



Diálogos

ISSN 2177-2940



A emergência do transporte ferroviário no Brasil e na Argentina: uma abordagem na perspectiva da economia política dos sistemas-mundo.

 <https://doi.org/10.4025/dialogos.v25i2.54394>

Hoyêdo Nunes Lins



<https://orcid.org/0000-0001-7438-2951>

Universidade Federal de Santa Catarina, (UFSC), Florianópolis-SC, Brasil E-mail: hnlins55@gmail.com

The emergence of rail transport in Brazil and Argentina: an approach from the perspective of the political economy of world-systems.

Abstract: The article looks at the formation of the railway structure in Brazil and Argentina, between the mid-19th century the early 20th century, based on the discussion about historical capitalism according to the analytical perspective of world-systems. Based on bibliographic and documentary research, the study analyses the constitution of this structure in both countries, stressing some of its main aspects and considering its emergence as a sort of reverberation of processes going on in the central zones of the capitalist world system.

Key words: world-systems, railways, Brazil, Argentina, hegemony.

La aparición del transporte ferroviario en Brasil y Argentina: un enfoque desde la perspectiva de la economía política de los sistemas mundiales.

Resumen: El artículo aborda la constitución de la estructura ferroviaria de Brasil y Argentina, entre mediados del siglo XIX y principios del siglo XX, a la luz del debate sobre el capitalismo histórico en la perspectiva analítica de los sistemas mundiales. El objetivo del estudio es analizar, con base en una investigación de índole bibliográfica y documental, la formación del referido sistema ferroviario, considerándolo como una reverberación regional de movimientos realizados en las zonas centrales del sistema mundial capitalista.

Palabras clave: sistemas mundiales, ferrocarriles, Brasil, Argentina, hegemonía.

A emergência do transporte ferroviário no Brasil e na Argentina: uma abordagem na perspectiva da economia política dos sistemas-mundo.

Resumo: O artigo aborda a constituição da estrutura ferroviária do Brasil e da Argentina, entre meados do século XIX e o início do século XX, à luz do debate sobre o capitalismo histórico na perspectiva analítica dos sistemas-mundo. O objetivo do estudo é analisar, com base em pesquisa bibliográfica e documental, a formação do referido sistema ferroviário considerando-a como uma reverberação, nessas latitudes do sistema mundial capitalista, de movimentos protagonizados nas zonas centrais deste.

Palavras-chave: sistemas-mundo, ferrovias, Brasil, Argentina, hegemonia.

Recebido em: 21/06/2020
Aprovado em: 20/04/2021

Introdução

Este artigo se ocupa da constituição da estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina, entre meados do século XIX e o início do século XX. O objetivo principal é descrever esse processo e interpretá-lo em termos sistêmicos, consoante a abordagem sobre a dinâmica do capitalismo na perspectiva dos sistemas-mundo. Nessa ótica, ocorrências em diferentes latitudes do sistema mundial são consideradas repercussões de movimentos em esferas de determinação mais amplas, sistêmicas, justamente. O surgimento, naquele período, de infraestrutura ferroviária para transportar, sobretudo, produtos como carnes e cereais, no caso argentino, e café, no brasileiro, rumo ao embarque marítimo para o exterior, consistiu, como se falará, em processo com tal perfil.

O texto tem sete seções, incluindo esta introdução e as considerações finais. A seguir são apresentados os termos da abordagem dos sistemas-mundo, destacando a questão da histórica e progressiva incorporação de novas áreas pelo capitalismo. Depois, fala-se da incorporação de Brasil e Argentina, analisando suas participações na divisão do trabalho em nível sistêmico entre os séculos XIX e XX. Nas duas seções seguintes abordam-se aspectos da criação e do funcionamento da estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina, nessa ordem. Na sexta seção, mostra-se que o Reino Unido era a principal origem dos investimentos realizados nesses países em termos ferroviários, o que espelhava a sua condição de Estado hegemônico em nível sistêmico.

Capitalismo histórico: crescimento por incorporação

Dizer que a abordagem sobre a vida social na perspectiva analítica dos sistemas-mundo exhibe perfil sistêmico significa considerar que, nos termos desse enfoque, acontecimentos em diferentes países ou regiões são entendidos como reverberações ou vibrações de processos em curso em escalas de determinação muito mais amplas.

Tangenciando os termos gerais da abordagem

Um conceito chave nessa visão é o de sistema histórico, que refere a conjuntos de estruturas cuja coexistência (e sucessão) representa o próprio conteúdo do mundo social e constitui a adequada unidade para a análise deste. Exibindo processos econômicos, políticos e culturais, esses conjuntos mostram-se autônomos e autocentrados, pois sua permanência é garantida por acontecimentos que lhes são internos. Fala-se em sistema porque a coesão desses conjuntos escora-se em redes de processos econômicos, políticos e culturais, e em histórico porque a correspondente trajetória é delimitada temporalmente (WALLERSTEIN, 1991a, b).

Os limites são também geográficos. A superfície desses sistemas é definida pela extensão da

divisão espacial do trabalho apta a sustentar a sua reprodução internamente, por meio de necessárias e persistentes trocas econômicas envolvendo setores e regiões. Pertence totalmente a um mesmo sistema histórico o espaço onde ocorrem a produção e as trocas de mercadorias cujo consumo (produtivo e não produtivo) condiciona a sobrevivência dos agentes e grupos implicados e a reprodução do conjunto socioespacial (WALLERSTEIN, 2000).

Autossuficiência nesses termos pode ser historicamente observada em entidades muito pequenas ou muito grandes, como os sistemas-mundo. Estes podem constituir impérios-mundo, em que a estrutura política é única e os padrões culturais são variados, sendo a lógica de funcionamento a tributação em vários níveis com transferência de recursos para a zona central. Também representam sistemas-mundo as economias-mundo, em que grandes e hierarquizadas redes de produção e troca, integradas e distribuídas espacialmente, articulam-se a estruturas políticas múltiplas, como Estados. A lógica básica do seu funcionamento envolve a distribuição desigual do excedente gerado nas redes produtivas, em benefício dos agentes em posições privilegiadas nos fluxos comerciais (HOPKINS; WALLERSTEIN, 1987).

As cadeias mercantis, assimiladas às mencionadas redes, formam esteio fundamental das economias-mundo. A expressão indica conjuntos de processos produtivos e comerciais encadeados – com operações que recuam às mais remotas matérias primas –, os quais proporcionam mercadorias necessárias à reprodução social nesses sistemas. Hierarquias e desigualdades marcam tais cadeias, que historicamente embutem o que de mais expressivo se observa em divisão espacial do trabalho, cruzando fronteiras ou limites políticos e outorgando coerência econômica à totalidade social em questão (HOPKINS; WALLERSTEIN, 1986). Braudel (1998a, p. 12, grifo do autor) assim sintetiza o seu significado: “A *economia-mundo* [...] envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica.”

O sistema mundial moderno

O sistema-mundo contemporâneo corresponde, nessa abordagem, a uma economia-mundo surgida no noroeste europeu há cinco séculos, tendo como especificidade histórica a índole capitalista. Tratava-se de “[...] entidade econômica mas não política, ao contrário dos impérios, das cidades-Estado e das nações-Estado. De fato, compreende [...] dentro de seus limites [...] impérios, cidades-Estado e as emergentes ‘nações-Estado’”. (WALLERSTEIN, 1979, p.21, tradução nossa).

Fala-se em mundo não porque fosse essa a abrangência, literalmente, e sim porque suas

dimensões superavam as de quaisquer unidades políticas existentes. E fala-se em economia porque “[...] o vínculo básico entre as partes do sistema é econômico, embora esteja reforçado em certa medida por vínculos culturais e, eventualmente, [...] por acordos políticos [...]” (WALLERSTEIN, 1979, p. 21, tradução nossa).

O caráter capitalista desse sistema deve-se a que na sua base figura um modo capitalista de produção, definido pela incessante acumulação de capital. Tal dinâmica envolve interações com abrangência equivalente ao desdobramento espacial das atividades necessárias à reprodução da economia-mundo. Essa natureza capitalista nunca desapareceu. Ao contrário, foi crescentemente fortalecida e ampliada sob o impulso de mecanismos internos a esse sistema, identificado na literatura como economia-mundo capitalista ou europeia.

Em movimentos cíclicos comandados pelas necessidades de espraiamento das cadeias mercantis, a divisão espacial do trabalho, ossatura do processo de acumulação de capital, passou a atingir atividades diversas e lugares cada vez mais distantes do epicentro europeu. Assim, ganhou forma e vulto uma grande e crescente estrutura hierarquizada (polarizada) em zonas centrais, semiperiféricas e periféricas. Seu conteúdo é econômico, social e político, e no seu transcurso outros sistemas históricos foram absorvidos.

Incorporação e “periferização”

Multissecular, esse movimento de absorção atende pelo nome de incorporação de novas áreas à dinâmica do sistema. Trata-se de processo pelo qual “[...] uma zona que num momento dado se encontrava na área externa da economia-mundo pode chegar a se encontrar, num momento posterior, na [sua] periferia [...]” (WALLERSTEIN, 1998, p.180, tradução nossa). Esse enlaçamento exhibe a sequência exterioridade-incorporação-“periferização”. As duas últimas não se confundem: a segunda significa tão somente engate e a terceira gera “[...] transformação contínua das microestruturas da área em questão, [...] [o] que se descreve às vezes como aprofundamento do desenvolvimento capitalista.” (WALLERSTEIN, 1998, p. 181, tradução nossa).

Esse movimento significa agregação de espaços e processos às tramas de vínculos das cadeias mercantis em expansão, isto é, à divisão espacial do trabalho da economia-mundo capitalista. Desde a origem desta, logo foram incorporados e “periferizados”, no século XVI, o leste europeu e as regiões das Américas que passaram ao controle de Espanha e Portugal. Grandes superfícies da Europa centro-oriental e da África ocidental, assim como o sul da Ásia, permaneceram como áreas externas até meados do século XVIII.

Essa anexação foi amplamente possibilitada pelo desenvolvimento dos meios de transportes e comunicações, avanços que foram estimulados, ao mesmo tempo, pela desenvoltura expansionista do capitalismo. Essa mútua influência aparece em descrição de Marx e Engels (1973, p. 7, tradução nossa), realizada em meados do século XIX, sobre o ímpeto histórico da burguesia mundo afora: “O mercado mundial deu ao comércio, à navegação, às comunicações, um imenso desenvolvimento. Este, por seu turno, reagiu sobre a extensão da indústria, e à medida que indústria, comércio, navegação e ferrovias se desenvolviam, a burguesia se ampliava, multiplicava seus capitais [...]”.

Esse processo expansivo do capitalismo ganhou em magnitude e velocidade no período imperialista, cujo auge situou-se entre cerca de 1875 e a Primeira Guerra Mundial (MANDEL, 1969). Em movimento que, para Michalet (1984), se expressou sobretudo em mudanças na geografia da produção de mais valia em escala mundial, a referida intensidade era coerente com o aprofundamento de tendências monopolistas em produção, comércio e finanças. Aspecto básico da prática imperialista, assinala-se, eram as disputas entre seus protagonistas por territórios e recursos, numa espécie de prolongamento do mecanismo, percebido por Elias (1993) na Idade Média e no mundo moderno, que forçava unidades políticas rivais a reagir. Esse procedimento se impunha como lei de ferro a cada unidade política contendora quando o tamanho e o poder de outras unidades crescia, o que significava uma recorrente e renhida competição.

Incorporação do Cone Sul ao sistema mundial: nota sobre Brasil e Argentina

Com o alastramento da economia-mundo capitalista, o continente americano registrou situações de incorporação já no século XVI, como indicado. Mostravam-se incluídas, no final desse século, “[...] Nova Espanha, as Antilhas, Terra Firme [forma como se chamou o norte da América do Sul], Peru, Chile, Brasil; ou [...] aquelas partes dessas regiões que estavam submetidas a um efetivo controle administrativo por parte dos espanhóis ou dos portugueses.” (WALLERSTEIN, 1979, p. 95, tradução nossa).

No Brasil, isso implicava principalmente o nordeste do território, onde a produção de açúcar fora introduzida precocemente. Na América espanhola, dizia respeito, sobretudo, aos locais de extração de metais preciosos, notadamente a prata.

O Brasil em questão

A descoberta de ouro no Brasil nas últimas décadas do século XVII deu início a uma intensa exportação desse metal pela colônia. Isso fez a América portuguesa sobressair em inclusão na

economia-mundo capitalista, em razão da necessidade europeia quanto a uma base monetária com suficiente solidez para o sistema que se expandia.

Na trajetória colonial, não havia que falar, naturalmente, em sistema autônomo no Brasil. De fato, o açúcar, suporte maior da riqueza colonial durante mais de dois séculos, exibia comando distante. O senhor de engenho, agente dos investimentos, dependia “[...] dos mercadores, instalados na cidade baixa de São Salvador ou em Recife [...] Por meio deles, está ligado aos negociantes de Lisboa que adiantam os fundos e as mercadorias [...] É o comércio da Europa que controla a produção e a venda de além-mar.” (BRAUDEL, 1998b, p. 239).

Menos ainda se pode falar em sistema autônomo com relação ao ouro, que motivou verdadeira corrida desde Recife, Salvador e São Paulo por conta da descoberta de importantes jazidas. Esse metal era o pivô de uma enorme trama de vínculos em meio aos quais Portugal constituía uma espécie de entreposto, sendo o destino europeu final o Reino Unido. As vinculadas relações eram extensas também no território brasileiro, pois sua extração desdobrava-se de Minas Gerais ao Mato Grosso e os reflexos socioeconômicos atingiam a pecuária do Rio Grande do Sul, origem de animas de carga e corte (ENCYCLOPÆDIA, 1963a).

Nos transcurso do século XIX, a economia açucareira de um Brasil independente de Portugal foi afetada por eventos de natureza sistêmica. O setor acusou as consequências da concorrência tanto do produto feito à base de beterraba, disponibilizado na Europa, quanto daquele – oriundo da cana de açúcar – dirigido ao mercado estadunidense desde as Antilhas. Tal fato, acompanhado de dificuldades também no setor algodoeiro, abriu espaço para que o café se tornasse a principal *commodity* agrícola na interlocução comercial do Brasil. Furtado (1987, p. 114) assinalou, com efeito, que “O segundo e principalmente o terceiro quartel do século passado [século XIX] são basicamente a fase de gestação da economia cafeeira.”.

Contudo, em contraste com o observado no ciclo do açúcar, na expansão do café surgiu uma experiente camada de empresários e dirigentes no país. Isso ocorreu especificamente no Centro-Sul, envolvendo em primeiro lugar o Rio de Janeiro e depois São Paulo, para onde o grosso da cafeicultura se irradiou. Isso tanto refletiu como intensificou o entrelaçamento dos interesses ligados à produção e ao comércio do produto. Mostrou-se estratégico o envolvimento do Estado, coerente com a representatividade adquirida pela economia cafeeira em solo brasileiro.

Não surpreende que, em virtude da proibição do uso de trabalho escravo, as décadas que precederam à Primeira Guerra Mundial tenham assistido execução de política que resultou em forte imigração oriunda da Europa, em particular da Itália. A lógica era cristalina: buscava-se lançar mão

de capacidade de trabalho (livre) para as atividades relacionadas à produção e ao comércio de café, principalmente.

Assim, desde os primeiros passos do processo de inserção do território brasileiro na dinâmica da economia-mundo capitalista, foi progressivo e crescentemente forte o enredamento dessa porção da América do Sul. O peso do sistema mundial permaneceu incontornável em cada um dos ciclos econômicos dessa trajetória. No ciclo do café, o mais consequente na segunda metade do século XIX e mesmo depois, movimentos internacionais no início do século XX revelaram-se avassaladores, exigindo do Estado iniciativas de enfrentamento das adversidades. Não foi diferente com o ciclo da borracha, parcialmente superposto e com fortes reverberações amazônicas: não se lhe compreende a expansão e o declínio sem considerar as interações com a economia-mundo capitalista.

Nunca deixou de vigorar, no caminho trilhado, o tipo de situação que Braudel (1998a, p. 89) assim expressou, referindo-se à história do subcontinente latino-americano: “O destino do conjunto da América hispano-portuguesa [...] depende [...] de um conjunto mais amplo do que ele, nada mais, nada menos do que a totalidade da economia-mundo europeia, da qual essa América é apenas uma zona periférica e fortemente dominada.”

A Argentina em questão

A experiência da Argentina não fugiu à “regra” enunciada por Fernand Braudel, mas o processo de incorporação do seu território à economia-mundo capitalista ocorreu tardiamente, na comparação com o Brasil. Naquelas terras praticamente não se dispunham dos tipos de recursos mais cobiçados pelos espanhóis no Novo Mundo, a saber, metais preciosos e condições para cultivos de exportação ao estilo do que marcou o nordeste brasileiro. A pradaria de zona temperada, extensa e fértil, sobressai na *space economy* argentina. Contudo, suas atividades principais – produção de cereais, pecuária e derivados – permaneceram confinadas ao autoconsumo ou aos mercados locais até o final do século XVIII, portanto, fora do setor dinâmico representado pelo comércio externo, embora ocorresse exportação de couro.

Durante muito tempo (Buenos Aires foi fundada em 1536), o registro de alguma atividade mais relevante naquele território vinculou-se às demandas das atividades de mineração em outras partes do Império Espanhol na América do Sul, como em Potosí, no Alto Peru (atual Bolívia). Assim se caracterizavam a criação de muares na região do Litoral – correspondente às atuais províncias de Buenos Aires, Corrientes, Entre Rios e Santa Fé – e a produção de tecidos no

Noroeste, mormente em Tucumán. Daí que, em contraste com o Noroeste, por três séculos o Litoral foi a região de menor vigor econômico no território argentino, com escassa presença populacional. O isolamento de Buenos Aires perdurou, tanto que em 1725 (dois séculos após a fundação) sua população pouco superava duas mil pessoas. E esse contingente era formado por grupos vindos de colônias vizinhas (como os atuais Chile, Peru e Paraguai), já que era pequena a imigração direta desde a Espanha (ENCYCLOPÆDIA, 1963b).

Esse quadro mudaria no final do século XVIII, devido à importância atingida pelo porto de Buenos Aires no comércio das áreas mais ao sul do Império Espanhol no subcontinente. Também impeliu a mudança a progressiva representatividade das exportações ligadas à pecuária praticada no Litoral. Assim, esses territórios passaram a registrar uma forte e influente presença do comércio com o exterior, situação que, naquele período, era uma condição fundamental para a expansão econômica em quaisquer latitudes.

A importância estratégica do Rio da Prata, provocando uma alteração profunda na conduta da Espanha com respeito ao comércio e às providências de cunho defensivo (em face da penetração de portugueses e dos principais aliados destes, os ingleses), estimulou crescentes atenções do Império para com Buenos Aires e seu porto. Isso ocorreu na esteira da criação do vice-reino de La Plata, em 1776, mudando o quadro de domínio exercido pelo vice-reino do Peru, fundado em 1542.

O progressivo avanço da pecuária como atividade de exportação na região mais afetada pela estrutura portuária revelou-se decisivo no percurso de Buenos Aires. Já sob a independência política do país (ocorrida em 1816), os efeitos expansivos do comércio externo foram cumulativos e repercutiram fortemente em termos demográficos e na diversificação das atividades econômicas urbanas. O contraste com outras áreas aumentou continuamente, devido a processos ligados à distribuição inter-regional da renda e ao volume e padrão de consumo, para o que contribuíram as possibilidades de importação.

O atrelamento à dinâmica do sistema mundial foi paulatinamente fortalecido. Agentes europeus, britânicos e franceses à frente, desempenharam papéis centrais no comércio e em seu financiamento. Suas atividades inauguraram “[...] o predomínio de interesses estrangeiros na cadeia de agregação de valores e comercialização da produção, que seria uma característica de longo prazo na evolução posterior na economia argentina.” (FERRER, 2006, p. 44).

Note-se que a projeção rumo à fase de economia primário-exportadora, presente desde cerca de 1860 até as primeiras décadas do século XX, seguiu-se à abertura dos mercados dos países mais industrializados. A liberalização abrangeu notadamente alimentos (com destaque para a carne

resfriada, exportada sobretudo para o Reino Unido) e matérias primas. Influenciaram a caminhada argentina nesse período inovações técnicas e produtivas oriundas do centro do sistema mundial, como em navegação oceânica, conservação de produtos perecíveis (refrigeração da carne) e produção de grãos (trigo, milho). As boas condições naturais nos pampas para pastagem e também para cultivar alfafa puderam, assim, ser amplamente exploradas.

Importantes reflexos foram observados na dinâmica populacional, em virtude da elevada demanda por mão de obra. Registrou-se influxo de imigrantes que atingiu “[...] uma soma total de 3.500.000, de 1860 a 1940. Quase três-quartos [...] eram italianos e espanhóis, com poloneses, turcos, franceses, judeus russos e alemães contribuindo, nessa ordem, com sua participação.” (ENCYCLOPÆDIA, 1963b, p. 361, tradução nossa).

Brasil e Argentina na antiga divisão internacional do trabalho

Brasil e Argentina não destoaram da forma básica de inserção de territórios com suas características no que a literatura designa como antiga divisão internacional do trabalho (DIT). As posições eram bem demarcadas nessa estrutura, em termos gerais, “[...] o Sul produzindo as matérias primas a baixo preço, o Norte produzindo os bens manufaturados” (LIPIETZ, 1985, p. 7), conforme a esquematização apresentada por esse autor.

O Brasil participava principalmente com café. Mesmo no quadriênio 1925-1929, portanto já em plena deterioração das condições vivenciadas pela economia cafeeira no Brasil, essa *commodity* representava pouco menos de metade do valor da produção agrícola nacional. No período 1889-1897, quando a atividade registrara maior vigor, o café respondia por 68% das exportações totais do país (VILLELLA; SUZIGAN, 1975).

Era bastante forte a presença internacional do café brasileiro em face de outras áreas produtoras. Discorrendo sobre o final do século XIX, Furtado (1987, p. 178) escreveu que o vertiginoso crescimento da agricultura cafeeira “[...] teve lugar praticamente dentro das fronteiras de um só país. As condições excepcionais que oferecia o Brasil para essa cultura valeram aos empresários brasileiros a oportunidade de controlar três quartas partes da oferta mundial desse produto”. Já na segunda metade dos anos 1850, o país contribuía com mais da metade da produção mundial, e na primeira década do século XX essa participação havia atingido quase 80%.

A Argentina se inseria na DIT, desde meados do século XIX, principalmente com carnes e cereais. Por volta da metade daquele século, as exportações desse país representavam muito pouco no comércio mundial, mas o quadro mudou radicalmente até o século XX. “Em alguns produtos

como milho, trigo, linho, carnes e lã, as exportações argentinas chegaram a representar a maior parte do total mundial, ou a ocupar posição preponderante” (FERRER, 2006, p. 88).

Essa participação caracterizava-se, como já apontado, por um amplo domínio estrangeiro, acima de tudo britânico, mas também estadunidense, na cadeia de valor agropecuária (FERRER, 2006). A indústria frigorífica e as exportações de carne, de um lado, e o armazenamento e comércio externo de cereais, de outro, espelhavam esse controle.

Cumprir o assinalado papel de Brasil e Argentina na DIT implicava transportar (principalmente) café, carne e grãos em longos trajetos marítimos e, nas áreas de produção, fazer tais produtos chegarem aos portos. Permitir um acesso mais rápido e seguro às estruturas portuárias foi atribuição básica das ferrovias, cujas origens históricas encontram-se no Reino Unido do século XVIII, com motores de propulsão a vapor desenvolvidos no contexto da Revolução Industrial. Desde então, essa modalidade de transporte cresceu fortemente e ganhou o mundo, em processo no qual as ferrovias

[...] ajudaram a tornar a Grã-Bretanha um poder industrial, desempenharam papéis similares em países como França e Alemanha, e fizeram o mesmo na Rússia. As ferrovias literalmente construíram os Estados Unidos e o Canadá, e permaneceram como espinha dorsal econômica da maioria dos grandes poderes mundiais (ENCYCLOPÆDIA, 1963c, p. 949, tradução nossa).

Portanto, falar sobre as relações de Brasil e Argentina no seio da economia-mundo capitalista, entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX, implica referir a seus sistemas ferroviários. É o que se faz na sequência do artigo.

O avanço ferroviário no Brasil

A primeira ferrovia construída em solo brasileiro foi inaugurada em 1854, não sem relação com o espírito visionário do Barão de Mauá. Seu trecho inicial limitava-se a 14 km, no Rio de Janeiro, com pequeno aumento posterior. A iniciativa ecoava a irradiação mundial dessa modalidade de transporte, mostrando-se o Brasil sintonizado com o que ocorria em outros países. De todo modo, como nos Estados Unidos as ferrovias debutaram nos anos 1820, o início da experiência brasileira revelou-se defasada em três décadas no continente americano. A concessão dada pelo Governo Imperial, em 1852, ocorreu 16 anos após o surgimento da Lei Feijó, que passara a valer em 1836 para regulamentar esse tipo de outorga (MATOS, 1974).

Não que a questão dos transportes estivesse ausente, até então, dos debates, preocupações e iniciativas nacionais. Compilação sobre os planos para o setor no Brasil desde o começo do

Império, indica que já em 1838, no Plano Rebelo, o assunto motivou proposta de construir “estradas reais” (BRASIL, 1973). Referência às ferrovias viria no Plano Moraes, de 1869: a ligação com locais remotos, em diversas regiões do país, deveria ser promovida em meio a uma “[...] coordenação harmônica entre os sistemas fluvial e ferroviário [...]” (BRASIL, 1973, p. 43). A mesma articulação, porém com maior papel das ferrovias, foi prevista no Plano Queiroz, apresentado em 1874 e em 1882: seu foco particular eram as comunicações entre o litoral e o interior, uma relação intensificada no Plano Rebouças, também de 1874, que mirava inclusive a ligação entre o Atlântico e o Pacífico.

Os planos subsequentes, alguns parecidos entre si, destacaram ainda mais as ferrovias, propondo novas estradas ou prolongamentos, em geral vinculados à navegação. Foi assim no Plano Bicalho (1881), no Plano Bulhões (1882), no Plano Geral de Viação, de Rodrigo Augusto da Silva (1886), no chamado Plano de 1890, no Plano de Viação Férrea de 1912 (cujo objeto era o referido Vale do Amazonas), nos estudos relativos ao Plano de 1890, realizados no biênio 1926-1927, e no Plano Ferroviário Souza Brandão, de 1932, que sugeriu 24 novas vias férreas.

Contudo, lê-se no Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, que até então nada do tipo “[...] fora aprovado oficialmente; somente a partir de 1930 o Governo Federal considerou o problema mais a fundo, tendo aprovado, pela primeira vez, um Plano de Viação Nacional, em 1934.” (BRASIL, 1973, p.123). Estava-se em plena Era Vargas, no Governo Provisório (1930-1934), e esse plano – contemplando ferrovias, rodovias e navegação – representou a última ação do gênero em que o transporte ferroviário teve maior destaque (embora, por exemplo, a Lei Federal n. 2.975, de 27/11/1956, falasse da constituição da Rede Ferroviária Federal S.A, cf. Brasil, 1956). O país passaria a registrar o crescente predomínio do transporte rodoviário; em 1937 surge um Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Na trajetória cumprida, a Lei n. 641, de 26 de junho de 1852 – que aperfeiçoou os dispositivos da Lei Feijó, trazendo isenções e garantias aos investidores –, e a iniciativa do Barão de Mauá representam a verdadeira abertura do período ferroviário no Brasil (MATOS, 1974). Daí em diante, pelas difíceis condições de transporte em país cuja economia baseava-se na produção e exportação de *commodities* agrícolas – transportava-se café em lombo de burro, por exemplo –, os investimentos ferroviários se multiplicaram.

Summerhill (2018, p. 5) diz ter sido uma inegável conquista, desde o Governo Imperial, “[...] a construção de mais de 24 mil quilômetros de ferrovias nas seis décadas seguintes a 1850. Ao integrar os mercados produtores e reduzir o custo de transportes, [...] desempenharam um papel

central na melhoria da eficiência econômica [nacional]”. As décadas entre 1880 e 1900 concentraram o essencial da ampliação da capacidade ferroviária. O autor mostra que 18 mil quilômetros de trilhos foram adicionados nesse período.

Após a iniciativa pioneira do Barão de Mauá, as primeiras estradas de ferro surgiram no Nordeste, em Pernambuco e Bahia, respectivamente em 1858 e 1860. Benévolo (1953) informou que a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco (depois tornada Recife ao S. Francisco), foi a primeira ferrovia inglesa no Brasil, com sede em Londres e estatutos que haviam sido objeto do Decreto 1.246, de 13/10/1853. Em São Paulo, o ano inaugural da investida ferroviária foi 1867, quando se concluiu a construção da São Paulo Railway, organizada em Londres e autorizada a operar pelo Decreto 2.601, de 01/06/1860 (COIMBRA, 1974).

Na sequência, até o final do século XIX vários outros estados foram envolvidos, em diferentes regiões. Entre 1860 e 1910, a participação nordestina na capacidade ferroviária instalada no país caiu, enquanto a da Região Sul se ampliou substancialmente. A do Sudeste, onde o crescimento foi vigoroso, oscilou em torno de 70% do total, conforme os subperíodos considerados. O forte adensamento da malha ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro foi um traço proeminente nessa modalidade de transporte entre 1870 e 1930 (SILVEIRA, 2007).

As trajetórias regionais refletiram o progressivo aumento da importância do café nas exportações brasileiras. As ferrovias instaladas no Nordeste, motivadas pelas necessidades da economia açucareira (mas também para movimentar algodão e cacau), apresentavam, conforme Cechin (1978), baixa rentabilidade, sintoma do menor valor relativo dos produtos transportados. Na região do café, o negócio ferroviário exibia patamar de lucratividade bastante elevado, pelo menos nas linhas principais, traduzindo a representatividade daquele produto na economia. Assim, era forte a presença do café no transporte ferroviário brasileiro no último quartel do século XIX. Summerhill (2018) mostra dados, para quatro ferrovias selecionadas, segundo os quais o café representou, na carga total transportada, 57% na Central do Brasil em 1870, 38% na São Paulo Railway em 1880, 57% na Companhia Paulista em 1881 e 69% na Estrada de Ferro Leopoldina em 1875.

A grande presença ferroviária dessa *commodity* dizia respeito a São Paulo, para onde a economia cafeeira se expandiu no século XIX, vinda do Rio de Janeiro pelo Vale do Paraíba. O crescimento do transporte ferroviário e a pujança cafeeira são, portanto, indissociáveis em território paulista, notadamente desde a década de 1870. Carvalho (1910, p. 77), escrevendo no limiar do século XX, indicou que “Em 1879, a zona cafeeira se encontrava quase toda atendida, e a febre de

construção, longe de diminuir, em face dos belos resultados proporcionados pelo transporte do café, buscou prolongar as diferentes redes”. Não por acaso, Milliet (1941, p. 22) assinalou, em estudo sobre o percurso da lavoura cafeeira, que “Atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias”. Nesse caminhar, importantes mudanças ocorreram, pois com as ferrovias penetram “[...] os colonos estrangeiros e o comércio semi-sedentário. Cidades erguem-se, crescem rápidas [...]” (Ibid.).

Como se nota, o modo de participação do Brasil na DIT da economia-mundo capitalista na virada para o século XX, estribado na produção e exportação de *commodities* primárias entre as quais reinava o café, refletiu-se no desenho e no funcionamento da rede ferroviária do país. Portanto, não se compreende o desenvolvimento dessa rede sem considerar o setor de maior destaque nas interações entre essa parte da periferia e o centro da economia-mundo, que representava o essencial da demanda internacional por café.

Esse aspecto é central na abordagem da constituição da rede ferroviária no Brasil, entre os séculos XIX e XX, à luz do debate em termos de sistemas-mundo. Determinantes sistêmicos, ligados à forma como o país participava da DIT, produziram reverberações locais no transporte ferroviário. Outro aspecto refere-se ao envolvimento de agentes do centro sistêmico, mormente britânicos, na própria instalação e expansão desse transporte, tendo em vista que as carências do Brasil fizeram com que se recorresse ao Reino Unido, desde o período do Império, para empréstimos e financiamentos destinados ao transporte ferroviário. Summerhill (2018) assinala que até 1930 pode ter atingido 50% do total a parte dos investimentos externos no Brasil relacionados à emissão de títulos para o financiamento das ferrovias.

Mas o envolvimento estrangeiro direto no negócio ferroviário dependia de garantias oferecidas pelo governo. Só com o fornecimento destas os interessados (britânicos) lançavam a empresa na bolsa londrina, após terem adquirido uma concessão. Realmente, os investidores, incluindo os domésticos, só acorreram ao setor ferroviário após o Estado anunciar um retorno mínimo sobre o capital. Mesmo assim, no Centro-Sul os estrangeiros geralmente limitavam o seu envolvimento direto aos empreendimentos mais lucrativos.

O melhor exemplo desse interesse refere-se à ligação entre Santos e Jundiaí, construída pelos britânicos, a já mencionada São Paulo Railway, inaugurada nos anos 1860. A exclusividade do transporte concedida aos britânicos nesse trajeto durou até os anos 1930. Como qualquer movimentação de carga rumo ao porto de Santos teria que usar essa ferrovia, os operadores estrangeiros não se interessaram em prolongamentos além de Jundiaí. Toda ferrovia do interior

levaria à São Paulo Railway, garantindo utilização e rentabilidade escoradas no grande comércio do café. Assim, “[...] coube a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pela ‘onda verde’ dos cafezais.” (MATOS, 1974, p. 59).

Observe-se que após a proclamação da República o governo passou a utilizar empréstimos contraídos em Londres para comprar linhas ferroviárias privadas, arrendando-as em seguida para empresas estrangeiras. Essa modalidade, o arrendamento, tornou-se predominante entre as empresas estrangeiras, com o Estado desempenhando o papel de principal controlador das concessões. Esse foi o processo ao qual se vinculou a presença no cenário ferroviário nacional de grandes companhias estrangeiras como a inglesa *Great Western of Brazil Railway Company*, a belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil* e a estadunidense-canadense *Brazil Railway Company* (SILVEIRA, 2007).

Há ainda outro aspecto merecedor de realce sobre as interações sistêmicas envolvendo as ferrovias no Brasil. Fornecedores estrangeiros, leia-se britânicos, atenderam as demandas – para instalação e funcionamento das ferrovias – não só por trilhos e material circulante, mas também por carvão. Como ressalta Cechin (1978), não havia no país, nos primeiros anos, atividades aptas a disponibilizar locomotivas, carros ou vagões. E tampouco aquele início ferroviário estimulou políticas para mineração (carvão) e siderurgia, de modo que a dependência de encomendas no exterior se prolongou durante o desenvolvimento desse transporte.

O avanço ferroviário na Argentina

A ferrovia surgiu na Argentina quase ao mesmo tempo em que no Brasil. A experiência inicial foi a da *Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste*, vinculada à construção do *Ferrocarril del Oeste*, aprovada em 1854 (SCHVARZER; GÓMEZ, 2006). Constituída como sociedade anônima, atraiu investidores e inaugurou em 1857 o primeiro trecho de linha (com 10 km), tendo a locomotiva – alcunhada de *La Porteña* – chegado da Inglaterra em 1856, acompanhada dos maquinistas (MINISTERIO DE EDUCACIÓN, 2012).

A exploração comercial começou no período 1857-1860, com a extensão da linha. Isso implicou recursos públicos, apesar das restrições orçamentárias do governo, já que os investidores locais, atraídos por aplicações tidas como mais rentáveis (na pecuária e no comércio), pouco se interessaram. Este foi, aliás, um aspecto recorrente no desenvolvimento ferroviário daquele país: o Estado participou basicamente através de incentivos ao investimento privado (garantias de lucro, isenções fiscais), mas a ausência de interesse no âmbito empresarial em certos momentos, e até

motivações políticas, exigiram em várias ocasiões o envolvimento público direto, no plano nacional e provincial (BARRY, 2007).

A partir de 1860, esperava-se mudança no predomínio (quase exclusividade) do transporte de passageiros nas receitas do *Ferrocarril del Oeste*. A ampliação da estrada de ferro ocorreria na área rural, em cerca de 120 km, e a movimentação de carga passaria a crescer. Almejava-se promover o desenvolvimento agrícola com o aumento da ferrovia, e isso contribuiria para sustentar o tráfego, pelo interesse dos produtores no acesso ao porto de Buenos Aires. A lógica subjacente era que o surgimento de, por exemplo, chácaras ao longo do trajeto provocasse assentamentos populacionais e gerasse cargas. Não faltaram resistências de proprietários em face da necessidade de desapropriações, mas, de toda maneira, “[...] os donos de terra veriam multiplicar-se [...] o valor de suas propriedades à medida que as novas linhas avançavam através delas” (GÓMEZ; SCHVARZER, 2007, p. 43, tradução nossa). Seja como for, na década de 1870, na esteira de uma expansão progressiva envolvendo prolongamentos, ramais e estações, essa ferrovia ostentava cerca de 200 km de linha (SCHVARZER; GÓMEZ, 2002).

A outorga de novas concessões a investidores privados se mantinha. Em 1859 isso implicou o *Ferrocarril del Norte*, com a garantia pública de um benefício mínimo sobre o capital investido. A bem sucedida emissão de títulos ferroviários em Londres foi seguida pela outorga da concessão, em 1862, do *Ferrocarril del Sud*, com investimentos ainda mais elevados por conta das necessidades do transporte de lã com vistas à exportação (SCHVARZER; GÓMEZ, 2006; REGALSKY, 1999). Em 1889, segundo Grandi (2007), essa ferrovia estendia-se por mais de 1.500 km, transportando, além de lã, também óleo, sebo, charque e couro; os grãos tinham passado a figurar nos fretes já no final dos anos 1870. A sequência de instalações é descrita em Cámara Argentina de la Construcción (c2010) e incluiu linhas entre províncias interioranas, como a *Central Argentino*, da cidade de Córdoba ao porto de Rosário.

A deflagração do (por assim dizer) surto ferroviário argentino ocorreu somente na década de 1870. Nos ciclos de investimentos em ferrovias apresentados em Regalsky (1999), o ciclo que começou nesse período – desdobrando-se de 1880 a 1902 – contrastou com o anterior (1862-1880), cujos recursos tinham sido menores e a incidência fora mais distribuída, assim como se mostrou muito forte o envolvimento do Estado também na garantia de rentabilidade à inversão privada. O terceiro ciclo recobriu o período 1902-1914, e a conjugação da sua temporalidade com as dos ciclos anteriores completou as décadas de construção da maior parte dessa rede ferroviária, que depois chegou a figurar em 10º lugar no mundo, com 47 mil km instalados até o fim da II Guerra Mundial (MINISTERIO DE EDUCACIÓN, 2012).

Esse é o período que diversos autores designam como *belle époque* argentina (LENZ, 2000; VILLARROYA, 2007), correspondente à efetiva incorporação do país à dinâmica capitalista mundial. Nessa fase primário-exportadora da economia argentina, sobressaíram as exportações de carnes resfriadas e, posteriormente, as de grãos (sobretudo trigo, mas também milho, entre outros), agricultura e pecuária mostrando-se complementares. O movimento migratório do período atingiu dimensões impressionantes a partir dos anos 1860, e “[...] jamais [foi] registrado na história do mundo [...]” (CONDE, 1968, p. 68, tradução nossa). No século XX, após a reversão da brutal crise financeira que marcou a Argentina em 1890, ocorreu um surto de abertura de frigoríficos entre 1900 e 1914, com novos investimentos (sobretudo de origem estadunidense) e mais imigrantes.

As repercussões da instalação da estrutura ferroviária foram marcantes. Na Argentina, as grandes distâncias sempre representaram desafios que a construção das estradas de ferro procurou superar. De fato, nesse país “O sistema ferroviário foi planejado [...] com o único objetivo de transportar a produção pastoral e agrícola dos pampas aos portos fluviais a leste e a Bahia Blanca” (ENCYCLOPÆDIA, 1963b, p. 372, tradução nossa). Assim, pelos dados apresentados em Regalsky (2007a), a extensão total da rede no período da *belle époque* saltou de 1.956 km para 33.586 km entre 1875 e 1914, um aumento de dezessete vezes.

Nesse período, as empresas envolvidas eram bem maiores que as do ciclo inicial de investimentos, como já indicado, para o que concorreu a absorção de companhias menores, na esteira da crise de 1890. As maiores, que eram essencialmente britânicas – por exemplo, Central Argentino e Sud, mais antigas, e Pacífico, Buenos Aires y Rosario e Central Córdoba, mais recentes –, lograram constituir redes de abrangência nacional. No processo, a concorrência no negócio ferroviário experimentou redução.

No ciclo 1902-1914, com a retomada do comércio internacional e o fim dos conflitos envolvendo o Reino Unido na África do Sul (guerras dos bôeres, em 1880-1881 e 1899-1902), os investimentos ferroviários atingiram o seu nível mais elevado na Argentina. Contribuiu para isso a Ley Mitre, sancionada em 1907 para regular os vínculos entre as empresas e o Estado (REGALSKY, 2007b). A região dos pampas, que abrigou expansão agrícola e aprimoramento da pecuária bovina que tornaram a Argentina um dos mais importantes exportadores de alimentos do mundo, concentrou o grosso das inversões, principalmente em ampliação das redes já instaladas. Como sublinha Regalsky (1999), ao final desse ciclo as principais empresas tinham atingido dimensões enormes, por conta da multiplicação dos ramais e das fusões corporativas.

Aspecto central dessa trajetória de muitas décadas foi a esmagadora presença de capitais externos, notadamente britânicos. “A Argentina vinha sendo um mercado favorito de investimentos

para os capitalistas ingleses desde a primeira metade do século XIX” (DOZER, 1966, p. 513), e essa condição só fez se fortalecer no setor ferroviário. Empresas da França também participaram, mas em proporção muito menor. Dados apresentados em Regalsky (2007a) mostram-se eloquentes: em 1914, 86% da extensão total da rede ferroviária argentina estavam em mãos de companhias estrangeiras, e o capital das empresas britânicas representava quase 88% de todo o capital corporativo estrangeiro vinculado às ferrovias (contra pouco menos de 11% das empresas francesas).

Contudo, para o período 1850-1880, seria mais correto falar em investimentos anglo-argentinos do que propriamente britânicos. A razão é que só no último quartel do século XIX, e principalmente no começo do século XX, era inconteste a vasta presença de empresas britânicas. “Pela virada do século, muitas firmas tinham se tornado britânicas, mais do que anglo-argentinas. À medida que o crescimento inicial dava lugar à expansão rápida, [...] ocorreram processos de amalgamação, reestruturação corporativa e desnacionalização” (LEWIS, 2007, p. 263, tradução nossa).

Assim, no ano de 1910, do total do investimento britânico direto na Argentina (£ 227,3 milhões), 73% correspondiam a ferrovias (LEWIS, 2007). O interesse britânico mostrou-se, de fato, determinante na configuração desse aparato ferroviário. Exerceram influência, inclusive, britânicos residentes no país, entre os quais proprietários de terras localizados até na Patagônia, favorecidos pela estrutura ferroviária e, ao mesmo tempo, motivadores da expansão desta (MÍGUEZ, 2016). Esses residentes também tinham presença nas atividades exportadoras argentinas, assim como no próprio escoamento ferroviário da produção agropastoril (GRANDI, 2007).

Tanto a estrutura subjacente à oferta das mercadorias exportadas, formada sobretudo por propriedades rurais e frigoríficos, como a base do transporte e da comercialização (as ferrovias em primeiro lugar, mas também outros serviços e atividades), exibiam irrefutável domínio estrangeiro, britânico antes de tudo. Como salienta Ferrer (2006, p. 95), as “[...] ferrovias pertenciam principalmente a capitais britânicos, os frigoríficos a norte-americanos e também britânicos, as companhias comercializadoras a empresas multinacionais e os bancos contavam com considerável presença de filiais de entidades estrangeiras.”

Ferrovias no Brasil e na Argentina como manifestação de hegemonia no sistema mundial

Grosso modo, a expansão do aparato ferroviário no Brasil e na Argentina coincidiu com a segunda onda longa da economia mundial – iniciada em 1840 – e com a fase de ascensão da terceira onda – aberta em 1896 –, nos termos da análise de Kondratieff (1946). Nesse período, grandes

volumes de investimentos estrangeiros adentraram a América Latina, como analisado em Marichal (1995). A maior parte dos países latino-americanos passou a exibir, de fato, como traço característico do período, uma importante entrada de capitais com origem estrangeira na segunda metade do século XIX. Cabe realçar a respeito, que, “Até a segunda guerra mundial, foram os investidores privados quem aportaram quase todo esse capital por meio de empréstimos feitos a governos ou a empresas privadas ou de investimentos diretos em empresas [...]” (CEPAL, 1954, p. 3, tradução nossa).

Aquele período também corresponde ao 3º Ciclo Sistêmico de Acumulação, no sentido de Arrighi (1996), cujo centro de gravidade era o Reino Unido. Dizer isso significa assinalar que esse país era o principal foco de emanção do poder econômico e político, além do militar, em escala mundial. Tratava-se, portanto, do protagonista da hegemonia nesse nível, naquela fase da trajetória da economia-mundo capitalista.

O exercício dessa hegemonia incluiu o ímpeto britânico na busca mundial de alimentos. Collingham (2017) afirma que essa procura ocorria desde o século XVI, e que por volta de 1775 cerca de metade das importações daquele país correspondia a alimentos. A Argentina sobressaiu fortemente na geografia dos respectivos fluxos, comandados desde o centro do capitalismo. Merece realce que o comércio de trigo argentino se entrelaçasse com as exportações britânicas de carvão. As características de queima e temperatura do minério com essa origem refletiram-se na sua elevada procura para uso em motores marítimos, e, assim, os navios que zarpavam em busca do trigo argentino levavam carvão, evitando espaços ociosos e ajudando a reduzir o custo do transporte do cereal (COLLINGHAM, 2017).

Tendo em vista a condição lograda pela Argentina no fornecimento de alimentos com expressão mundial, a presença britânica nessa economia tornou-se tão forte – especialmente quanto a aspectos como crédito, esfera de “poder estrutural” – que não surpreende o uso da expressão “império informal” para referir à influência do Reino Unido no país platense (HOPKINS, 1994). “O poder britânico foi sentido na Argentina na modelagem das estruturas e políticas que escoravam o setor exportador e seus fluxos financeiros de sustentação [...], sendo que, se a] conexão anglo-argentina era importante para a Grã-Bretanha, para a Argentina era vital” (HOPKINS, 1994, p. 479-480, tradução nossa).

Desde meados do século XIX, o mercado de capitais londrino cevou investimentos externos muito maiores do que os realizados domesticamente, no que era um importante aspecto da hegemonia britânica em nível mundial (STONE, 1999). As ferrovias ocuparam proeminente

posição no exercício desse poder. Nas exportações de capital britânicas entre 1865 e 1914, o setor ferroviário representou quase 32% do total dos fluxos, e dos capitais dirigidos para fora do Império Britânico, esse setor canalizou mais de 39% (Tabela 1). Mas esse número não dá toda a dimensão, pois empréstimos foram contraídos em Londres por governos de países interessados em construir ferrovias. Assim, segundo Stone (1999), algo como 42% do total dos capitais exportados pelo Reino Unido naquele período foram utilizados nesse meio de transporte. Fora do Império, a representatividade seria de 45%.

Tabela 1 – Exportações britânicas de capital entre 1865 e 1914 por itens de alocação do investimento: totais e para Argentina e Brasil (mil libras)

ITENS DE ALOCAÇÃO DO INVESTIMENTO	TOTAL GERAL		TOTAL FORA DO IMPÉRIO BRITÂNICO		ARGENTINA			BRASIL		
	Valor	%	Valor (A)	%	Valor (B)	%	B:A / 100	Valor (C)	%	C:A / 100
Governo	1.474.609	36,1	728.594	29,6	78.148	22,4	10,7	79.275	45,9	10,9
Ferrovias	1.294.005	31,7	967.627	39,3	200.937	57,5	20,8	54.553	31,6	5,6
Utilidades Públicas	260.690	6,4	197.642	8,0	30.966	8,9	15,7	17.541	10,1	8,9
Finanças	297.230	7,3	173.626	7,0	18.801	5,4	10,8	3.580	2,1	2,1
Matérias Primas	407.560	10,0	157.097	6,4	1.592	0,5	1,0	5.054	2,9	3,2
Indústria/Miscelânea	293	7,2	204.071	8,3	16.154	4,6	7,9	11.147	6,5	5,5
Transporte Marítimo	51.389	1,3	35.767	1,4	2.645	0,8	7,4	1.592	0,9	4,4
Total Privado	2.604.645	63,9	1.735.830	70,4	271.095	77,6	15,6	93.467	54,1	5,4
Total Geral	4.079.254	100	2.464.424	100	349.243	100	14,2	172.742	100	7,0

Fonte: elaborado pelo autor com dados apresentados em Stone (1999): p. 71 para Argentina, p. 111 para Brasil, p. 371 para Império Britânico (permitindo calcular o extra Império) e p. 381 para o total geral.

Contudo, os reflexos foram mais amplos, na própria economia britânica e em outras áreas da economia-mundo capitalista. Arrighi (1996, p. 165), analisando o ciclo sistêmico de acumulação correspondente à hegemonia mundial daquele Estado, escreveu:

Entre 1845-49 e 1870-75, as exportações britânicas de ferro e aço para ferrovias mais do que triplicaram, enquanto as de maquinaria aumentaram nove vezes. Durante esse mesmo período, as exportações britânicas para as Américas Central e do Sul, o Oriente Médio, a Ásia e a Australásia aumentaram umas seis vezes. A rede que ligava as diversas regiões da economia mundial a seu centro britânico estava sendo visivelmente ampliada e fortalecida [...].

Na Argentina, as ferrovias concentraram o grosso das exportações de capital feitas pelo Reino Unido na sua direção, largamente à frente de outros setores: mais de 57% do total, conforme indicado na Tabela 1. Esse afluxo e essa incidência denotam, no dizer de Carmagnani e Vangelista (1988, p. 281, tradução nossa), um considerável “[...] enlace dos interesses britânicos com os argentinos no setor ferroviário. Esse enlace, que em primeiro lugar é [...] de tipo econômico, constitui sem dúvida a base sobre a qual se apoia toda a dominação inglesa na Argentina”.

No Brasil, a parte do setor ferroviário nas exportações de capital britânicas para o país foi inferior a 1/3. As necessidades de financiamento do governo brasileiro canalizaram a maior porção dos capitais oriundos do Reino Unido (quase 46%), em forte contraste com a experiência argentina, na qual o setor privado foi destinatário de mais de ¾ do total. Contudo, é preciso considerar que empréstimos governamentais também se dirigiram às ferrovias, e que, assim, recursos financeiros levantados em Londres pelo governo brasileiro (e também pelo argentino) acabaram utilizados, em alguma proporção, nesse setor.

Comparando os fluxos na direção desses dois países com o total encaminhado para fora do Império Britânico, observa-se que o sistema ferroviário argentino canalizou 1/5 dos capitais conduzidos às ferrovias em territórios extra Império. No Brasil, essa proporção foi inferior a 6%. É possível que essa diferença tenha espelhado, em algum grau, o que Grandi (2007, p. 1) indicou nestes termos: “[...] a presença do capital britânico nas ferrovias brasileiras não atingiu a rentabilidade esperada, semelhante àquela conseguida junto às principais linhas férreas construídas na Argentina”.

Considerações finais

Na expansão da economia-mundo capitalista a partir do século XVI, a periferia atlântica foi

formada mediante a incorporação de áreas que se estendiam do nordeste brasileiro à costa leste estadunidense. Mas esse processo foi assimétrico. Na América do Sul, o território argentino, em contraste com o brasileiro, tardou a ser envolvido. Isso só veio a ocorrer com a dinamização econômica da região do Litoral e com a crescente importância do porto de Buenos Aires, refletindo a expansão do setor de carnes e do cultivo de grãos com vistas à exportação.

Durante a segunda metade do século XIX, e adentrando o século XX, as relações argentinas e brasileiras com o centro do sistema mundial intensificaram-se fortemente. A participação de ambos como destinos das exportações de capital desde o Reino Unido, centro do poder hegemônico mundial naquele período, é sugestiva da magnitude dessas interações. Estas se baseavam na participação regional – em primeiro lugar no que concerne à Argentina – no mercado mundial de alimentos básicos, como carne e cereais, e no mercado de café.

O surgimento das ferrovias no Brasil e na Argentina, seguido de uma grande expansão dos respectivos investimentos, refletiu e lubrificou o envolvimento de ambos na DIT daquele período. A dinamização dessa modalidade de transporte nesses países, como em outros territórios naquelas décadas, há de ser vinculada ao exercício da hegemonia britânica. Fortemente interessado no abastecimento em alimentos importantes com origem no exterior, o Reino Unido participou decisivamente do financiamento e da instalação dessa estrutura ferroviária.

O crescimento desse meio de transporte influenciou o desenho da, por assim dizer, paisagem do mundo contemporâneo. Portanto, o papel histórico do Reino Unido na sua disseminação autoriza atribuir parcela dessa modelagem ao exercício da hegemonia britânica. Assinale-se que o envolvimento desse país na expansão mundial do transporte ferroviário ajudou a promover o seu próprio dinamismo industrial interno. Realmente, os britânicos tanto forneciam capital, com investimentos diretos e empréstimos, como disponibilizavam equipamentos como locomotivas, trilhos e vagões.

Nos dois países da América do Sul considerados neste estudo, essa presença britânica repercutiu na economia. Foi assim na Argentina, principalmente, mas isso aconteceu também no Brasil, pelos investimentos em estradas de ferro e em outras atividades (produtivas, comerciais, financeiras). Claramente, a instalação das ferrovias nesses países, cujas concessões utilizaram instrumentos similares de incentivo ao investimento privado – garantias de juros e de zonas, isenções tributárias –, tanto representou resposta às necessidades dos setores exportadores como abriu novas frentes para o desenvolvimento das respectivas atividades. Faz sentido dizer isso ao menos para o café, no caso brasileiro, e para os cereais, no argentino.

Referências bibliográficas

ARRIGHI, G. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996.

BARRY, V. Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires. In: SCHVARZER, J.; REGALSKY, A.; GÓMEZ, T. (Comps.). *Estudios sobre la história de ferrocarriles argentinos, 1857-1940*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007, p. 49-90.

BENÉVOLO, A. *Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BRASIL. *Lei n. 2.975, de 27 de novembro de 1956*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L2975.htm Acesso em: 25 abr. 2019.

BRASIL. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de viação: evolução histórica (1808-1973)*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1973.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Tomo 2: Os jogos das trocas. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998b.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Tomo 3: O tempo do mundo. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998a.

CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN. *Infraestructura ferroviária, 1810-2010*. Buenos Aires: CAC, c2010.

CARMAGNANI, M.; VANGELISTA, C. Mercados monetários y ferrocarriles ingleses em Argentina: 1880-1914. *Anuario del IEHS*, v. 3, p. 249-285, 1988.

CARVALHO, C. M. D. de. *Le Brésil meridional: étude économique sur les états du sud* – S. Paulo, Paraná, Santa-Catharina et Rio-Grande-do-Sul. Paris: E. Despossês, 1910.

CECHIN, J. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. 1978. 130 fls. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978.

CEPAL – Comisión Económica para América Latina. *Las inversiones extranjeras en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL, 1954. [E/CN.12/360; ST/ECA/28]

COIMBRA, C. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.

COLLINGHAM, L. *The taste of empire: how Britain's quest for food shaped de modern world*. New York: Basic Books, 2017.

CONDE, R. C. La expansión de la economía argentina entre 1870 y 1914 y el papel de la inmigración. *Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Brésilien*, n. 10, p. 67-88, 1968.

DOZER, D. M. *América Latina: uma perspectiva histórica*. Porto Alegre: Globo; Ed. da Universidade de São Paulo, 1966.

ELIAS, N. *O processo civilizador*. v. 2: Formação do Estado e civilização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. [1939]

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. Argentina. v. 2. Chicago: William Benton, 1963b, p. 356-373.

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. Brazil. v. 4. Chicago: William Benton, 1963a, p. 115-132.

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. Railway. v. 18. Chicago: William Benton, 1963c, p. 927-950.

FERRER, A. *A economia argentina: de suas origens ao início do século XXI*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 22.ed. São Paulo: Editora Nacional, 1987.

GÓMEZ, T.; SCHVARZER, J. Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra: los debates de 1860. In: SCHVARZER, J.; REGALSKY, A.; GÓMEZ, T. (Comps.). *Estudios sobre la história de ferrocarriles argentinos, 1857-1940*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007, p. 11-48.

GRANDI, G. As ferrovias na Argentina e no Brasil: estudo sobre a relação entre o capital ferroviário e o Estado-nacional. In: PRIMER CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA Y CUARTAS JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA, Montevideo, 2007. *Anais...*

HOPKINS, A. G. Informal empire in Argentina: an alternative view. *Journal of Latin American Studies*, v. 26, p. 469-484, 1994.

HOPKINS, T.; WALLERSTEIN, I. Commodity chains in the World-Economy prior do 1800. *Review*, v. 10, n. 1, p. 157-170, 1986.

HOPKINS, T.; WALLERSTEIN, I. Capitalism and the incorporation of new zones into the World-Economy. *Review*, v. 10, n. 5-6, p. 763-779, 1987. (Supplement Summer/Fall).

KONDRATIEFF, N. D. Las ondas largas de la coyuntura. In: KONDRATIEFF, N. D.; GARVY, G.

Las ondas largas de la economía. Madrid: Revista de Occidente, 1946, p. 1-58.

LENZ, M. H. Auge e início do declínio da economia argentina. *Análise Econômica*, v. 18, n. 33, p. 121-140, 2000.

LEWIS, C. M. “Anglo-Criollo” rather than British: early investments in Argentinian railways and utilities. In: SCHVARZER, J.; REGALSKY, A.; GÓMEZ, T. (Comps.). *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos, 1857-1940*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007, p. 223-270.

LIPIETZ, A. *Mirages et miracles: problèmes de l’industrialisation dans le tiers monde*. Paris: La Découverte, 1985.

MANDEL, E. *Tratado de economía marxista*. T. II. México, D.F.: Ediciones Era, 1969.

MARICHAL, C. (Coord.). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930: nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México, D.F.: FCE/El Colegio de México, 1995.

MARX, K.; ENGELS, F. *Manifeste du Parti communiste*. Paris: Librairie Générale Française, 1973. [1848]

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MICHALET, C. A. *O capitalismo mundial*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

MÍGUEZ, E. J. *Las tierras de los ingleses en la Argentina, 1870-1914*. Buenos Aires: Teseo, 2016.

MILLIET, S. Roteiro do café. In: *Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil*. 3.ed. São Paulo: Departamento de Cultura, 1941, p. 5-71.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN. *Breve historia de los ferrocarriles argentinos, su construcción, su destrucción, su importancia, y su proyecto de recuperación*. Haedo: Universidad Tecnológica Nacional, 2012. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YSBuOVFIgrMJ:https://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%252043/INGENIERIA%2520FERROVIARIA/26-02-13%2520Ferroviaria%2520-%2520Cap%2520III.pdf+&cd=4&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br> Acesso em: 05 jan. 2019.

REGALSKY, A. M. Estado y capital extranjero en el desarrollo ferroviário argentino: los ciclos de inversiones extranjeras, 1862-1914. In: OLIVARES, J. V.; RUBIO, M. M.; FERNÁNDEZ, J. S. (Coords.). *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*.

Alicante: Diputación Provincial de Alicante, 1999, p. 207-224.

REGALSKY, A. M. Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado: el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914. *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, n. 46, p. 171-203, 2007a.

REGALSKY, A. M. Antes de la Ley Mitre: competência e intervención estatal em la región pampeana em los comienzos del siglo XX. In: SCHVARZER, J.; REGALSKY, A.; GÓMEZ, T. (Comps.). *Estudios sobre la história de ferrocarriles argentinos, 1857-1940*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007b, p. 123-151.

SCHVARZER, J.; GÓMEZ, T. El Ferrocarril del Oeste en la Argentina: entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870). *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 3-4, p. 199-215, 2002.

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

SILVEIRA, M. R. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

STONE, I. *The global export of capital from Great Britain, 1865-1914: a statical survey*. London: Macmillan, 1999.

SUMMERHILL, W. R. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913*. São Paulo: Alfaatar, 2018.

VILLARROYA, I. S. La “Belle Époque” de la economía argentina: 1875-1913. *Acciones e Investigaciones Sociales*, v. 23, p. 115-138, 2007.

VILLELA, A. V.; SUZIGAN, W. *Política do governo e crescimento da economia brasileira: 1889-1945*. 2.ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

WALLERSTEIN, I. *El moderno sistema mundial*. Tomo I: La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. México, DF: Siglo Veintiuno, 1979.

WALLERSTEIN, I. Historical systems as complex systems. In: *Unthinking social science: the limites of Nineteenth-Century paradigms*. Cambridge: Polity Press, 1991a, p. 229-236.

WALLERSTEIN, I. Call for a debate about the paradigm. In: *Unthinking social science: the limites of Nineteenth-Century paradigms*. Cambridge: Polity Press, 1991b, p. 237-256.

WALLERSTEIN, I. *El moderno sistema mundial*. Tomo III: La segunda era de gran expansión de

LINS, Hoyêdo Nunes. A emergência do transporte ferroviário no Brasil e na Argentina: uma abordagem na perspectiva da economia política dos sistemas-mundo.

la economía-mundo capitalista, 1730-1850. México, DF: Siglo Veintiuno, 1998.

WALLERSTEIN, I. The rise and future demise of the World Capitalist System: concepts for comparative analysis. In: *The essential Wallerstein*. New York: The New York Press, 2000, p. 71-105.