um foco na Província de São Paulo, e da Argentina, entre 1850 e 1889.

Introdução

O eminente historiador e cientista político Moniz Bandeira (2010, p.47) considera as ferrovias, assim como os armamentos, “*a argamassa com que os Estados-nações sedimentaram a sua unidade*”. Para ele, alguns dos mais importantes conflitos da segunda metade do século XIX – como a Guerra do Paraguai (1864-1870), na América do Sul – expressaram uma necessidade histórica de fortalecimento de Estado, de modo a superar uma forma de Estado débil. O robustecimento de um poder central era exigido pelo desenvolvimento do capitalismo, cuja escala se tornava mundial. Em tal contexto, as ferrovias adquiriram papel fundamental, contribuindo para a unificação dos espaços econômicos e para a melhor circulação de capitais e mercadorias (MONIZ BANDEIRA, 2010, p. 50). Neste texto, estudaremos as concessões ferroviárias nos dois maiores países do continente sul-americano, Argentina e Brasil, focando a Província de São Paulo neste último, entre 1850 e 1889, período marcado, sobretudo, segundo Moreira, Quinteros e da Silva (2010, p. 77) pela consolidação dos Estados Nacionais na América Latina.

O presente artigo está dividido em 3 seções. A primeira investiga a literatura sobre as concessões de ferrovias no Brasil, sobretudo na Província de São Paulo, durante o período em apreço. A segunda seção faz o mesmo que a primeira, mas estuda as concessões argentinas. Procura-se, nas duas primeiras seções, confrontar a opinião dos diversos autores que pesquisaram as ferrovias brasileiras e as argentinas no século XIX, com a finalidade de enriquecer o debate. A terceira e última seção conclui o artigo.

Brasil

Existe extensa bibliografia que aborda o processo de implantação das ferrovias no Brasil e na Argentina. Para o Brasil, os autores procuram relacionar a implantação das ferrovias com a questão da unidade territorial e com o crescimento da economia agroexportadora. Seja focalizando a estrutura e a orientação dos traçados, seja privilegiando o estudo de empresas e de malha específica, boa parte dos estudos destaca a importância e o impacto das ferrovias para a produção açucareira no nordeste e para a cafeeira no sudeste. No caso paulista, diversos autores examinaram as relações entre o crescimento ferroviário, cafeeiro e populacional na província¹.

¹ Lewis (1991) estudou a construção de estradas de ferro na Província de São Paulo desde 1860 até o golpe republicano. Benévolo (1953), assim como Pinto (1903), escreveu sobre a história das ferrovias brasileiras; entretanto, o segundo manteve seu foco na província paulista. Katinsky (1994) também

No Brasil, os principais objetivos políticos envolvidos nas concessões de estradas de ferro foram a integração nacional e o crescimento econômico (LEWIS, 1991, p. 5). Katinsky (1994, p. 37) vê a instalação das primeiras ferrovias como um ato político, a par de previsões econômicas. O primeiro marco normativo que dispõe especificamente sobre a construção de estradas de ferro, de 1835, corrobora as suspeitas de que as primeiras ferrovias visavam à integração nacional. Ele concedia à empresa interessada a construção de uma ferrovia que partia do Distrito Federal para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O trajeto em questão pretendia conectar a capital do país a outras províncias, não possuindo prioridade comercial.

Objetivos geopolíticos moveram o poder público brasileiro desde o século XVIII, devido à necessidade de articular um território mal delimitado pelo Tratado de Tordesilhas. O contexto da época, marcado por tensões no Prata e pelo temor brasileiro de um expansionismo de outros países platinos, levou a que se conferisse maior importância à articulação do território nacional. Durante a Regência, quando foram realizadas as primeiras tentativas de concessões, o Brasil viveu um momento conturbado, com pressões separatistas e federalistas. Mesmo após esse período, o território nacional não se encontrava plenamente configurado, nem blindado frente às questões externas. Posteriormente, a questão lindeira de Palmas, envolvendo um segmento da díade brasileira com a Argentina, ainda retomaria os perigos da instabilidade das fronteiras brasileiras no Prata: caso a Argentina ganhasse o litígio arbitrado pelo presidente norte-americano Grover Cleveland, em 1895, o Rio Grande do Sul, região que havia sido, ao longo do século XIX, palco de agitações políticas separatistas, ficaria unido ao restante do país apenas por um estreito corredor. Para Lewis (1991, p. 9), essa conjuntura no Brasil meridional contribuiu para formação de uma visão estratégica do Governo Imperial acerca das ferrovias. A importância geopolítica da ferrovia na região platina pode ser ilustrada pelo episódio em que o Governo Argentino, no começo do século XX, temendo uma possível penetração ferroviária brasileira no território paraguaio, tomou um empréstimo de cem mil libras para mudar a bitola existente no Paraguai, para impedir o tráfego de trens brasileiros neste país (MONIZ BANDEIRA, 2010, p. 102). O uso da mesma bitola na maioria das

estudou as ferrovias brasileiras. Summerhill (1998) investigou os impactos da ferrovia no país. Tanto Duncan (1932) como Cechin (1978) discutiram acerca da operação das ferrovias no Brasil, tendo o segundo adicionado à sua dissertação a questão da construção dos caminhos de ferro. Mattoon (1977) focalizou as ferrovias paulistas e o café. Zalduendo (1975), por sua vez, os investimentos britânicos na indústria ferroviária brasileira. Graham (1973) discutiu o início do processo de modernização no Brasil.

concessões brasileiras realizadas na década de 1850 é uma evidência do objetivo integrador do governo imperial (LEWIS, 1991, p. 8).

Se, em nível nacional, parte das primeiras concessões foi motivada geopoliticamente, o mesmo não ocorreu na Província de São Paulo. Nesta, as razões econômicas prevaleceram, embora a abertura do interior não tenha sido um corolário estritamente econômico da política ferroviária provincial (MATTOON, 1977, p. 286). As oligarquias locais foram motivadas economicamente a investir na construção de ferrovias, para escoar seu café (LEWIS, 1991, p. 15-16). Talvez por isso, a Província de São Paulo esteve menos exposta à construção de ferrovias cujos trajetos eram determinados para favorecer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, algo recorrente no Brasil (BENÉVOLO, 1953, p. 23). Os altos custos de transporte no Brasil pré-ferroviário limitavam o acesso de muitos produtores agrícolas ao mercado mundial (HABER, 1997, p. 18). A queda, na segunda metade do século XIX, nos preços dos fretes marítimos, que possibilitou a formação de um mercado mundial de produtos agrícolas, e a inexistência de um mercado local para certos bens, como o café, incentivaram a construção das ferrovias paulistas, uma vez que, sem elas, os custos relacionados ao transporte do café até Santos consumiam aproximadamente 40% do lucro dos produtores (CORTÉS CONDE, 1992, p. 167; MATTOON, 1977, p. 275-276).

A motivação econômica das construções reflete-se na rede ferroviária paulista. Para Pinto (1903, p. 36-37), não houve um planejamento ferroviário que serviu de parâmetro às concessões na Província de São Paulo. Ele acredita que, por causa da escassez de capitais da província, as ferrovias surgiram à medida que a construção de uma linha convinha para as elites locais. Summerhill (1998, p. 384) afirma que os ganhos advindos das ferrovias brasileiras construídas no Império favoreceram, sobretudo, os mais ricos. Tal afirmação também parece ser válida para a província paulista, devido aos trajetos das ferrovias, que atendiam aos interesses da elite local.

Os interesses econômicos particulares dos líderes locais e a incapacidade destes de promover uma ação coletiva impossibilitaram a execução de um planejamento central. Como exemplo, Mattoon (1977, p. 276-277) cita o episódio no qual o então presidente da Província de São Paulo, José Tomás Nabuco de Araújo Filho, tentou centralizar a administração das vias de transporte, em 1852, mas não conseguiu. Pinto (1903, p. 36-37) defende que a rede ferroviária paulista se configura como uma malha que não foi orientada por nenhum plano geral. Katinsky (1994, p.42-43), no entanto, discorda e afirma que a rede ferroviária paulista se caracterizava por um tronco e vários

ramais. Para esse autor, houve um planejamento ferroviário nacional desde 1859, elaborado por Cristiano Ottoni, que delimitou as premissas da política ferroviária nos setenta anos seguintes (KATINSKY, 1994, p. 39-40). A questão do planejamento ferroviário na província paulista, portanto, é alvo de visões divergentes.

O Brasil foi um dos primeiros países do mundo a legislar sobre concessões de estradas de ferro (ZALDUENDO, 1975, p. 208). No entanto, o desconhecimento acerca das possibilidades reais de organizar uma empresa ferroviária e a concorrência de outros países, como Canadá, Rússia, Índia e EUA, cujos governos tentavam atrair capitais estrangeiros ao oferecer uma garantia de juros aos potenciais investidores, impediam a construção de uma ferrovia no país (ZALDUENDO, 1975, p. 209; WRIGHT, 1974, p. 26-27). Katinsky (1994, p. 37-38) afirma que os benefícios concedidos em 1835 não eram suficientes para atrair o capital privado. Entre os benefícios estavam: a concessão da ferrovia por 40 anos, a isenção de impostos de importação sobre bens de metal e a cessão de terras devolutas. A Lei José Clemente, de 1828, havia determinado que a promoção de estradas de ferro privadas de uma só província seria de responsabilidade do governo provincial em questão. Contudo, tal lei não era efetiva e a criação de companhias ferroviárias dependia, em última instância, do Governo Imperial, pois a concessão de privilégios de competência exclusiva imperial era condição necessária para tornar os investimentos atrativos para o capital privado.

Summerhill (1998, p. 385) aponta diversos fatores que tornaram os mercados privados incapazes de ofertar transporte ferroviário no Brasil até meados do século XIX. Entre eles, pode-se citar: (1) a necessidade de grande volume de capital, fator escasso no país naquele momento; (2) a incerteza derivada do investimento em um empreendimento pioneiro no país; (3) os riscos de regulamentação e nacionalização por parte do governo; (4) a ausência de um mercado de capitais desenvolvido no Brasil; (5) a instabilidade política regencial. Duncan (1932, p. 19) destaca a falta de demanda por transporte de passageiros como um empecilho à atração de investimentos privados no setor. Benévolo (1953, p. 155; 144) chama a atenção para a falta de um espírito empresarial no Brasil e para as condições precárias do mercado de crédito no país. As dificuldades técnicas envolvidas na construção de ferrovias, em diversas áreas do país, causadas por fatores climáticos e topográficos, são citadas por diversos pesquisadores². Para Cechin (1978, p. 32), quanto mais atrasada uma economia, mais difícil é construir

² Ver, por exemplo, Graham (1973, p. 70), Lewis (1991, p. 5) e Duncan (1932, p. 20).

uma ferrovia. O Brasil de então ainda era escravista. Graham (1973, p.18-26) nota que o Brasil não se encontrava atrasado apenas economicamente, mas também política e socialmente³. Zalduendo ressalta a concorrência competitiva da navegação de cabotagem. Para o autor argentino, no Brasil, cada porto sofreu um processo de desenvolvimento econômico independente ligado aos recursos de seu próprio *hinterland*. A colonização predominantemente litorânea do país tornava a navegação de cabotagem um meio de transporte eficiente e econômico, o que motivou eventuais investidores a exigir ajuda e garantia adicional por parte do governo (ZALDUENDO, 1975, p. 224-225). Haber (1997, p. 16) afirma que os altos custos de transporte constrangiam o desenvolvimento de atividades econômicas durante o século XIX. Provavelmente, ele se referia sobretudo ao desenvolvimento de atividades econômicas mais afastadas do litoral. A expansão do cultivo do café para essas áreas e a lucratividade dos produtores dependia, por isso, das estradas de ferro.

Em 1840, foi firmado o primeiro contrato ferroviário no qual o Governo Imperial concedeu ao concessionário uma zona de privilégio, dentro da qual nenhuma outra companhia poderia receber mercadorias e passageiros (BENÉVOLO, 1953, p. 173-174). A concessão desse subsídio aos investidores tem inspiração nas concessões ferroviárias italianas e alemãs (BENÉVOLO, 1953, p. 175). Em contrapartida, no tocante à cessão de terras, houve predominância do modelo de concessões norte-americano, evidenciando a opção brasileira de adotar características de modelos distintos. No entanto, ao longo do tempo, esse subsídio se mostrou problemático e foi sistematicamente reduzido pelo Governo Imperial⁴. A falta de planejamento na política ferroviária, associada às zonas de privilégio concedidas às empresas, retardou o desenvolvimento da rede ferroviária paulista (LEWIS, 1991, p. 18). Com isso, surgiram disputas comerciais relacionadas às zonas de privilégio (BENÉVOLO, 1953, p. 174).

Mesmo com a incorporação da zona de privilégio aos outros benefícios já ofertados pelo Governo Imperial, nenhum investimento em estrada de ferro foi realizado no país. Para Pinto (1903, p. 27), essas tentativas frustradas não foram inérfas, pois tiveram a capacidade de preparar o terreno para os investimentos que ainda estavam por vir. Nesse sentido, Graham (1973, p. 59-60) ressalta a importância da tentativa de 1840,

³ Politicamente, pode-se citar a existência do Poder Moderador e de um “parlamento às avessas”; e, socialmente, a sociedade patriarcal, que caracterizava esta esfera.

⁴ A zona de privilégio foi reduzida para trinta quilômetros em 1874 e, posteriormente, para dez quilômetros, em 1880 (BENÉVOLO, 1953, p. 175). Zalduendo (1975, p. 215) ainda fala em uma redução para vinte quilômetros em 1878, não citada por Benévolo.

pois, a partir dela, o governo se convenceu de que seria necessário oferecer aos investidores uma garantia de juros. Em tal episódio, o Conselho de Estado chegou a aprovar a concessão desse benefício, mas ela foi posteriormente barrada pelo Poder Legislativo (PINTO, 1903, p. 27).

Motivado pela escassez de capitais no país, o Governo Imperial já revelara sua preferência pelo emprego do capital privado nas ferrovias desde a Lei José Clemente. Contudo, esse capital falhara, até meados do século, no que tange ao suprimento de capital para as ferrovias. Portanto, ao ver a necessidade de aumentar os subsídios oferecidos para atrair investidores privados, o Governo, em 1852, finalmente adotou a garantia de juros, incrementando com um novo elemento o modelo de concessões brasileiro. Dessa maneira, o modelo brasileiro se afastava definitivamente do inglês, no qual muitas empresas nada deviam ao estado (BENÉVOLO, 1953, p. 126).

Tal cenário conseguiu atrair os primeiros investimentos ferroviários para o Brasil. Findada a Guerra da Criméia (1853-56), os britânicos investiram em ferrovias em quatro províncias brasileiras (DUNCAN, 1932, p. 24-25; GRAHAM, 1973, p. 60; ZALDUENDO, 1975, p. 211). No entanto, o sistema de garantia deu margem a irregularidades na contabilização dos custos de algumas empresas, que incluíram valores irreais em suas respectivas contas de capital (ZALDUENDO, 1975, p. 212-215). Com a adoção da garantia de juros, a lucratividade das empresas não dependia mais plenamente de sua eficiência operacional e, por isso, muitas estradas de ferro economicamente injustificáveis foram construídas de maneira irresponsável e com custos exorbitantes (MATTOON, 1977, p. 286-287). As concessões tornaram-se valiosas e passaram a ser outorgadas por meio de critérios políticos. Tal fato chegou a ser denunciado inúmeras vezes nas câmaras legislativas brasileiras (ZALDUENDO, 1975, p. 217) Para Zalduendo (1975, p. 217) e Benévolo (1953, p. 129), configurava-se, nesse contexto, uma espécie de monopólio. Os interesses públicos e privados muitas vezes se misturavam nas concessões ferroviárias (MATTOON, 1977, p. 286-287).

Com o passar dos anos, e a partir do desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, alguns dos riscos relacionados aos investimentos em estradas de ferro no país foram mitigados. Em 1871, o governo alterou a bitola exigida nas concessões e passou a adotar a bitola estreita, a qual exige um investimento menor, de modo a permitir a redução dos subsídios oferecidos aos investidores (BENÉVOLO, 1953, p. 142). Com isso, os prazos de concessão diminuíram e a garantia de juros passou a ser usada em frequência decrescente, restringindo-se às ferrovias que eram vistas como estratégicas.

A concessão de privilégios por parte do governo submetia a companhia ferroviária à fiscalização governamental. O regime dessa fiscalização, no seu âmbito federal, sujeitava as companhias a inspeções de engenheiros fiscais subordinados à Secretaria de Obras Públicas. As ferrovias também podiam estar sujeitas à fiscalização provincial. As empresas beneficiadas pela garantia de juros eram alvo de uma fiscalização ainda mais rígida, cuja abrangência incluía também as receitas e despesas da companhia, as suas tarifas e as condições materiais da linha de ferro (PINTO, 1903, p. 228). Mattoon (1977, p. 287-288) possui uma visão crítica do governo nesse aspecto. Para ele, as companhias, de certa maneira, se regulavam melhor por conta própria, uma vez que a regulamentação pública era fraca, inconsistente e corrompível.

A expansão ferroviária brasileira foi lenta até o fim da Guerra do Paraguai, a qual, ao evidenciar a desarticulação do território, conferiu à ferrovia uma importância estratégica (SUMMERHILL, 1998, p. 386-387; ZALDUENDO, 1975, p. 213; LEWIS, 1991, p. 9-10). Foi nesse ano que a necessidade de modernizar e integrar o país, de modo a garantir a estabilidade nas fronteiras, atingiu seu ápice (LEWIS, 1991, p. 11-12). O fim do cenário de guerra atraiu o capital estrangeiro e impulsionou o desenvolvimento ferroviário nas duas décadas seguintes, nas quais foram construídos 2.653 quilômetros de ferrovias (MATTOON, 1977; p. 284; DUNCAN, 1932, p. 31; ZALDUENDO, 1975, p. 214). Summerhill (1998, p. 387) também ressalta uma relevante queda no custo de construção de ferrovias, devido a inovações tecnológicas. A depreciação real do câmbio também pode ter contribuído para um aumento dos investimentos ferroviários britânicos no Brasil a partir da década de 1870, uma vez que, segundo Gómez-Galvarriato e Williamson (2009, p. 689), o câmbio brasileiro sofreu uma depreciação real de 34% entre 1870-74 e 1913. Os termos de troca do Brasil mantiveram-se, na média, entre 1850 e 1889, acima do nível das décadas anteriores (GÓMEZ-GALVARRIATO; WILLIAMSON, 2009, p. 666). Tal fato deve ter favorecido a expansão cafeeira e, conseqüentemente, a ferroviária.

Devido ao entusiasmo da época, muitas concessões foram outorgadas sem critérios. Contudo, tal situação mostrou-se menos frequente na Província de São Paulo, uma vez que, nesta, a maioria dos investimentos era realizada com capital local e em áreas cafeeiras, as quais justificavam os aportes financeiros (MATTOON, 1977, p. 286-287). Diversas concessões foram feitas para conectar o até então isolado interior paulista à capital provincial (LEWIS, 1991, p. 8). Ainda na primeira metade da década de 1870, surgiram as três principais companhias ferroviárias dessa região: a Paulista, a

Sorocabana e a Mogiana. As ferrovias foram dividindo o território paulista em porções cada vez menores, integradas em um sistema ferroviário ligado ao Porto de Santos através da São Paulo Railway Company (MATTOON, 1977, p. 285). Café e ferrovia cresciam de maneira interdependente (GRAHAM, 1973, p. 59). O primeiro justificava os investimentos na segunda. As companhias mais lucrativas da Província possuíam maiores vínculos com o café. Essas companhias, ao reembolsar as garantias de juros recebidas do governo, podiam fixar suas tarifas com uma menor regulamentação por parte deste, garantindo, assim, lucros ainda maiores (MATTOON, 1977, p. 287). As ferrovias, por sua vez, expandiam a fronteira produtiva do café, devido à redução dos custos de transporte (LEWIS, 1991, p. 15; MATTOON, 1977, p. 275-276). São Paulo conquistou o tráfego comercial de seus vizinhos e Santos tornou-se o principal porto exportador do café paranaense e mineiro (LEWIS, 1991, p. 24-25).

Adversidades à parte, ao final da década de 70, a Província de São Paulo já possuía uma rede de estradas de ferro relativamente densa e que havia colonizado a região. Observou-se a abertura do interior paulista, uma centralização em torno da capital e o desenvolvimento do mercado interno (MATTOON, 1977, p. 286). Segundo Zaldueño, as ferrovias não tiveram um impacto econômico tão relevante no Brasil como em outros países em desenvolvimento, devido às dificuldades técnicas envolvidas nas construções e à concorrência da navegação de cabotagem. No entanto, para ele, a principal contribuição das estradas de ferro foi o aumento da fronteira produtiva do café, que promoveu a imigração europeia para o Brasil (ZALDUENDO, 1975, p. 224; 226-228). O Brasil dispunha de terras em abundância; importou capital britânico e usou os lucros excedentes do café para integrá-las – por meio de ferrovias – à fronteira produtiva; e importou mão de obra europeia, para sustentar o aumento da produção cafeeira. A mobilidade internacional de fatores da época proporcionava um cenário institucional favorável (CORTÉS CONDE, 1992, p. 164). As exportações de café cresceram 697% entre 1830 e 1870 e 285% entre 1870 e 1901 (CORTÉS CONDE, 1992, p. 173). Summerhill (1998, p. 398) conclui que a grande contribuição das estradas de ferro foi a queda no preço dos fretes, que beneficiou sobretudo o café, devido à importância desse produto agrícola na pauta de exportações brasileira. Ele também afirma que os benefícios das ferrovias superaram os seus custos, apesar de terem sido distribuídos de maneira desigual (SUMMERHILL, 1998, p. 384). Mattoon (1977, p. 286) afirma que as ferrovias, o café e a população cresceram juntos na Província,

tornando São Paulo na região mais populosa e rica do país. Por isso, a rede ferroviária paulista assume um papel central no estudo das ferrovias no Brasil.

Argentina

A literatura argentina sobre ferrovias no século XIX parece ser ainda mais extensa – e certamente mais divergente acerca de diversas questões polêmicas – do que a brasileira. Scalabrini Ortiz (2009) estudou seis linhas férreas na Argentina. Schvarzer e Gómez (2006) escreveram sobre a primeira ferrovia argentina. Zalduendo (1975) abordou os investimentos britânicos nas estradas de ferro argentinas durante a segunda metade do século XIX, assim como Ferns (1966) e Wright (1974). López (2000) e Cuccorese (1969) estudaram a história ferroviária argentina, abrangendo linhas de capital britânico e nacional. Goodwin Jr (1977) estudou o Ferrocarril Central Argentino (FCCA) e o desenvolvimento econômico argentino. Outros autores estudaram questões marginais ao tema. Míguez (1985) estudou a questão das terras na Argentina do século XIX. Cortés Conde (1992) estudou o modelo agroexportador latino americano. Lewis também possui diversos estudos relacionados à economia argentina e às suas ferrovias⁵. Jenks (1951), por sua vez, estudou o desenvolvimento ferroviário na Grã-Bretanha, nos EUA e na Argentina. Thompson (1992) explorou as relações entre Argentina e Grã-Bretanha.

A Argentina, apesar de sua topografia favorável, só construiu sua primeira linha férrea depois que os outros grandes países da América Latina já haviam construído estradas de ferro (WRIGHT, 1974, p. 23; ZALDUENDO, 1975, p. 264). Para Schvarzer e Gómez (2006, p. 17), o início da experiência ferroviária na Argentina não pode ser separado da evolução política e social do país. Zalduendo (1975, p. 245-246) ressalta os fatores socioeconômicos: a baixa ocupação de terras; a pequena população, rural e dispersa; a escassa atividade manufatureira e bancária; o baixo nível de educação; e a falta de recursos públicos. Wright (1974, p. 23) crê que não convinha para o ditador argentino Juan Manuel de Rosas, política e economicamente, a construção de ferrovias.

Após a queda de Rosas, em 1852, a Argentina se dividiu entre uma Confederação, composta por treze províncias, e a Província de Buenos Aires. O país, na metade do século XIX, encontrava-se atrasado economicamente e precisava integrar-se à economia mundial (WRIGHT, 1974, p. 19; LÓPEZ, 2000, p. 9-10). Com a conquista

⁵O mais citado é a obra sobre as ferrovias britânicas na Argentina (LEWIS, 1983).

de uma Constituição, iniciaram-se as transformações socioeconômicas que revolucionariam o país. Para López (2000, p. 9-13), a ferrovia desempenhou, nesse cenário, um papel importante, não apenas economicamente, mas também politicamente, ao contribuir para a integração do país. A importância das estradas de ferro na construção da união nacional era reconhecida constitucionalmente. Juan Bautista Alberdi, intelectual da Confederação Argentina, declarou, em 1852, que a ferrovia *“hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos”* (apud WRIGHT, 1974, p. 25-26).

Havia uma espécie de corrida ferroviária entre a Província de Buenos Aires e a Confederação Argentina (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 20; LÓPEZ, 2000, p. 33-34). Apesar disso, Wright (1974, p. 26-27) ressalta que a Confederação não contava com as receitas aduaneiras do porto de Buenos Aires e possuía apenas terras virgens como patrimônio. Essas terras, abundantes, foram oferecidas aos investidores (ZALDUENDO, 1975, p. 315). Contudo, assim como no caso brasileiro, as garantias de juros oferecidas por outros países afastavam os investidores estrangeiros da Argentina (WRIGHT, 1974, p. 26-27; ZALDUENDO, 1975, p. 316).

Os principais atores envolvidos na construção de ferrovias na Argentina foram: o governo, tanto o federal, quanto os provinciais; os investidores britânicos; os concessionários que promoviam os negócios; e, em menor escala, alguns cidadãos argentinos de destaque social e político. O impacto das estradas de ferro já era evidente em economias de outros continentes. Além dos impactos econômicos observados em países como os EUA e a Inglaterra, a ferrovia teve papel importante na unificação alemã. Mesmo assim, muitos deputados argentinos duvidaram da importância de tais investimentos⁶. Outros, contudo, tentaram trazer as estradas de ferro para suas províncias (WRIGHT, 1974, p. 48). Por sua vez, a comunidade financeira argentina não se mostrou muito disposta a financiar as ferrovias. Ela preferiu especular investindo em terras, garantindo altos lucros e deixando o maior risco para os investidores estrangeiros. Os britânicos, portanto, comandaram a indústria ferroviária argentina, quando incentivados por concessões generosas (WRIGHT, 1974, p. 42-43). Eles controlavam, já em 1880, mais da metade da rede ferroviária do país (ZALDUENDO,

⁶ Wright (1974, p. 35-36) cita o episódio em que um deputado, durante a votação de um empréstimo público para a expansão da FCO, disse que tal obra poderia ser feita apenas no próximo século.

1975, p. 309). No entanto, em alguns casos o poder público conseguiu financiar as ferrovias. Para a construção da FCO, por exemplo, os recursos vieram da venda de terras públicas (ZALDUENDO, 1975, p. 318). Tal forma de financiamento é mais uma evidência da preferência dos investidores argentinos pelos investimentos em terras.

Schvarzer e Gómez (2006) estudaram o Ferrocarril del Oeste (FCO), construído na Província de Buenos Aires, antes da reunificação desta com a Confederação. Essa ferrovia se diferenciava das demais estradas de ferro argentinas por sua extensão, por seu contrato de concessão, pela origem de seu capital e pela estratégia adotada na sua construção. A extensão de apenas vinte quilômetros do projeto do FCO tornava-o similar às primeiras ferrovias de outros países da América Latina. Sua dimensão exigia um aporte menor, mitigava riscos e, por ser uma linha pequena, só pode ser vista como um primeiro ensaio que combinava um trem com um “*tranvia*” urbano (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 26). A proposta original, feita por comerciantes locais, de construir uma ferrovia para o oeste, era tão imprecisa e genérica que evidenciava mais a vontade de obter a concessão para garantir o negócio do que propriamente a convicção na rentabilidade do negócio (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 19).

A estratégia da companhia incluía a construção da linha com o menor investimento possível e com o máximo controle sobre os negócios imobiliários relacionados à estrada de ferro. Por isso, a companhia pouco se preocupava com a qualidade do serviço (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 250). Quanto aos investimentos, a empresa realizava obras subcapitalizadas, para posteriormente melhorá-las com as receitas provenientes da inauguração do trajeto em questão (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 252). No tocante ao negócio imobiliário, a saída da cidade modificava o montante do investimento, muito maior no meio rural, devido à necessidade de trajetos mais longos nesse terreno. Ao mesmo tempo, os terrenos rurais ofereciam menor oportunidade de valorização. Isso explica, para Schvarzer e Gómez, a manutenção do FCO, nos seus primeiros anos, no meio urbano (SCHVARZER e GÓMEZ, 2006, p. 250-252). A concessão do FCO não garantia uma rentabilidade mínima nem concedia uma quantidade significativa de terras aos investidores, como ocorreria nos contratos concedidos aos britânicos.

Foi graças ao oferecimento de uma garantia de juros nas concessões que o desenvolvimento ferroviário argentino se intensificou. Duas das linhas mais importantes do país foram construídas com tal incentivo. O FCCA, por ser uma linha polêmica, devido aos benefícios concedidos pelo governo ao contratante, às renegociações e aos

desentendimentos entre governo e concessionários, foi estudado por uma série de autores, como Scalabrini Ortiz, Zalduendo, Cuccorese, López, entre outros. Essa companhia sempre foi vista como uma linha chave pelos políticos⁷. Um decreto de 1854 afirmou que, dentre as estradas, essa era a obra mais importante que podia empreender-se (SCALABRINI ORTIZ, 2009, p. 99). Sarmiento considerou a inauguração da obra o maior acontecimento da época (CUCCORESE, 1969, p. 25). Zalduendo (1975, p. 290-293) via o FCCA como a linha mais importante do país na época de sua inauguração. O autor crê que a Guerra do Paraguai evidenciou a importância política e militar dessa estrada de ferro, ao limitar os conflitos internos e ao ajudar o transporte de tropas até o rio Paraná. Seu projeto inicial, ligar as cidades Córdoba-Rosário, foi motivado pela perda do porto de Buenos Aires. A Confederação Argentina, antes da reunificação, pretendia tornar o porto de Rosário o mais importante do país (CUCCORESE, 1969, p. 18). Córdoba, por sua vez, gozava de poder político e de um comércio relevante (WRIGHT, 1974, p. 27).

A literatura vê, de uma maneira geral, as concessões outorgadas a William Wheelwright, o promotor do FCCA, como generosas. Para López (2000, p. 45), o saldo final da negociação é a concessão mais generosa da história ferroviária argentina, fruto da vontade pública de evitar o atraso de sua construção. Wright (1974, p. 41) discorda e acredita que a concessão do Ferrocarril del Sud (FCS) concedeu mais benefícios do que aquela, devido ao maior custo por milha coberto pela garantia de juros e à menor intervenção governamental nas tarifas da companhia. O contrato do FCS não envolvia grande doação de terras⁸. Segundo Zalduendo (1975, p. 289), o desejo de fortalecer a unidade política do interior e incrementar seu poder militar explicam os benefícios concedidos pelo governo ao promotor do FCCA. O contrato foi aprovado rapidamente pelo Congresso Nacional e descumprido diversas vezes⁹.

No que tange à cessão de terras, Zalduendo (1975, p. 286-287) vê uma influência do modelo norte-americano no contrato do FCCA. As terras foram cedidas

⁷ Ela também pode ser vista como uma manobra política, pois o portenho Mitre, anteriormente contrário ao projeto, passou a apoiar a construção da linha interiorana logo após a reunificação do país (WRIGHT, 1974, p. 44; ZALDUENDO, 1975, p. 288-289).

⁸ Os termos da concessão podem ser vistos em Wright (1974, p. 41) ou em Zalduendo (1975, p. 303).

⁹ Há uma divergência acerca dos motivos da rápida aprovação. Cuccorese (1969, p. 24) fala em amargura na aprovação, pois as concessões foram muitas. Scalabrini Ortiz (2009, p. 123) ataca a concessão, afirmando que estranhamente os deputados receberam o contrato apenas um dia antes da votação, causando protestos por parte destes. López (2000, p. 45) fala em uma aprovação rápida, com apenas uma modificação, no artigo que dispõe sobre bitolas, o que prova, para ele, que desde o início faltava um critério adequado do governo sobre este item.

pelo governo por causa da postura de Wheelwright, que se mostrou irredutível nessa exigência (CUCCORESE, 1969, p. 22). Elas seriam usadas para criar mercado para a ferrovia, por meio da colonização (SCALABRINI ORTIZ, 2009, p. 143). O governo aceitou tal argumento, mas, mesmo assim, o promotor se recusou a depositar uma caução pecuniária, exigida pelo governo (CUCCORESE, 1969, p. 22). Segundo Scalabrini Ortiz (2009, p. 117-118), a concessão foi recusada aos comerciantes de Córdoba apenas devido à falta desses recursos; e as terras que deveriam ser colonizadas não o foram. Porém, outros autores discordam de Scalabrini Ortiz nessa questão. Zalduendo (1975, p. 296) afirma que quatro colônias já haviam sido fundadas em 1870 e Míguez (1985, p. 111-140) apresenta uma versão mais completa da história da colonização das terras. Esse tema ainda foi objeto de outras polêmicas¹⁰.

Wheelwright também conquistou para o FCCA uma garantia de juros sobre o capital investido (WRIGHT, 1974, p. 40). Após uma extensa negociação, ele conseguiu aumentar o custo por milha inicialmente coberto pela garantia (LÓPEZ, 2000, p. 41). Em uma renegociação, o limite dos custos operacionais deduzíveis da receita, para o cálculo da garantia de juros, também foi aumentado (CUCCORESE, 1969, p. 24-25). Tal fato foi alvo de controvérsia entre os pesquisadores. López (2000, p. 56) crê que o novo limite ainda era favorável ao governo, enquanto Scalabrini Ortiz (2009, p. 127-128) critica essa modificação. Cuccorese (1969, p. 25) cita os cálculos do segundo, que determinam o custo anual de tal mudança para o cofre público. O prazo da obra também foi violado. López (2000, p. 50) compreende o atraso, pois acredita que a empresa construiu a linha com um custo por milha coberto pelo governo menor do que o custo real. Scalabrini Ortiz (2009, p. 103), grande crítico do que considera um alto custo por milha do FCCA, discorda. Enquanto Scalabrini Ortiz (2009, p. 155) defende o baixo orçamento do experiente engenheiro americano, Alan Campbell, uma vez que a linha cruzaria terras planas e os custos estavam de acordo com os do FCO, López (2000, p. 36) o critica, afirmando que esse orçamento mais parece o cálculo de um promotor interessado em convencer o governo do que o de um engenheiro.

O traçado original deveria ser respeitado, mas não o foi. Scalabrini Ortiz (2009, p. 126) ataca tal fato, dizendo que a alteração foi feita para realizar uma especulação com terras. López (2000, p. 49) vê na mudança do traçado uma maneira de minimizar custos. Cuccorese (1969, p. 24) reforça o ponto de vista de Scalabrini Ortiz e cita a

¹⁰ Ver Scalabrini Ortiz (2009, p. 135-148), Zalduendo (1975, p. 293-298), Míguez (1985, p. 124-25), López (2000, p. 61-74) e Cuccorese (1969, p. 27).

construção da estação de Rosário em uma área deserta e afastada como uma evidência da intenção especuladora dos investidores. O primeiro artigo do contrato, que determina que a empresa deveria ter domicílio legal no país, também foi violado (CUCCORESE, 1969, p. 24; SCALABRINI ORTIZ, 2009, p. 125; ZALDUENDO, 1975, p. 290). Até mesmo López (2000, p. 52-54), que demonstra uma visão mais favorável ao FCCA, cita reclamações, algumas delas provenientes dos próprios acionistas da companhia, acerca dos serviços prestados pelo FCCA.

Tanto o FCS quanto o FCCA tiveram desentendimentos com o governo no que tange ao pagamento da garantia de juros¹¹. No caso do FCS, a garantia foi posteriormente substituída pela subvenção quilométrica (ZALDUENDO, 1975, p. 306). Já no caso do FCCA, a empresa renunciou a garantia de juros quando lhe conveio, pois ela se tornara lucrativa e, portanto, de acordo com o estabelecido no contrato de concessão, deveria devolver as garantias ao governo (ZALDUENDO, 1975, p. 301)¹². Para Zalduendo (1975, p. 302), esta negociação revela uma posição frágil do governo. O novo acordo também aumentou o capital do FCCA reconhecido pelo governo, dificultando intervenções do poder público nas tarifas (ZALDUENDO, 1975, p. 301). Além disso, assim como no Brasil, a relação entre as companhias ferroviárias e o governo também foi atingida pelo que Zalduendo denominou aguamento de capital. Algumas empresas, que possuíam garantia de juros, inflavam seu capital. Por exemplo, Zalduendo (1975, p. 298-299) crê que o governo pagava juros sobre um relevante capital não investido no FCCA. López (2000, p. 51) discorda de Zalduendo e crê que o valor investido, quando concluída a linha, era superior ao capital reconhecido pelo governo. Scalabrini Ortiz (2009, p. 78-87) acusa o FCO, após ser vendido a uma empresa britânica, de ter inflado a sua conta de capital.

No contexto da depressão de 1874, as companhias ferroviárias estrangeiras que possuíam garantia de juros tornaram-se alvo de críticas nacionalistas. Um deputado, ao opor-se a uma nova concessão, chegou a dizer que "*todo lo que hacemos es enviar capital a Londres*" (apud WRIGHT, 1974, p. 57-58). Wright, no entanto, deixa claro que a crítica não era dirigida especialmente aos ingleses, mas ao sistema como um todo. Os críticos queriam uma reforma no sistema de concessões. Contudo, o temor de colocar em xeque o crédito internacional do país repreendeu o poder público de tomar

¹¹ Para o FCCA, ver López (2000, p. 57). Para o FCS, ver Zalduendo (1975, p. 306).

¹² O contrato previa que a empresa reembolsaria o governo quando superasse o dividendo de 7% ao ano, algo que ocorreu de maneira sistemática a partir da década de 1880. Ver Scalabrini (2009, p. 168-174), Zalduendo (1975, p. 301) e López (2000, p. 58).

medidas mais enérgicas (WRIGHT, 1974, p. 57-59). Ao longo dos anos, assim como no Brasil, o investimento nas estradas de ferro tornou-se menos arriscado e as concessões passaram a ser menos generosas (ZALDUENDO, 1975, p. 314).

O impacto do capital britânico na construção das ferrovias na Argentina foi discutido por diversos autores e também foi motivo de discórdia entre eles. Tal capital, todavia, foi mais relevante no surgimento das primeiras estradas de ferro que o capital nacional (JENKS, 1951, p. 375). A literatura citada nesta seção, salvo o Scalabrini Ortiz, concorda acerca da importância dos recursos britânicos. Zalduendo (1975, p. 371) estima os investimentos ingleses em ferrovias argentinas na década de 1880. A maioria das companhias foram constituídas por britânicos e boa parte delas estava presente no mercado de capitais de Londres. Além disso, os britânicos dominavam, no final do século XIX, a administração de quase todo o sistema ferroviário argentino (JENKS, 1951, p. 384). Thompson (1992, p. 430) chega a falar na existência de um quase monopólio britânico na indústria ferroviária argentina.

Scalabrini Ortiz possuía uma visão crítica sobre a participação de estrangeiros nas ferrovias. Para ele, “*o bien el país domina a sus ferrocarriles, o bien los ferrocarriles dominan al país*” (SCALABRINI ORTIZ, 2009, p. 26). Scalabrini Ortiz (2009, p. 23-24) acredita, portanto, que as linhas férreas argentinas foram traçadas em desacordo com o interesse nacional, devido à presença do capital britânico. Por meio dessa visão, as ferrovias teriam tanto estendido a área comercialmente cultivável com cereais, quanto aumentado o perímetro da pecuária; porém, tudo isso às custas do comércio, da industrialização local e de qualquer progresso que pudesse desafiar a hegemonia dos países ricos. Para Scalabrini Ortiz (2009, p. 112-113), a construção de uma ferrovia necessita de dois insumos – técnicos e capitais – e a Argentina dispunha de ambos, podendo dispensar, portanto, o uso de recursos britânicos. A literatura acadêmica, contudo, discorda. Cortés Conde (1992, p. 164) vê o capital como fator escasso na América Latina, sobretudo para a construção de redes de transportes terrestres, o que tornou necessário sua importação. Mesmo assim, Scalabrini Ortiz é autor chave no que se refere ao estudo das ferrovias na Argentina¹³.

¹³ Apesar de sua visão excessivamente nacionalista e anti-inglesa, a obra de Scalabrini Ortiz é considerada indispensável por autores como Leslie Bethell e Geraldo de Souza (2008, p. 883), é indicada na orientação bibliográfica sobre ferrovias de Colin Lewis (s/d, p. 38) e é citada por grande parte da literatura sobre o tema, como Zalduendo, Lopéz, Wright, Cuccorese, Lewis, Schvarzer e Gómez, entre outros. Para Cuccorese (1969, p. 28), os trabalhos de Scalabrini Ortiz são valiosos, mas sua oposição sistemática contra os britânicos levanta suspeitas acerca da cientificidade de seus escritos, obrigando o

A literatura sobre o tema acredita que o investimento ferroviário argentino consolidou o modelo agroexportador. Zalduendo (1975, p. 312-313) o defende, do ponto de vista econômico, discordando de outros autores, como Scalabrini Ortiz. Para aquele, as ferrovias criaram um mercado nacional, aumentaram a fronteira produtiva, incentivaram a ocupação de terras por imigrantes e impactaram positivamente no surgimento de centros urbanos. Ainda segundo ele, as ferrovias modificaram a produção nacional e iniciaram um processo de substituição de importações, sobretudo de trigo e açúcar. Thompson (1992, p. 431) afirma que a topografia determinou o crescimento da rede ferroviária no país, concentrada em Buenos Aires. Wright (1974, p. 45) concorda com Zalduendo no que tange à consolidação do modelo agroexportador, mas ressalta que tal fato subordinou o interior ao litoral. Ferns (1966, p. 315) crê que a Argentina se via obrigada a adotar tal modelo ou a declarar sua quebra, o que acarretou nas consequências sociais, políticas e morais de uma especialização intensa em agrícolas.

Segundo Cortés Conde (1992, p. 172), a partir dos anos 1970, uma nova corrente de historiadores defendeu uma visão menos crítica do modelo agroexportador adotado até os anos 1930, de modo a ressaltar a importância das exportações para o crescimento argentino. Gallo sustentou que os interesses industriais não eram conflitantes com os interesses das elites agroexportadoras argentinas. Para ele, já no final do século XIX, surgiram indústrias na Argentina, como resultado da expansão da agricultura (*apud* CORTÉS CONDE, 1992, p. 171). Díaz Alejandro (1970, p.11) afirma que a escolha de um modelo econômico autárquico – opção alternativa ao modelo agroexportador efetivamente adotado – na Argentina, por volta de 1880, resultaria em um custo de capital astronômico e em um valor de uso da terra muito menor do que o seu valor no modelo agroexportador. Para Cortés Conde (1992, p. 172), o uso mais intensivo do trabalho permitiu uma melhor distribuição de renda e um aumento na demanda, que promoveram investimentos em outras atividades no mercado doméstico. Gómez-Galvarriato e Williamson (2009, p. 666) revelaram que, apesar da alta volatilidade apresentada, os termos de troca da Argentina e da América Latina, entre 1850 e 1889, não se mantiveram, na média, abaixo dos termos de troca observados na primeira metade do século em apreço. Haber (1997, p. 12) concorda com Gómez-Galvarriato e Williamson e afirma que não há uma clara tendência de piora nos termos de troca da América Latina, mas sim ciclos sem uma tendência de longo prazo bem definida. O

pesquisador a confirmar a veracidade de suas informações. Apesar disso, o trabalho de Scalabrini Ortiz forneceu dados importantes sobre o tema, reproduzidos por diversos autores.

aumento da volatilidade dos termos de troca, a partir da década de 1860, ocorre em toda a América Latina e pode estar relacionado, dentre outros fatores, com a formação de um mercado agrícola mundial¹⁴.

A introdução das ferrovias transformou a Argentina. Goodwin Jr (1977, p. 613) afirma que as inovações no transporte foram fundamentais para o crescimento argentino no último quarto do século XIX, ao estimular a produção e ao promover a integração econômica e política da nação. Thompson (1992, p. 431) acredita que as estradas de ferro impactaram positivamente na coesão social. Zalduendo (1975, p. 224) vê um impacto maior das ferrovias na Argentina do que no Brasil, devido à falta de um meio de transporte concorrente eficiente no caso argentino. Jenks (1951, p. 386) relaciona o desenvolvimento agrícola argentino à chegada das estradas de ferro no país, ressaltando a falta de rios navegáveis que tornassem viável a exploração comercial do úmido pampa. Scalabrini Ortiz (2009, p. 23) argumenta de maneira parecida, afirmando que a importância das ferrovias na Argentina é ainda maior do que na maioria dos outros países, pois a travessia do pampa argentino era mais penosa do que a da cordilheira dos Andes. A importância da ferrovia para a incorporação de novas terras à fronteira produtiva não é questionada por nenhum autor estudado. Para Wright (1974, p. 44-45), as estradas de ferro ligaram regiões comerciais até então isoladas; desempenharam um papel militar importante, na defesa das fronteiras nacionais; estabeleceram a ordem e a segurança interna ameaçada por caudilhos e índios; e, ainda, desempenharam papel importante como símbolo de nacionalismo, ao representar o progresso, o orgulho e o poder nacional, num contexto de criação da nação argentina.

Conclusão

Motivos políticos, geopolíticos e econômicos motivaram a construção de ferrovias no Brasil e na Argentina. Nesta, a implantação das primeiras ferrovias está diretamente relacionada ao contexto político da época. No Brasil, a Guerra do Paraguai foi importante para evidenciar a importância geopolítica das estradas de ferro na articulação do território e o fim da guerra impulsionou a construção de ferrovias no país. Em São Paulo, prevaleceram os aspectos econômicos, devido à importância do café.

¹⁴ Hobsbawm (2011a, p. 267) defende que, entre 1848 e 1875, ocorreu um enorme crescimento do comércio dos produtos agrícolas, um aspecto do aprofundamento da economia mundial característico da época. Ainda segundo o célebre historiador britânico, agora se referindo ao período entre 1875 e 1914, “*as consequências para os preços agrícolas, tanto na agricultura europeia como nas economias exportadoras ultramarinas, foram dramáticas*” (HOBBSAWM 2011b, p. 66).

A Província de São Paulo e a Argentina procuraram promover a construção de estradas de ferro com capital privado, motivados pela escassez de capitais. No caso argentino, devido à indisposição da comunidade financeira local para financiar as ferrovias, os britânicos assumiram papel preponderante. Os subsídios conferidos aos investidores foram similares no Brasil e na Argentina, o que pode sugerir a existência de uma concorrência internacional por capitais para investimento em ferrovias.

A experiência ferroviária argentina no período em análise, talvez devido à maior presença de capital estrangeiro, causou mais discórdia entre os autores do que a brasileira e paulista. Há indícios de irregularidades contratuais em ambos os países.

A adoção do modelo agroexportador na Argentina e em São Paulo, apesar de questionada por autores como Scalabrini Ortiz, é defendida por muitos outros atores. A evolução dos termos de troca durante o período analisado parece sustentar essa tese.

Apesar de diversas discórdias, é consenso que a introdução das ferrovias transformou o Brasil e, sobretudo, a Argentina. A importância das estradas de ferro para a incorporação de novas terras à fronteira produtiva neste país não foi questionada por qualquer autor estudado. A maior contribuição das ferrovias paulistas foi o aumento da fronteira produtiva do café, a promoção da imigração europeia e o desenvolvimento do mercado interno.

Referências Bibliográficas

- BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Estudo social, político e histórico. Recife: Folha da Manhã, 1953.
- BETHELL, Leslie; Souza, Geraldo G. *História da América Latina: de 1870 a 1930*. V. 5. São Paulo: EDUSP, 2008.
- CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, UNICAMP. Campinas, 1978.
- CORTÉS CONDE, Roberto. Export-Led Growth in Latin America: 1870-1930. *Journal of Latin American Studies*, Great Britain, v. 2, p. 163-179, mar. 1992.
- CUCCORESE, Horacio J. *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 1969.
- DÍAZ ALEJANDRO, Carlos F. *Essays on the Economic History of the Argentine Republic*. New Haven and London: Yale University Press, 1970.
- DUNCAN, Julian S. *Public and Private Operation of Railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932.
- FERNS, Henry S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Solar; Hacchette, 1966.
- GÓMEZ-GALVARRIATO, Aurora; WILLIAMSON, Jeffrey G. Was it Prices, Productivity or Policy? Latin American Industrialization after 1870. *Journal of Latin American Studies*, 41, 663-694, 2009.

GOODWIN JR, Paul B. The Central Argentine Railway and the Economic Development of Argentina, 1854-1881. *The Hispanic American Historical Review*, v. 57, n. 4, p. 613-632, nov. 1977.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

HABER, STEPHEN. *How Latin America Fell Behind – Essays on the Economic History of Brazil and Mexico, 1800-1914*. Stanford, California: Stanford University Press, 1997.

HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. São Paulo: Paz e Terra, 2011a

HOBBSAWM, Eric J. *A era dos impérios, 1875-1914*. São Paulo: Paz e Terra, 2011b

JENKS, Leland H. Capital Movement and Transportation: Britain and American Railway Development. *The Journal of Economic History*, v. 11, n. 4, p. 375-388, outono 1951.

KATINSKY, Julio R. Ferrovias nacionais. MOTOYAMA, S. (Org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil*. São Paulo: Editora da UNESP, 1994. p. 37-65.

LEWIS, Colin M. *Public Policy and Private Initiative: Railway Building in São Paulo, 1860-1889*. Londres: ILAS, 1991.

LEWIS, Colin M. *British Railways in Argentina 1857-1914: a case study of foreign investment*. Londres: Athlone, 1983.

LEWIS, Colin M. *Transportes y comunicaciones*. Disponível em: <http://www2.lse.ac.uk/economicHistory/whosWho/profiles/cmlewis@lse.ac.uk.aspx>

Acesso em: 12 de setembro de 2012.

LÓPEZ, Mario J. *Ferrocarriles; deuda y crisis: historia de los ferrocarriles en la Argentina 1887/1896*. Buenos Aires: Ed. de Belgrano, 2000.

MATTOON Jr, R. H. Railroads, Coffee and the Growth of Big Business in São Paulo, Brazil. *Hispanic American Historical Review*, LVII, 2, 2, p. 273-295, 1977.

MÍGUEZ, Eduardo J. *Las tierras de los ingleses en la Argentina (1870-1914)*. Buenos Aires: Ed. De Belgrano, 1985.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto de Vianna. *Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Triplíce Aliança ao Mercosul), 1870-200*. 3 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MOREIRA, Luiz Felipe V; Quinteros, Marcela Cristina; da Silva, André Luiz R. *As Relações Internacionais da América Latina*. Petrópolis: Editora Vozes, 2010.

PINTO, Adolpho A. *História da Viação Pública de S. Paulo (Brasil)*. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Lancelot, 2009.

SCHVARZER, J.; GÓMEZ, T. *La primera gran empresa de los argentinos: El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. México, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.

SUMMERHILL, William R. Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889. In: COATSWORTH, John H.; TAYLOR, Alan M. *Latin America and the World Economy since 1800*. Cambridge: Harvard University, 1998.

THOMPSON, A. Informal Empire? An Exploration in the History of Anglo-Argentine Relations, 1810-1914. *Journal of Latin American Studies*, v. 24, n. 2, p. 419-436, mai. 1992.

WRIGHT, Winthrop R. *British-owned railways in Argentina: their effect on economic nationalism, 1854-1948*. Austin Published for the Institute of Latin American Studies by the University of Texas Press, 1974.

ZALDUENDO, Eduardo A. *Libras y rieles*. Buenos Aires: El Coloquio, 1975.