

## Empréstimos para valorização do café (subsídios à provisão de serviços públicos e a imigração)

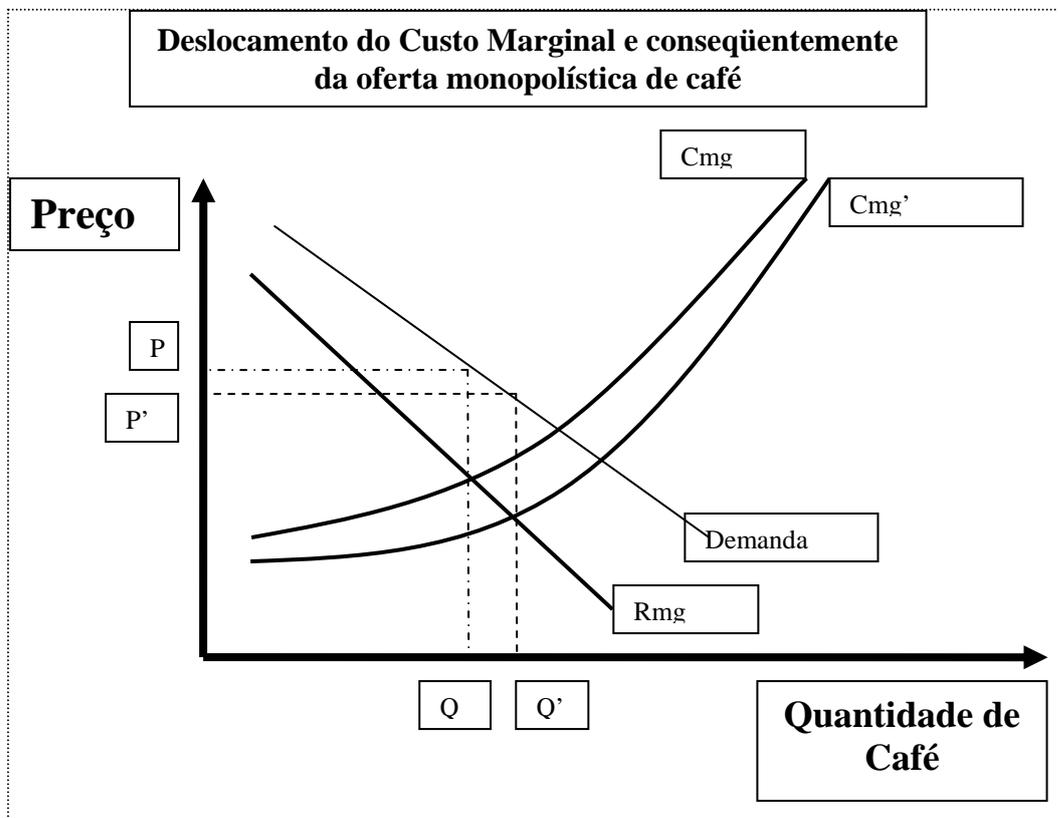
Aluno: Geison Leonino de S. Ferreira  
Orientador: Marcelo de Paiva Abreu

### Introdução

O Café foi um dos mais importantes produtos na pauta de exportação brasileira na segunda metade do século XVIII, portanto é de suma importância avaliar o papel das ações governamentais em relação aos subsídios à provisão de serviços públicos como ferrovias, navegação, cabo submarino e à imigração no período 1850-1930, que amplamente favoreceram o café.

Pelo fato do Brasil ser líder absoluto nesse mercado e concentrar grande quantidade da produção, fazia-se assim que a curva de oferta do produto praticamente fosse dada pela curva de oferta brasileira, portanto os subsídios brasileiros tinham implicações diretas sobre o preço do produto em nível mundial. Para maiores detalhes deste processo, ler [3] Abreu e Fernandes, que destacarei aqui de forma simplificada.

Os subsídios afetam a curva de  $C_{mg}$  (custo marginal) deslocando-a para  $CMg'$ . Como a produção de café era monopolizada pelo Brasil, a quantidade que dava maior lucratividade para os produtores era onde o  $C_{mg}$  iguala a  $R_{mg}$  (receita marginal), dando os níveis de quantidade  $Q$  e de preço  $P$ .



Porém, com os subsídios a curva de custos marginal se reduz para  $C_{mg}'$  o que dos níveis de preço  $P'$  e de quantidade  $Q'$ . Níveis na qual  $P > P'$  e  $Q < Q'$ .<sup>1</sup>

Para analisar esse efeito de forma apurada se fez necessária a construção de uma base de dados sobre esses subsídios, sendo que nesta primeira fase se encontra concluída a base sobre as ferrovias. Com ela, é possível perceber o efeito de algumas leis imperiais para o incentivo da construção de ferrovias, que cresceu muito a partir de 1870. A expansão só pode ocorrer graças à demanda por serviços ferroviários gerados pelo transporte do café até os portos, e a garantia de retorno do capital dada pelo império, beneficiando assim os cafeicultores e possibilitando a exploração de áreas até então não exploradas como o Oeste Paulista.

### **Objetivos**

Construir séries relativas a subsídios, nas esferas estaduais e federais à provisão de serviços públicos: de ferrovias, navegação, cabo submarino e à imigração no período de 1850-1930.

### **Garantia de juros.**

Pelos empreendimentos ferroviários serem extremamente custosos e arriscados era necessária uma audaciosa coragem empreendedora que por si só não dava conta das necessidades reais do país. No primeiro momento o país atentando-se para a modernidade da ferrovia dá o primeiro passo em direção a favores para quem se arriscasse empreender nelas, no ano de 1835.

Esses favores basicamente se constituíram em cessão gratuita de terras públicas e desapropriação de terras particulares em nome da necessidade pública, privilégio de serviços por 40 anos e isenção de impostos de importação pelos cinco anos iniciais a todos os materiais rodantes, instrumentos e outros metais. Porém, isso não era suficiente para garantir a rentabilidade de obras tão custosas. Assim, o governo não conseguiu atrair capitais privados nacionais e estrangeiros para construção dessas linhas.

Das concessões iniciais, a única que realmente se efetivou foi a E. F Mauá que capitaneada por Irineu Evangelista de Souza, obtém a concessão em abril de 1852, indo do município de Estrela a raiz da Serra de Petrópolis. Desta forma, revelou-se que eram necessários maiores benefícios para atraírem capitais. Dessa experiência resultou a lei 641 de julho de 1852.

Precisando assim de um fomento governamental mais ativo a esse serviço público essencial para o país nos aspectos econômico e social - em outras palavras maior desenvolvimento e integração nacional -, o Brasil espelhando-se em experiências estrangeiras como a própria Inglaterra nas suas colônias e outros países, seguiu a linha de fornecer uma rentabilidade mínima sobre o capital que fossem investidos em caminhos férreos de interesse do Estado (pois muitas vezes áreas com grande potencial fértil não estavam sendo exploradas por estarem muito longe dos portos). Porém mesmo com esse potencial de fluxo de mercadorias, os riscos para os investidores eram grandes. Pela ótica do império era essencial que essas áreas desenvolvessem e fossem mais integradas ao país, seja por uma questão estratégica e econômica o império a partir de 1852 tornou mais ativo concedendo além dos favores mencionados acima, também passou oferecer garantia mínima sobre a rentabilidade do capital investido em ferrovias selecionadas. Os principais pontos dessa lei são ampliação do privilegio de uso dos 40 para 90 anos, garantia de zona em 33km de cada lado da linha

---

<sup>1</sup> Nota do autor: Na elaboração do resumo as linhas pontilhadas foram trocadas e a forma que foi feito poderia induzir a erros de conceito, porém o texto está correto.

(nenhuma outra empresa sem autorização da companhia privilegiada poderia construir ferrovia nessa área). E o ponto mais importante desta lei foi à garantia de juros.

Nesse momento o governo geral concedia até 5% de garantia sobre um capital sem montante definido, e algumas províncias como Rio de Janeiro e São Paulo garantiram mais 2%, sendo a maioria das empresas com rentabilidade de 7% e algumas com 6%. Porém durante a pesquisa percebemos que isso não era tão uniforme quanto parecia, pois muitas empresas tinham contratos específicos definidos com as províncias por concessões provinciais e outras com concessões Imperiais. O que os relatórios do ministério da Agricultura Viação e Obras Publicas na própria época reconhecia a falta de dados, o que prejudicou bastante o nível de detalhamento da tabela que não permitiu os dados relativos ao quanto eram despendido por cada província, estados a partir de 1889, desta forma tivemos que renunciar esses detalhes quando não eram possíveis de serem localizados.

Do resultado deste decreto vemos que muitas companhias surgiram neste período valendo citar a Cantagalo, São Paulo e Rio de Janeiro, Santos-Jundiá , Paulista, Ituana e Mogiana.

Interessa aqui citar a São Paulo e Rio de Janeiro, formada por capitais de cafeicultores do Vale do Paraíba que descontentes com a noticia que os trilhos da E. F Pedro II só chegariam até Porto Cachoeira (Cachoeira Paulista). Assim eles levantaram capitais e com a garantia de 7% da província de São Paulo organizaram a cia que visava ligar o Brás (em São Paulo) até a E.F Pedro II. Porém um detalhe técnico deixou a ferrovia ilhada com um problema muito comum na época à questão da diferença de bitolas. Isso só foi corrigido em meados de 1890 quando a ferrovia já pertencia a então E F Central do Brasil, a antiga E. F. Pedro II.

Outros decretos vieram fazer pequenas correções, como o de 28 de fevereiro de 1874, que estabeleceu as atribuições do governo geral e das províncias, responsabilidade dos concessionários. Ele foi fundamental para o entendimento de como se dava o processo de garantia, por isso colarei trechos do original que foram fundamentais para o entendimento:

**Art. 1.º** Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

**§ 1.º** Que liguem duas ou mais províncias, a Corte com as provincias, e o Imperio com os Estados limitrophes ;

**§ 2.º** Que sejam especialmente destinadas ao serviço da administração geral do Estado, ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial ;

**§ 3.º** Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

**Art. 2.º** Compete ás administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

**§ 1.º** Que não transponham os limites das respectivas provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á administração do Estado, ou já estabelecida ou iniciada pelo governo geral ;

**§ 2.º** Que sejam ramaes convergentes a estradas da competencia do governo geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da provincia.

Art. 3.º Compete cumulativamente ao Governo geral e ás administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provinciaes, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da provincia.

A competencia n'este caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4.º Podem as administrações provinciaes contractar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das provinciaes, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autorisação e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 7.º A concorrência versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, se houver concessão de favores pecuniarios, sobre o *quantum* da garantia de juros ou de subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 9.º O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem a construcção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.º Privilegio até 90 annos, contados da incorporação da companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo se houver accordo com a empresa privilegiada. Esta prohibição não comprehende a da construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam aproximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empresa foi concedido privilegio, contanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros, mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnisações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816 de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes, existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5.º Isenção dos direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante um prazo, que fór determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Art. 10. Além dos favores já mencionados poderá o Governo conceder garantia de juro, até ao maximo de 7 % sobre o capital despendido *bona fide*, ás companhias que se propozeream construir estradas de ferro da competencia da administração geral, ou decretadas pelas assembléas legislativas provinciaes, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das provinciaes.

A concessão d'esta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empresa poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3º do presente regulamento, não vigorarão os contractos, celebrados com as respectivas companhias empresarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no decreto n. 641 de 26 de julho de 1852, sem que sejam approvados pelo poder legislativo.

Art. 12. Se uma estrada tiver sido decretada pela assembléa provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia empresaria todos ou alguns dos favores expressos no art. 9º, e além d'isso, affiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando, no acto em que contrahir esta obrigação, os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Se a assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7 %, estando a estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a adicional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do poder legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias empresarias de estradas de ferro que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente á quinta parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fór sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas empresas até o maximo acima indicado, não recebendo dividendos senão quando a renda liquida da estrada attingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7 %.

Art. 16. Havendo subvenção, em vez de garantia de juros, concedida pelas assembléas provinciaes, o Governo limitar-se-ha a affiançal-a; podendo porém ampliar este favor até os limites do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica, ou a fiança de subvenção kilometrica concedidas a estradas de ferro decretadas pelas assembléas legislativas provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do poder legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas assembléas provinciaes, dão ao Governo direito de exigir das respectivas companhias emperezarias obrigações addicionaes ás contrahidas para com as administrações das provincias, que julgar convenientes na fórma do presente regulamento.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10 para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilometrica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros productores de qualquer provincia, e os mercados situados em qualquer littoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma, ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo internacional ou interprovincial.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo, além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 8.º Logo que os dividendos da empresa excedam a 8 %, o thesouro nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fór estabelecida, para indemnisação dos juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9.º O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de 15 annos, sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accordo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§ 12. Quando os dividendos excederem a 12 % em dois annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir redução nas tarifas.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitales das empresas de viação ferrea decretadas pelas assembléas provinciaes, a que for concedida garantia de juros, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção, nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas assembléas provinciaes, e de conformidade com o presente regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia d'estes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Posteriormente surgiu o decreto de Agosto de 1878 com instruções para concessões de estrada de ferro com garantias ou fiança do Estado, que somente reduziu a zona de privilégio para 20km de cada lado e ampliação da possibilidade do prazo de resgate de 15 para 30 annos.

Em 1880, foi criado com a intenção de garantir uma estabilidade para as transações que envolviam capitales levantados no estrangeiro que regularia o cambio de 27d. para 1\$000 para todas as operações da companhia, o que permitiu um lucro ou prejuízo cambial quando o cambio flutuava, esse cambio era chamado de o "par".

Outra mudança foi introduzida com a lei nº 3397 de 24 de novembro de 1888. Essa já reflete uma mudança da atitude do governo com base na experiência de garantir ferrovias que

tiveram um custo muito alto. Nessa lei o governo passa a garantir as ferrovias com uma quantidade máxima de capital por quilometro. A maioria das ferrovias recebia garantia de 6% sobre até 30:000 Reís por quilometro, porém temos exceções na faixa de 5% sobre o capital de 20:000 por quilometro. Isso aconteceu com o trecho de Rio Bonito ao Cabo Frio. O interessante desta lei é também que a maior parte de sua execução acontece no período republicano. Essa lei foi aprovada no ultimo ano do império e como consequência logo que acontece a republica nesse conturbado período político a euforia republicana aprova muitos ramais e ferrovias demasiadamente, assim isso vai agravando de tal forma as finanças do país que outras medidas tiveram que ser tomadas que explicarei mais à frente.

Das ferrovias e ou ramais que foram beneficiados com essa lei, sobre o valor de 6% ao capital do que for efetivamente empregado até o limite de 30:000 Réis, apareceram nos relatórios da Agricultura Viação e Obras Públicas: no ano de 1889; de Itararé a Santa Maria da boca do Monte , de Itu a Iguape (Sul Paulista), de Taubaté a Ubatuba , prolongamentos da Mogiana de Tatuy até a divisa com o Paraná, todas essas passando no estado de São Paulo e garantida por até 30 anos. No Rio de Janeiro: a Central de Macaé também por 30 anos. Em Minas Gerais para a Oeste de Minas foi concedido para os prolongamentos até Catalão em Goiás e o outro prolongamento até a central do Brasil, também por 30 anos. No ano de 1891 em Minas gerais temos de Itabira a Jatobá recebendo a garantia por 20 anos também até 30:000 Réis por quilometro. Em 1892, também em Minas, a de Uberaba a Coxim. E por ultima a receber essa garantia foi uma que iniciava em São Paulo e chegaria até Rio Grande no ano de 1897.

Com tantas garantias num momento conturbado economicamente, devido a uma política monetária expansionista, acabou fazendo a moeda desvalorizar bastante, provocando assim maiores rentabilidades para o café que acabou tendo a produção estimulada, o que trouxe efeitos negativos mais tarde devido ao aumento da quantidade produzida. As questões das garantias agravaram as finanças nacionais que já não estavam em boa situação o que faz o governo republicano tomar duas medidas muito severas uma temporária e outra permanente. A temporária foi à paralisação de todas as obras no estágio que estivessem mediante a indenização dos empreiteiros no ano de 1897.

A outra medida foi à lei nº 652 de 23 de novembro de 1899, que autorizou as primeiras negociações que levaria a encampação de diversas ferrovias que possui garantia de juros. O objetivo de tal política era diminuir o ônus sobre o governo. O Primeiro Funding Loan ocorre em 1898 que suspende os serviços da dívida e anexa ao principal com carência de treze anos, importante ressaltar que as garantias ferroviárias também estavam incluídas nessa negociação o que leva a diversas reclamações dos detentores dessas companhias. Das ferrovias de nossa análise as que foram resgatadas pelo governo foram: o Ramal do Timbó e a Minas Rio.

A partir de parte da crise solucionada de 1903 em diante, as garantias e subvenções foram raleando de forma que algumas se esgotaram por tempo e outras foram ficando sem dados. Interessante também observar o relatório de Viação e Obras Publicas de 1914 nas paginas de introdução que nos deu uma rápida perspectiva de todo o processo e indicou a situação das ferrovias que ainda pesava para o tesouro que estava necessitado de cortar gastos devido à crise gerada pela guerra, levando o governo a renegociar diversos compromissos.

De todas as companhias que receberam garantias em nosso espectro de análise a única que realmente devolveu a garantia de juros foi a Santos-Jundiaí, que em meados 1880 já dividia seu lucro excedente de 8% com o governo. Do restante um ou outro caso de desistência da garantia de ramais aconteceram devido a negociações de fusão que foi o caso do trecho Jundiaí a Campinas.

## Questão da Fiança do governo geral

Interessante observar que os relatórios a partir do ano de 1874 começam a citar a questão de afiançar (fiança) as garantias das províncias, isso quer dizer que o governo geral se responsabiliza pelas garantias dadas pelas províncias caso essas não pagassem. Isso aconteceu com algumas ferrovias no nosso campo de análise, uma delas foi a São Paulo ao Rio de Janeiro, que o governo paulista deixou de honrar suas garantias com essa ferrovia e o estado se responsabilizou e adiantou o pagamento conforme o seguinte trecho encontrado no relatório de 1876-1 pág. 254:

“Nos diversos ajustes de conta que se tem procedido para a liquidação da garantia de juros o Estado há pago, pela fiança a que se obrigou e por falta do devido embolso da parte da província de S. Paulo(...)”.

“A Província de S. Paulo é responsável ao estado pelas quantias adiantadas para ocorrer esses pagamentos”.

Um dos motivos aparentes da necessidade da fiança do governo geral é garantir a segurança dos pagamentos provinciais perante os investidores estrangeiros e brasileiros. Já que algumas vezes a província não pagava o que garantiam e isso geraria uma insegurança entre os investidores aumentando o risco e afastando eles deste empreendimento tão necessário ao império brasileiro. Além disso, temos também que nos países estrangeiros por ser passivo externo do Brasil o Ministério da Fazenda sentia-se obrigado a cumprir acordos mesmo que esse tenha sido feito pela província a um país estrangeiro, essa preocupação já aparece no relatório de 1866 do Ministério da Fazenda na pág 33.

### ESTRADAS DE FERRO E DE RODAGEM.

Por ocasião de tratar da dívida activa e da passiva externa, informei-vos que cabe ao The- Garantia de juros  
souro o direito de ser indemnizado - não só dos adiantamentos feitos em Londres por conta das  
administrações provinciais da Bahia e Pernambuco, as quaes ainda não satisfizerão os juros, que ga-  
rantirão ás Companhias de estradas de ferro, mas também das quantias que devião ser pagas pelas  
Províncias de Minas Geraes e Rio de Janeiro á Companhia « União e Industria » e ferão por esta  
cedidas ao Estado no art. 1.º do contracto de 29 de Outubro de 1864. 9

**Figura 1-** Preocupação do Ministério da Fazenda com Garantias Provinciais não pagas a companhia com capitais estrangeiros por ser uma dívida externa, já no ano de 1866.

Uma evidência desta preocupação que nos interessa na nossa análise da região Sudeste, é o caso da estrada de ferro de S. Paulo, que pode ser encontrada na tabela n.29 do Relatório do Ministério da Fazenda de 1889 e 1890, página T-N29, que transcrevo aqui:

“Tabela das quantias despendidas em Londres pelo governo geral com os juros de 2% garantido pelas administrações provinciais as companhias das estradas de Ferro da Bahia, de Pernambuco e S.Paulo”.

“Estrada de ferro de São Paulo quantidade despendida até 1873 em Reis a diversos cambio no total de 1.734:932\$326”.

Aqui observamos que a fazenda honrava os pagamentos especialmente os estrangeiros, mas pela referencia ao caso da E.F do Rio a São Paulo também honrava os pagamentos aos investidores nacionais que era o caso desta, formada com diversos capitais inclusive dos ricos cafeicultores do Vale do Paraíba.

Desta forma a afiançar as garantias provinciais dava a certeza ao investidor de que os percentuais de rentabilidade garantida seriam respeitados.

### **Subvenção Quilométrica**

Em alguns casos o governo poderia escolher em vez de dar garantia de juros dar subvenção por quilometro. Isso era um valor fixo por cada quilometro de ferrovia construído. O valor mais usual era de 9:000 por quilometro. Até o ano de 1890 podemos observar que dessas companhias valem a pena serem destacadas: Niterói a Campos, a garantia é convertida em subvenção por descumprimento do contrato; Rezende a Areias subvenção em 26 km dado pela província do Rio de Janeiro; Oeste de Minas, que recebeu ao todo 892:764 Réis, Leopoldina (trecho mineira e baiana) recebeu 9:000 por quilometro em 272km, e por ultimo a Bahia-Minas que recebeu 9:000 por 142,400 quilômetros sendo que o pagamento foi em apólices da dívida provincial da Bahia a 77% o que subiu para 1321:170 Réis. Com isso percebemos que esse sistema entre as regiões analisadas foi mais adotado em Minas Gerais.

### **Mudanças significativas.**

Devido à falta de dados sobre as províncias e mais tarde Estados, muitas lacunas foram ficando a respeito de quanto as unidades estavam gastando com as ferrovias. Assim quando possível, estimamos. Essa falta de dados é tão latente nos relatórios que levam a diversas reclamações no próprio período pelos ministros. Infelizmente conseguimos apenas um exemplar do documento intitulado como Serviço de Estatística Ferroviário que começou a ser publicada a partir de 1898, indicado a própria necessidade do governo saber o quanto estava sendo gasto com as ferrovias e preparando-se para a série de encampação que seria feita.

Há um exemplar no anexo do relatório da agricultura de 1903, que foi de grande valia por condensar informações importantes e ajudar a entender como se davam os mecanismos explicados acima.

Outro material que foi fundamental para entender as disposições anteriores foi o decreto de 1874, mostrado anteriormente neste relatório. Sua contribuição foi muito além do que podia ser encontrado nos relatórios, os quais fazem menção de forma muito dispersas. Os relatórios só começam a ficar mais organizados a partir da década de 1880, e assim mesmo ficam muito confusos e as vezes contraditório no período de 1898 a 1904, com exceção do ano de 1901 que teve um anexo do serviço de estatística ferroviária muito bom. Também em referencia ao nível de detalhamento de quem pagava a garantia diminui no período de 1885 até aproximadamente a metade da década de 1900. No final da década 1920 os relatórios ficaram com poucas ferrovias que nos interessavam, isto é, as que eram subsidiadas na região sudeste, nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

### **Metodologia**

As fontes de informação para a coleta das estatísticas descritas acima são os relatórios dos ministérios da Agricultura e Viação e Obras Públicas, bem como os relatórios provinciais, depois estaduais, de São Paulo. Disponibilizados no site do Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center for Research Libraries (CRL) e Latin American Microform Project (LAMP).

Nesta etapa do projeto, ao tabelar os dados sobre os subsídios às ferrovias, percebemos que estavam faltando em alguns anos os valores repassados dos governos a ferrovias que com certeza estavam sendo subsidiadas, mas não estava claramente escritos no relatório daquele ano. Para completar essas lacunas buscamos nos relatórios a receita líquida da ferrovia e de quanto isso representava de seu capital garantido pelo governo, assim sendo a diferença entre o que ela efetivamente rendeu e o que o governo garantia no máximo para aquela ferrovia era o valor dado de subsídio. No caso das subvenções quilométricas se o valor não estivesse explícito, mas tínhamos um período aproximado então fazíamos uma média simples e via o quanto em média foi dado ao ano. Quando ao usar alguma tabela os valores estavam em

Libras e não tinha o cambio efetivo, então aproximamos pelo cambio médio do ano de forma a obter os dados necessários.

A principal dificuldade em calcular era saber em quais das leis a companhia ou ramais se enquadrava, assim só era possível a partir da leitura de vários anos e desta tirar as pistas e comparar com o que tinha sido definido por cada lei ou decreto destes que foram citados acima. Assim depois de ter claramente definido o que as leis e decretos regulamentavam a partir de cada ano, facilitou-se bastante na hora de efetuar os cálculos contidos na tabela. No entanto, surgiu em alguns casos outro problema que foi resolvido, era quando a ferrovia tinha sua receita total, incluindo ramais que não tinham garantias, assim por esses ramais pertencerem à mesma ferrovia então o subsídio de uma área inevitavelmente também atingia a outra então quando não era possível fazer os ramais separados usei uma média aritmética, com base na extensão, fazendo assim a receita líquida por quilometro e tornando a receita proporcional ao tamanho dos ramais para estimar o quanto podia ter sido empregado de subsídios.

Métodos esses coerentes com os valores dados expressamente no relatório em outros anos, portanto validando o método. Por isso é necessário se entender como era o mecanismo de funcionamento dessas garantias e como o governo repassava as garantias a empresas e quais os objetivos disso.

### **Conclusões**

O projeto está ainda em andamento, portanto não temos conclusões significativas sobre o projeto como um todo.

Preliminarmente podemos já observar nas tabelas que a Lei n.2450 de 24 de setembro de 1873 teve impactos sobre o numero de pedidos de concessões, já que ela estabelecia garantia de juros ou de forma alternativa, subvenção quilométrica relativa ao capital empregado nas construções de ferrovias. Assim a partir de 1870 o numero de ferrovias cresceu bastante no Brasil, atingindo toda área produtora de café, principalmente em São Paulo, abrindo assim espaço para novas áreas até então não exploradas devido a dificuldades logísticas do transporte na época, mostrando assim que os subsídios dados para as ferrovias ao reduzir o custo destas reduzia o preço de transporte do café e conseqüentemente o preço final deste produto, expandindo a produção cada vez mais. Disso também se observa que o café ao entrar em crise também levou muitas ferrovias a prejuízos. De forma geral percebemos também que a experiência de garantia de juros ou subvenção causou uma séria distorção e estimulou abrir ferrovias que economicamente não eram rentáveis, mas dado as garantias do império acabava sendo um investimento seguro e com uma rentabilidade mínima fixa. Porém para o governo isso era muito complicado, pois as garantias ou fianças eram obrigações que variavam muito, pois dependia quanto efetivamente à companhia tinha conseguido de lucro. Isso inclusive acaba sendo um dos estímulos para o resgate, pois para o governo ter um fluxo de caixa fixo no momento de crise, era melhor que um fluxo variável.

### **Referências**

- 1 - Graham, Richard .**Britain and onset of modernization in Brazil** 1850-1914. Cambridge, 1968.
- 2 - CRL. Projeto de imagens e Publicações Oficiais Brasileiras, Chicago. Seção Digital Collections. Disponível em: <http://www.crl.edu/default.asp> . Acesso em: 01 Abr 2008.
- 3 - Abreu, M. P. Fernandes, F T. Market Power and Commodity Prices: Brazil, Chile and the United States, 1820s-1930. Td nº511 Departamento de Economia Puc-Rio.