

Subsídios á provisão de serviços públicos e à imigração no Brasil, 1850-1930 (Ferrovias).

Aluno: Geison Leonino de S. Ferreira

Orientador: Marcelo de Paiva Abreu

Introdução

O café foi o principal produto na exportação brasileira na segunda metade do século XIX. Para estudar o comportamento do preço desta mercadoria é fundamental analisar as políticas públicas que interferiram nos preços dos insumos de produção, pois estas através de alguns mecanismos alteraram os preços mundiais do produto.

O mecanismo de transmissão nos preços mundiais ocorria como razão da elevada porcentagem do produto brasileiro em relação à oferta mundial total, com isso o custo marginal de produção no Brasil se refletia na curva de oferta mundial. Então os subsídios brasileiros implicaram em redução dos custos de produção que tiveram como efeito final a redução do preço no mercado mundial de café.

Assim, iniciou-se a pesquisa pelos montantes de subsídios que beneficiaram as empresas ferroviárias o que possibilitará o cálculo do impacto da redução sobre o preço internacional do café, dada a posição brasileira de price maker neste produto.

Objetivo

O objetivo desta pesquisa foi construir uma série detalhada relativa aos subsídios à provisão de serviços ferroviários, nas esferas estaduais e federais.

Metodologia

Foi iniciada a leitura de referências sobre o Brasil imperial para contextualizar os fatos e as políticas econômicas no período e a referência [3] para compreender melhor os objetivos da pesquisa.

Em paralelo, foi iniciada a consulta dos relatórios ministeriais da Agricultura e Viação e Obras Públicas, que seriam as fontes primárias de dados para poder organizar este material de forma adequada.

Na seqüência, definiram-se os estados em relação aos quais seriam pesquisadas informações, para evitar que os subsídios de áreas não produtoras de café levassem a super estimativas quanto ao efeito sobre os preços internacionais.

No início do trabalho optou-se por coletar as informações sobre garantias ferroviárias, imigração, cabos submarinos e empresa de navegação ao mesmo tempo, porém com o desenvolvimento do trabalho surgiram dificuldades como um grande número de informações controversas nos dados sobre ferrovias.

Assim, por razões de relevância e complexidade, por causa do elevado numero de estradas, optou-se por focar o trabalho neste setor no primeiro momento.

O primeiro grande problema na construção da série foi a existência de diversas lacunas ocasionadas pela falta de dados. Como solução, foi expandida a base de leitura para os relatórios provinciais (e depois estaduais) de S. Paulo e ainda consultas aos relatórios de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Além disso, foram coletados dados para cada empresa separada por estados e na impossibilidade de coleta, foram feitas estimativas baseadas no lucro líquido das empresas favorecidas.

Este processo incluiu também, em vista da necessidade de compatibilizar informações discrepantes, a análise dos mecanismos de funcionamento destas garantias, e isso demandou bastante tempo da pesquisa.

Ainda para solucionar algumas lacunas, foi necessário recorrer às estimativas por média entre os anos anterior e posterior à lacuna, e foi criada uma memória de cálculo incluída nas notas que acompanham as planilhas de dados.

Outros problemas surgidos foram os das ferrovias garantidas em moeda estrangeira, pois o lucro líquido estava registrado em mil-réis e as garantias eram pagas em libras esterlinas. Para solucionar foi necessário entender como funcionavam os mecanismos de conversão e o mercado de câmbio da época.

O procedimento adotado para corrigir quanto o governo tinha efetivamente gasto, foi calcular o lucro líquido da empresa em moeda estrangeira ao câmbio médio do ano em questão, subtrair o quanto faltava do capital garantido em libras, e assim a diferença do que faltava para completar a garantia em libras era convertido em mil-réis, ao mesmo câmbio médio para manter a compatibilidade entre as unidades da tabela.

Mesmo com todas essas medidas não foi possível coletar parte de duas séries sobre garantias provinciais: a do Rio de Janeiro, a partir de 1886 e a de Minas Gerais, a partir de 1889. Isso ocorreu porque neste período foi interrompida a publicação de informações sobre garantias provinciais nos relatórios ministeriais da Agricultura e Viação e Obras Públicas e os relatórios de tais províncias também não citavam as informações que buscávamos.

Apesar de não bem sucedida a busca pelas informações acima, ela possibilitou a descoberta de outros importantes documentos encontrados no NEMESIS, referência [4]. Com estas informações foram completadas algumas lacunas e confirmadas diversas as estimativas geradas neste projeto PIBIC, essencial para garantir a qualidade dos dados estimados e o entendimento dos mecanismos das garantias.

Em relação ao método, foi uma leitura sistematizada dos documentos históricos citados acima, coletas de dados que foram transcritos para o MS Excel, colocando o link ou páginas de referência das informações coletadas nos relatórios históricos.

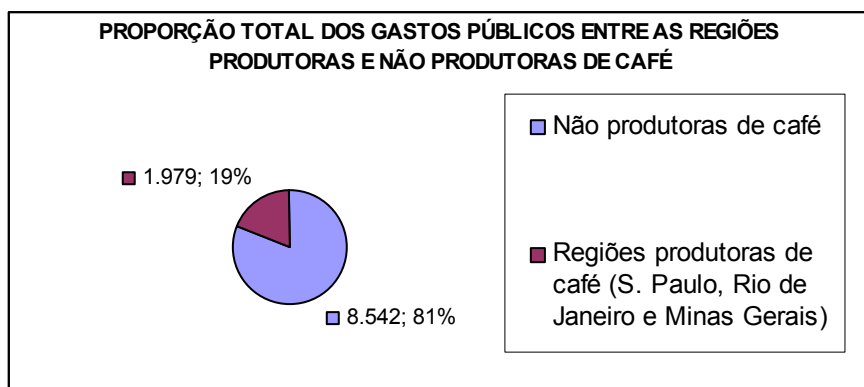
Alguns resultados comparativos

Com todas as séries em mãos começou-se a responder algumas perguntas importantes. Uma delas foi a proporção dos gastos com as ferrovias nas áreas produtora de café versus as áreas não produtoras de café.

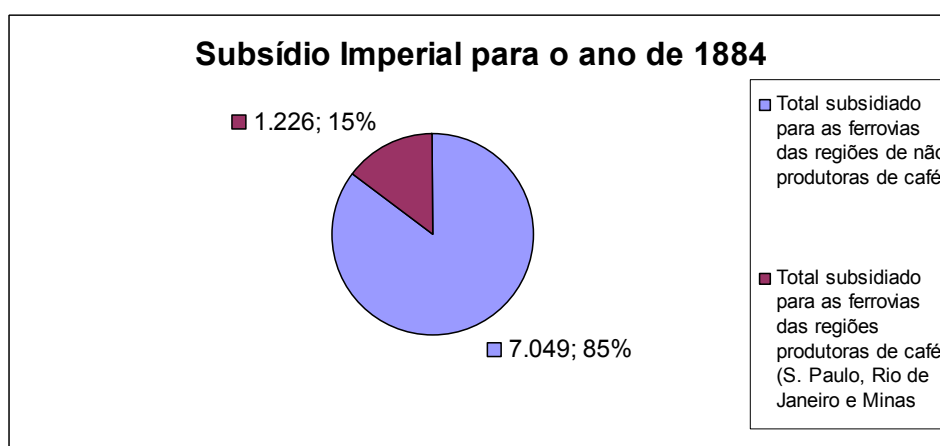
Assim começou a busca por dados de todas as ferrovias subsidiadas no Brasil, escolhendo o ano de 1884, que se mostrou bastante completo de informação para as áreas de café.

Tabela síntese para o ano de 1884 (em contos de réis)			
Região	Provincial	Imperial	Total
Não produtoras de café	1.493	7.049	8.542
Regiões produtoras de café (S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais)	752	1.226	1.979
Total para o Brasil	2.245	8.275	10.520

As ferrovias subsidiadas nas áreas de café correspondiam, portanto, a 19% dos gastos totais (governos provincial e Imperial).

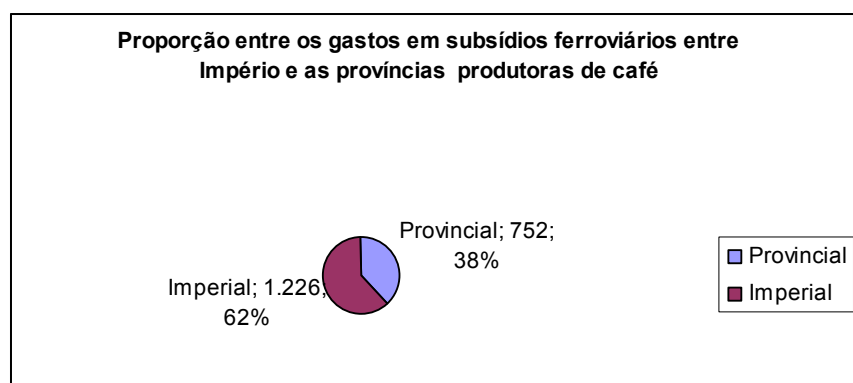
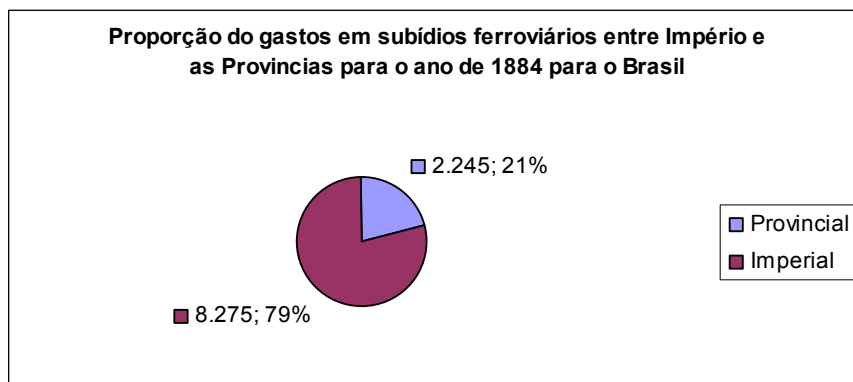


Analisando só os gastos do governo imperial com essa política, chegamos ao resultado que 15% dos gastos Imperiais foram nas áreas produtoras de café. É importante ao ler esse valor ter em mente que está excluindo o que as províncias gastaram. Também é importante que para a província de S. Paulo estava tendo uma substancial redução dos gastos líquidos do governo devido à restituição das garantias pagas pela E. F Santos-Jundiaí, no montante de 618,219 Contos de Réis.



E finalmente focando a proporção dos gastos entre as províncias e governo central nas regiões de café e comparado com a mesma proporção para todo o Brasil (incluindo as regiões de café), percebe-se que as províncias dessas regiões estavam profundamente engajadas no estímulo as ferrovias, chegando a gastar 38% do valor total dos subsídios, enquanto para o Brasil todo esse valor era de 21%.

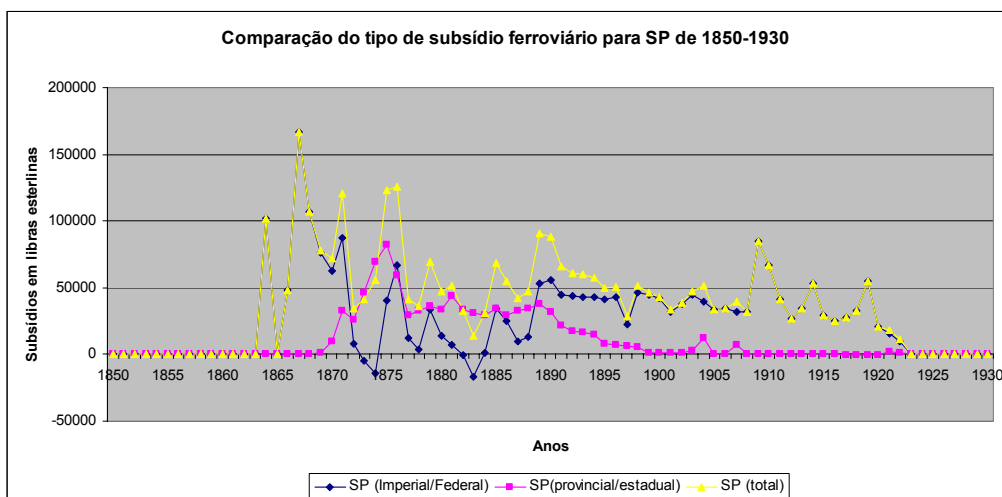
Isso reflete muito o poder econômico e político dessa região no período, mostrando que dentre os gastos provinciais com tal política 1/3 deles foram efetuados por estados produtores de café. Mostra também que o governo central foi importante para a expansão ferroviária tanto na área produtora quanto não produtora de café.



Com a análise de 1884, concluímos a importância do governo provincial nas áreas de café no estímulo as ferrovias. Então a próxima questão a ser respondida é como se desenvolveu ao longo dos anos os gastos provinciais e Imperiais neste setor. Elegemos em fazer a análise em S. Paulo por ter sido o estado mais importante na produção cafeeira.

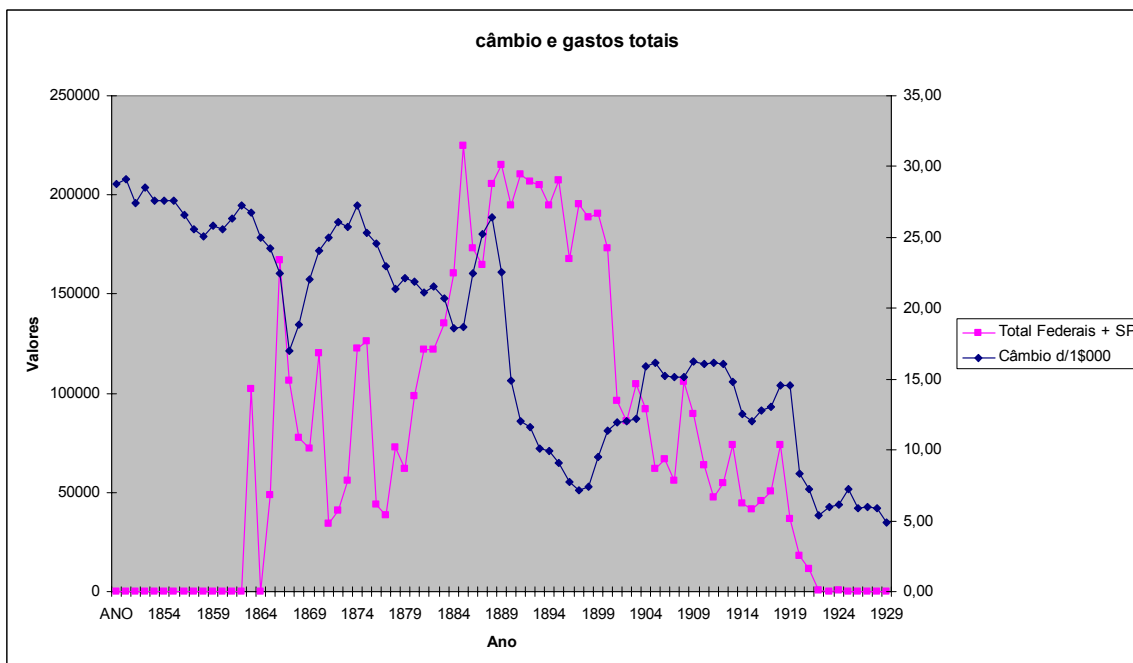
Assim, pode-se observar que os subsídios das primeiras ferrovias em S. Paulo foram de origem Imperial, substancial graças à construção da ferrovia Santos-Jundiaí, a principal para o escoamento do café. É devido à restituição da garantia desta mesma ferrovia que haverá uma queda dos gastos imperiais nesta província até 1876. Depois o governo passa a garantir novas estradas e cessam as restituições efetuadas pela Santos-Jundiaí levando a outro aumento nos gastos.

Em 1870 a província começa a gastar com esses subsídios, tendo seu pico em 1875 devido aos elevados gastos com as estradas da Companhia Sorocabana e Ituana, até 1890 a província tem elevados níveis de gastos com tal política. A partir de 1890 a euforia republicana levará a construção de estradas interestaduais sob garantias federais o que elevará o gasto da União, enquanto o gasto do estado de S. Paulo se reduz. Os motivos que levaram a essa redução foi que os principais caminhos do café já estavam construídos, neste cenário o aumento de gastos federais tornavam menos necessária a participação estadual.



Como o período no período teve grande oscilação no câmbio e algumas garantias estavam em moedas estrangeiras, passamos a analisar esses movimentos.

Como as receitas eram em mil-réis, parte dos insumos de origem estrangeira e algumas garantias eram pagas em libras, quando ocorressem bruscos movimentos do câmbio e tivesse uma inércia no reajuste tarifário, poderia levar a um aumento ou redução do gasto do governo com as garantias. Então, a forte depreciação a partir de 1890 seria também uma variável para ajudar a explicar o efeito do aumento de gasto do governo, além do aumento do número de estradas garantidas que parece ser o fator principal.



Os mecanismos das garantias ferroviários.

A garantia de retorno foi o meio comum usado para estimular a expansão ferroviária no Brasil, inspirado nos próprios países pioneiros nas empreitadas ferroviárias.

As garantias basicamente constituíam um valor mínimo que o governo assegurava quanto à rentabilidade do capital empregado na construção da ferrovia. Se a rentabilidade excedesse certo limite, usualmente 8%, o excedente era dividido em partes iguais entre o governo e a empresa.

O mecanismo mais comum divulgado era o esquema do governo central pagar 5% e o provincial 2%, perfazendo o total de 7% pelo período de 30 anos.

No entanto, isso só ocorreu com os primeiros decretos e com as primeiras ferrovias concedidas e não pode ser considerado regra geral para todo o período analisado. A partir dos anos finais da década 1880 começou a surgir novo formato dessas garantias: 6% sobre o capital máximo de Rs. 30:000\$000 por quilômetro.

Durante todo período percebe-se que havia ferrovias garantidas somente pela província ou somente pelo estado, assim não poderíamos, na falta de dados, estimar as garantias pelo lucro líquido, sem ter certeza sobre quem garantia a ferrovia.

Uma questão fundamental para podemos estimar as garantias das ferrovias que recebiam garantias da União e dos estados era quem pagava e como cada esfera pagava. Assim uma possibilidade seria que uma das esferas pagasse primeiro, com a outra pagando o restante até completar os valores que faltavam. O mesmo poderia ocorrer no recebimento das taxas que excediam 8%. Por exemplo, a empresa com lucro abaixo do valor garantido, a União paga primeiro até o limite de 5% e o restante, um pouco menos de 2%, seria pago pela província. Mas isso foi refutado com base no relatório provincial de São Paulo do ano de 1876, pp. 8 e 9.

Essas páginas citam o caso mais complexo: uma ferrovia com garantia mista entre União e Estado e que parte do capital garantido pela província era afiançado pelo governo geral.

“(…) Concedida, pelo ministério da agricultura, fiança durante 30 anos, do juro de 7% ao ano, sobre uma soma de Rs. 600:000\$000, parte do capital de 5800:000, garantidas pelas leis da província de S. Paulo ns 33 de 29 de março de 1871 e 34 de 5 de abril de 1872, e bem assim a garantia de igual juro, e pelo tempo, sobre o máximo capital adicional de Rs. 400:000 (...)”

“(…) A liquidação das despesas de construção e custeio, e da receita da estrada para o pagamento da fiança ou da garantia de juros, referir-se ao capital que for efetivamente despendido até o máximo de Rs. 6.200:000, servindo de base ao ajuste de contas com o governo a parte proporcional a soma de mil contos de Réis, ou aquela por cuja a garantia de juros responder ao mesmo governo.

Logo que os dividendos forem superiores a 8%, o excedente será repartido igualmente entre a companhia e o estado, para indenização do juro que estiver pago pela parte do capital garantido, na forma da condição antecedente.”

Com isso descobriu-se que nesses casos de garantias mistas, tanto o pagamento da garantia quanto a devolução do excedente era feito de forma proporcional ao capital que cada esfera de governo havia garantido. Assim foi adotada a conjectura que as outras ferrovias também assim se enquadravam e, quando necessário, a estimativa adotou essa proporcionalidade.

A subvenção quilométrica era um valor pago por cada quilômetro de ferrovia construído, e de acordo com o Decreto nº 5561 de 28 de fevereiro de 1874, artigo 10, não deveria exceder a quinta parte do capital orçado para a construção da mesma estrada. Esta subvenção seria paga à proporção que cada quilômetro fosse construído. O valor usual era de Rs. 9:000\$000 por quilômetro.

A fiança de garantia ou da subvenção quilométrica implicava redução do risco que uma companhia enfrentava perante garantias provinciais. Desta forma as empresas que tinham contratos com as províncias recebiam do governo geral respaldo caso a província não pagasse. O governo geral poderia afiançar toda a garantia provincial ou somente parte dela como o exemplo visto acima do relatório estadual de S. Paulo.

Conclusões.

Este trabalho possibilitou um profundo aprendizado quanto à história das ferrovias no período Imperial e na República Velha e de como algumas políticas públicas podem levar a resultados indesejáveis. Ao distorcerem os interesses dos indivíduos com a garantia de uma rentabilidade mínima, o governo viabilizou muitas ferrovias que não eram economicamente viáveis, à custa de uma despesa permanente e bastante variável que constitui fonte de estímulo à ineficiência.

Além disso, o governo também planejou mal ao colocar uma restrição técnica sobre a bitola para qualificar as empresas a receberem garantias. Ao visar menor custo com a garantia que era paga sobre o valor empregado na construção, o governo exigia que se usasse a bitola que trouxesse menor investimento. Porém algumas ferrovias já estavam construídas e por causa desse estímulo, outras estradas foram construídas com a bitola exigida pelo governo que era diferente das primeiras. A consequência foi uma rede ferroviária desintegrada e não uniforme o que traz até hoje prejuízos à logística do país

Porém vale ressaltar que a política ferroviária desse período como um todo, teve exemplos de bons resultados como o caso da E. F Santos-Jundiaí e algumas outras ferrovias garantidas por S. Paulo, que receberam a garantia, foram construídas e depois, ao se tornarem rentáveis, restituíram os recursos inicialmente aplicados.

Contudo ao se somar as despesas com as ferrovias não rentáveis, o prejuízo logístico da desintegração e o custo do resgate destas estradas, parecem ser bem superiores ao benefício que poderia ter sido trazido à sociedade brasileira, se toda essa política tivesse sido melhor planejada.

O Projeto ainda está em andamento, e por isso uma conclusão global sobre os subsídios envolvendo as ferrovias, imigração, empresas de navegação e cabos submarinos não podem ser feitas, porém isoladamente fizemos algumas análises do setor de ferrovias em parte apresentadas acima e nas tabelas finais anexadas.

Como produto desta pesquisa, foi elaborado um extenso dossiê que contém todo o material relevante da pesquisa. Ali encontram-se as tabelas que detalham os valores destinados para cada empresa e a parcela paga pela União e pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, além de uma tabela sintética com os valores totais por região, em mil-réis e em libras. São acompanhadas por um texto com explicação detalhada dos mecanismos de garantias e notas explicativas sobre os dados que tiveram que ser estimados. Este material foi organizado de forma expositiva e colocada em anexo a este relatório.

Referências

- 1-Graham, Richard, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil 1850-1914*, Cambridge: Cambridge University Press, 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*”, Texto para Discussão 511, Departamento de Economia, PUC-Rio. Data: 30 Abr 2008.

4-*Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de [1905-1920]*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905-1924.16 v. Na internet:

NEMESIS. Memória Estatística do Brasil, Rio de Janeiro. Seção 44- *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de [1905-1920]* . Disponível em:

<http://memoria.nemesis.org.br> . Acesso em: 20 Jan 2009.

5-*I Centenário das ferrovias brasileiras*, Rio de Janeiro: SERGRAF do IBGE, 1954.

6- Ribeiro, R M. As garantias ferroviárias no Brasil. Rio de Janeiro, 1993-Departamento de Economia, PUC-Rio.

Anexos:

TAB.1- SUBSÍDIO FEDERAL PARA FERROVIAS EM MG 1850-1930

Minas-Geraes:				Minas-Geraes:			
Ano	Estradas de Ferro		Total Minas Gerais	Ano	Estradas de Ferro		Total Minas Gerais
	Muzambinho (1)	Minas-Rio (2)			Muzambinho (1)	Minas-Rio (2)	
1850	AC	AC	0,000	1891	AC	1.694,833	1.694,833
1851	AC	AC	0,000	1892	AC	2.296,452	2.296,452
1852	AC	AC	0,000	1893	125,475	2.235,395	2.360,870
1853	AC	AC	0,000	1894	125,475	2.710,356	2.835,831
1854	AC	AC	0,000	1895	100,380	2.718,672	2.819,052
1855	AC	AC	0,000	1896	100,380	3.114,055	3.214,435
1856	AC	AC	0,000	1897	100,380	3.492,432	3.592,812
1857	AC	AC	0,000	1898	100,380	3.907,030	4.007,410
1858	AC	AC	0,000	1899	100,380	3.715,902	3.816,282
1859	AC	AC	0,000	1900	100,380	2.838,195	2.938,575
1860	AC	AC	0,000	1901	100,380	2.043,451	2.143,831
1861	AC	AC	0,000	1902	100,380	0,000	100,380
1862	AC	AC	0,000	1903	100,380	0,000	100,380
1863	AC	AC	0,000	1904	100,380	0,000	100,380
1864	AC	AC	0,000	1905	100,380	0,000	100,380
1865	AC	AC	0,000	1906	100,380	0,000	100,380
1866	AC	AC	0,000	1907	100,380	0,000	100,380
1867	AC	AC	0,000	1908	50,190	0,000	50,190
1868	AC	AC	0,000	1909	0,000	0,000	0,000
1869	AC	AC	0,000	1910	0,000	0,000	0,000
1870	AC	AC	0,000	1911	0,000	0,000	0,000
1871	AC	AC	0,000	1912	0,000	0,000	0,000
1872	AC	AC	0,000	1913	0,000	0,000	0,000
1873	AC	AC	0,000	1914	0,000	0,000	0,000
1874	AC	AC	0,000	1915	0,000	0,000	0,000
1875	AC	AC	0,000	1916	0,000	0,000	0,000
1876	AC	AC	0,000	1917	0,000	0,000	0,000
1877	AC	AC	0,000	1918	0,000	0,000	0,000
1878	AC	AC	0,000	1919	0,000	0,000	0,000
1879	AC	AC	0,000	1920	0,000	0,000	0,000
1880	AC	154,982	154,982	1921	0,000	0,000	0,000
1881	AC	510,351	510,351	1922	0,000	0,000	0,000
1882	AC	934,092	934,092	1923	0,000	0,000	0,000
1883	AC	1.166,411	1.166,411	1924	0,000	0,000	0,000
1884	AC	1.193,405	1.193,405	1925	0,000	0,000	0,000
1885	AC	1.143,292	1.143,292	1926	0,000	0,000	0,000
1886	AC	1.652,279	1.652,279	1927	0,000	0,000	0,000
1887	AC	1.074,968	1.074,968	1928	0,000	0,000	0,000
1888	AC	900,427	900,427	1929	0,000	0,000	0,000
1889	AC	825,097	825,097	1930	0,000	0,000	0,000
1890	AC	1.104,998	1.104,998				

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

OBS:

1- Recebeu o nome de Ramal da Campanha em alguns relatórios

TAB.2- SUBSÍDIO FEDERAL PARA FERROVIAS NO RJ 1850-1930

Rio de Janeiro:						
Ano	Estradas de Ferro					Total Rio de Janeiro
	Barão de Araruama (3)	Central de Macaé(4)	Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim (5)	Barra Manssa a Catalão (6)	Carangola (7)	
1850	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1851	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1852	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1853	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1854	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1855	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1856	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1857	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1858	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1859	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1860	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1861	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1862	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1863	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1864	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1865	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1866	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1867	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1868	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1869	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1870	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1871	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1872	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1873	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1874	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1875	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1876	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1877	AC	AC	AC	AC	21,367	21,367
1878	0,000	AC	AC	AC	25,091	25,091
1879	0,000	AC	AC	AC	36,695	36,695
1880	0,000	AC	AC	AC	1,243	1,243
1881	0,000	AC	AC	AC	6,284	6,284
1882	0,000	AC	AC	AC	72,603	72,603
1883	0,000	AC	AC	AC	35,214	35,214
1884	0,000	AC	AC	AC	15,322	15,322
1885	0,000	AC	AC	AC	39,079	39,079
1886	0,000	AC	AC	AC	523,416	523,416
1887	0,000	AC	AC	AC	326,428	326,428
1888	0,000	26,042	AC	AC	187,767	213,809
1889	ND	26,042	AC	AC	189,500	215,542
1890	ND	26,042	AC	AC	218,687	244,729
1891	48,600	79,200	AC	AC	249,497	377,297
1892	48,600	79,200	136,451	AC	420,000	684,251
1893	48,600	79,200	136,451	ND	420,000	684,251
1894	48,600	79,200	136,451	ND	420,000	684,251
1895	48,600	79,200	136,451	ND	420,000	684,251
1896	82,800	79,200	136,451	219,600	420,000	938,051
1897	92,592	71,612	101,541	278,100	175,031	718,876
1898	92,592	71,808	105,544	336,600	175,031	781,575

Departamento de Economia

1899	92,592	71,808	111,219	336,600	175,031	787,250
1900	92,592	71,808	111,219	336,600	175,031	787,250
1901	92,592	71,808	126,109	336,600	175,031	802,140
1902	92,592	71,808	146,961	372,600	360,000	1.043,961
1903	92,592	71,808	146,961	0,000	360,000	671,361
1904	92,592	71,808	167,811	0,000	614,008	946,219
1905	92,592	71,808	167,811	0,000	449,361	781,572
1906	92,592	71,808	146,961	0,000	0,000	311,361
1907	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1908	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1909	92,520	53,407	184,722	0,000	0,000	330,649
1910	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1911	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1912	92,520	71,808	140,070	0,000	0,000	304,398
1913	92,520	71,808	132,381	0,000	0,000	296,709
1914	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1915	92,520	71,808	126,520	0,000	0,000	290,848
1916	92,520	71,808	155,247	0,000	0,000	319,575
1917	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1918	92,520	71,808	167,814	0,000	0,000	332,142
1919	92,520	58,275	167,814	0,000	0,000	318,609
1920	92,520	6,845	161,602	0,000	0,000	260,967
1921	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1922	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1923	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1924	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1925	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1926	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1927	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1929	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
1930	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

OBS.

6- No relatório da agricultura de 1899 aparece como parte da companhia do Oeste de Minas

7- Recebeu outros nomes como Campos a Carangola

TAB.3- SUBSÍDIO FEDERAL PARA FERROVIAS EM SP 1850-1930

S. Paulo:									
Ano	Estradas de Ferro								Total São Paulo
	Jaguara a Catalão (8)	Ribeirão Preto a Jaguara e Ramal de Caldas (9)	Prolongamento da Sorocabana e Ramal de Itararé (10)	Ramal do Itararé (11)	Capão Bonito a Salto Grande (12)	Tatui a Itararé (13)	S. Paulo e Rio de Janeiro(14)	Santo Jundiaí (15)	
1850	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1851	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1852	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1853	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1854	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1855	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1856	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1857	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1858	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1859	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1860	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1861	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1862	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1863	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000
1864	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	914,200	914,200
1865	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000
1866	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	480,010	480,010
1867	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	1.786,857	1.786,857
1868	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	1.504,729	1.504,729
1869	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	971,374	971,374
1870	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000	677,805	677,805
1871	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000	871,722	871,722
1872	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0,000	79,526	79,526
1873	AC	AC	AC	AC	AC	AC		-47,390	-47,390
1874	AC	AC	AC	AC	AC	AC	232,180	-361,061	-128,881
1875	AC	AC	AC	AC	AC	AC	551,952	-196,943	355,009
1876	AC	AC	AC	AC	AC	AC	633,647	N/D	633,647
1877	AC	AC	AC	AC	AC	AC	444,790	-323,795	120,995
1878	AC	AC	AC	AC	AC	AC	220,000	-182,980	37,020
1879	AC	AC	AC	AC	AC	AC	538,560	-161,417	377,143
1880	AC	AC	AC	AC	AC	AC	426,000	-278,358	147,642
1881	AC	AC	AC	AC	AC	AC	640,000	-557,876	82,124
1882	AC	AC	AC	AC	AC	AC	616,568	-619,396	-2,828
1883	AC	AC	AC	AC	AC	AC	451,788	-640,749	-188,960
1884	AC	35,571	AC	AC	AC	AC	600,000	-618,219	17,352
1885	AC	236,418	AC	AC	AC	AC	563,929	-352,185	448,162
1886	AC	399,159	AC	AC	AC	AC	496,935	-568,952	327,142
1887	AC	400,623	AC	AC	AC	AC	316,232	-614,323	102,532
1888	AC	315,328	AC	AC	AC	AC	25,667	-214,966	126,029
1889	180,000	301,360	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000	481,360
1890	180,000	413,047	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000	593,047
1891	180,000	542,542	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000	722,542
1892	180,000	690,225	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000	870,225
1893	180,000	712,074	AC	AC	AC	AC	0,000	0,000	892,074
1894	181,800	801,363	AC	32,742	AC	AC	0,000	0,000	1.015,905
1895	426,600	505,100	43,200	32,742	AC	AC	0,000	0,000	1.007,642
1896	509,400	504,857	65,618	67,178	AC	AC	0,000	0,000	1.147,053
1897	509,400	0,000	140,831	57,435	AC	AC	0,000	0,000	707,666
1898	620,631	658,668	264,025	x	AC	AC	0,000	0,000	1.543,324

1899	620,631	499,276	334,744	x	AC	AC	0,000	0,000	1.454,651
1900	620,631	164,492	275,210	x	AC	AC	0,000	0,000	1.060,333
1901	620,631	56,184	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	676,815
1902	620,631	131,118	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	751,749
1903	620,631	266,434	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	887,064
1904	509,400	263,497	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	772,897
1905	509,400	0,000	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	509,400
1906	509,400	0,000	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	509,400
1907	505,800	0,000	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	505,800
1908	505,800	0,000	0,000	0,000	AC	AC	0,000	0,000	505,800
1909	505,800	0,000	0,000	0,000	392,400	450,000	0,000	0,000	1.348,200
1910	505,800	0,000	0,000	0,000	132,777	349,493	0,000	0,000	988,070
1911	505,800	0,000	0,000	0,000	0,000	110,602	0,000	0,000	616,402
1912	401,570	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	401,570
1913	505,800	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	10,471	0,000	516,271
1914	505,800	0,000	0,000	0,000	147,302	215,414	0,000	0,000	868,516
1915	505,800	0,000	0,000	0,000	55,520	x	0,000	0,000	561,320
1916	505,800	0,000	0,000	0,000	ND	x	0,000	0,000	505,800
1917	396,191	0,000	0,000	0,000	126,490	x	0,000	0,000	522,681
1918	505,800	0,000	0,000	0,000	98,844	x	0,000	0,000	604,644
1919	208,487	0,000	0,000	0,000	701,098	x	0,000	0,000	909,585
1920	344,777	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	344,777
1921	459,624	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	459,624
1922	331,723	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	331,723
1923	14,929	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	14,929
1924	0,000	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000
1925	12,389	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	12,389
1926	ND	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000
1927	0,000	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000
1928	0,000	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000
1929	0,000	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000
1930	0,000	0,000	0,000	0,000	ND	ND	0,000	0,000	0,000

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

X- Dados Consolidados em outra coluna

OBS.

8- Recebeu outros nomes como Araguay, Prolongamento para Catalão e Ramal de Cochin

9-Recebeu outro nome como Ribeirão Preto ao rio Grande

10- A estrada de ferro aparece com outros nomes nos relatórios como: Prolongamento do Tibagy

11-(x)Dados consolidados na coluna 10 prolongamento da Sorocabana e Ramal do Itararé

12- Recebeu em alguns relatórios o nome de estrada de Ferro da Cachoeira e do Norte

13- Recebeu outras nomes no relatório como estrada de ferro de S. Paulo e o nome da companhia administradores S. Paulo Rai

13-Consolidado com Capão Bonito a Salto Grande

TAB.4- SUBSÍDIO ESTADUAL PARA FERROVIAS EM MG 1850-1930

Subsídios do Estado de MG																	
Ano	Estradas de ferro															Total MG	
	Pitanguy (1)	Jacutinga a Lavras (2)	Oliveira (3)	Pitanguy a Patos(4)	Rio-Pardo (5)	Porto Novo da Cunha a Saúde e Ramais da Leopoldina (6)	Ramal da Serraria (7)	Alto Muriaé (8)	Resíduos de subvensões quilométricas (9)	Ramal de São Paulo (10)	Porto Novo a Cataguazes e Vista Alegre a Leopoldina (11)	Sant'Anna de Pirapetinga (12)	Bahia Minas (13)	Prolongamento da Oliveira (14)	Prolongamento Ramal do Rio Grande (15)		Oeste de Minas (16)
1850	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1851	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1852	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1853	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1854	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1855	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1856	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1857	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1858	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1859	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1860	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1861	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1862	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1863	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1864	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1865	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1866	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1867	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1868	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1869	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1870	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1871	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1872	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1873	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1874	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	2 AC	243	AC	AC	AC	AC	AC	AC	245
1875	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	2 AC	531	AC	AC	AC	AC	AC	AC	533
1876	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	2 AC	189	AC	AC	AC	AC	AC	AC	191
1877	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	2 AC	82	AC	AC	AC	AC	AC	179	263
1878	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	1,85	AC	0	0	AC	AC	AC	AC	179	179
1879	AC	AC	AC	AC	AC	AC	124	AC	2 AC	0	180	AC	AC	AC	AC	179	484
1880	AC	AC	AC	AC	AC	AC	124	AC	2 AC	0	104	0	AC	AC	AC	179	408
1881	AC	AC	AC	AC	AC	AC	172	AC	2 AC	0	0	0	0	AC	AC	179	353
1882	AC	AC	AC	AC	AC	AC	175	AC	2 AC	0	0	0	0	AC	AC	ND	177
1883	AC	AC	AC	AC	AC	AC	166	243	2 AC	0	0	0	0	AC	AC	ND	411
1884	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0	243	2 AC	0	0	90	AC	AC	ND	335	
1885	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	324	2	53	0	0	ND	AC	AC	ND	379
1886	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	2	98	0	0	ND	AC	AC	ND	100
1887	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	2	0	0	0	ND	ND	ND	ND	2
1888	ND	ND	ND	ND	ND	826	0	0	2	0	0	0	ND	ND	ND	ND	828
1889	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND

1890	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1891	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1892	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1893	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1894	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1895	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1896	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1897	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1898	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1899	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1900	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1901	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
1902	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1903	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1904	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1905	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1906	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1907	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1908	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1909	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1910	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1911	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1912	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1913	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1914	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1915	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1916	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1917	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1918	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1919	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND

1920	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1921	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1922	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1923	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1924	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1925	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1926	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1927	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1928	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1929	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND
1930	ND	ND	ND	ND	ND	ND	0	0	0	0	0	0	0	ND	0	0	0	ND

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

X- Dados Consolidados em outra coluna

OBS.

A partir do ano de 1889 não foram encontradas informações nos relatórios do Ministério da Agricultura

TAB.5- SUBSÍDIO ESTADUAL PARA FERROVIAS NO RJ 1850-1930

Subsídios do Estado do Rio de Janeiro				
Ano	Estrada de Ferro			Total Rio de Janeiro
	Campos a Carangola (1)	Santa Isabel do Rio-Preto (2)	Rezende a Aréas (3)	
1850	AC	AC	AC	0,000
1851	AC	AC	AC	0,000
1852	AC	AC	AC	0,000
1853	AC	AC	AC	0,000
1854	AC	AC	AC	0,000
1855	AC	AC	AC	0,000
1856	AC	AC	AC	0,000
1857	AC	AC	AC	0,000
1858	AC	AC	AC	0,000
1859	AC	AC	AC	0,000
1860	AC	AC	AC	0,000
1861	AC	AC	AC	0,000
1862	AC	AC	AC	0,000
1863	AC	AC	AC	0,000
1864	AC	AC	AC	0,000
1865	AC	AC	AC	0,000
1866	AC	AC	AC	0,000
1867	AC	AC	AC	0,000
1868	AC	AC	AC	0,000
1869	AC	AC	AC	0,000
1870	AC	AC	AC	0,000
1871	AC	AC	AC	0,000
1872	AC	AC	AC	0,000
1873	AC	AC	AC	0,000
1874	AC	AC	AC	0,000
1875	25,324	AC		25,324
1876	0,000	AC	33,430	33,430
1877	106,835	AC	33,430	140,265
1878	123,456	AC	33,430	156,886
1879	183,473	AC	33,430	216,903
1880	6,213	19,801	33,430	59,444
1881	31,422	41,344	33,430	106,196
1882	2,517	96,332	33,430	132,279
1883	176,068	ND	0,000	176,068
1884	76,609	ND	0,000	76,609
1885	195,395	ND	0,000	195,395
1886	ND	ND	0,000	ND
1887	ND	ND	0,000	ND
1888	ND	ND	0,000	ND
1889	ND	ND	0,000	ND
1890	ND	ND	0,000	ND
1891	ND	ND	0,000	ND
1892	ND	ND	0,000	ND
1893	ND	ND	0,000	ND
1894	ND	ND	0,000	ND
1895	ND	ND	0,000	ND
1896	ND	ND	0,000	ND
1897	ND	ND	0,000	ND

Subsídios do Estado do Rio de Janeiro				
Ano	Estrada de Ferro			Total Rio de Janeiro
	Campos a Carangola (1)	Santa Isabel do Rio-Preto (2)	Rezende a Aréas (3)	
1898	ND	ND	0,000	ND
1899	ND	ND	0,000	ND
1900	ND	ND	0,000	ND
1901	ND	ND	0,000	ND
1902	ND	ND	0,000	ND
1903	ND	ND	0,000	ND
1904	ND	ND	0,000	ND
1905	ND	ND	0,000	ND
1906	0,000	ND	0,000	ND
1907	0,000	ND	0,000	ND
1908	0,000	ND	0,000	ND
1909	0,000	ND	0,000	ND
1910	0,000	ND	0,000	ND
1911	0,000	ND	0,000	ND
1912	0,000	ND	0,000	ND
1913	0,000	ND	0,000	ND
1914	0,000	ND	0,000	ND
1915	0,000	ND	0,000	ND
1916	0,000	ND	0,000	ND
1917	0,000	ND	0,000	ND
1918	0,000	ND	0,000	ND
1919	0,000	ND	0,000	ND
1920	0,000	ND	0,000	ND
1921	0,000	ND	0,000	ND
1922	0,000	ND	0,000	ND
1923	0,000	ND	0,000	ND
1924	0,000	ND	0,000	ND
1925	0,000	ND	0,000	ND
1926	0,000	ND	0,000	ND
1927	0,000	ND	0,000	ND
1928	0,000	ND	0,000	ND
1929	0,000	ND	0,000	ND
1930	0,000	ND	0,000	ND

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

X- Dados Consolidados em outra coluna

OBS.

A partir do ano de 1886 não foram encontradas informações nos relatórios do Ministério da Agricultura

TAB.6- SUBSÍDIO ESTADUAL PARA FERROVIAS EM SP 1850-1930

Subsídio Estadual São Paulo												
Ano	Estradas de Ferro											Total Garantias de S. Paulo
	Casa Branca e Ramal de Amparo (1)	Ituana/trecho entre Jundiá e Itu (2)	Sorocabana (3)	União Sorocabana e Ituana (4)	Bragantina (5)	Companhia Paulista do Oeste (6)	S. Paulo e Rio de Janeiro (7)	Dourado (8)	Melhoramentos do Monte Alto (9)	Guarujá (10)	Rezende a Bocaina (11)	
1850	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1851	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1852	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1853	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1854	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1855	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1856	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1857	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1858	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1859	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1860	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1861	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1862	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1863	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1864	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1865	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1866	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1867	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	0
1868	AC	AC	AC	AC	AC	0	AC	AC	AC	AC	AC	0
1869	AC	AC	AC	AC	AC	20	AC	AC	AC	AC	AC	20
1870	AC	9	AC	AC	AC	98	AC	AC	AC	AC	AC	108
1871	AC	64	14	AC	AC	253	AC	AC	AC	AC	AC	331
1872	2	116	57	AC	AC	70	7	AC	AC	AC	AC	252
1873	37	127	188	AC	AC	-16	89	AC	AC	AC	AC	424
1874	143	114	317	AC	AC	-15	86	AC	AC	AC	AC	647
1875	101	138	518	AC	AC	-29	0	AC	AC	AC	AC	728
1876	103	140	352	AC	AC	-35	0	AC	AC	AC	AC	560
1877	42	91	179	AC	AC	-27	0	AC	AC	AC	AC	285
1878	-24	108	331	AC	AC	-74	0	AC	AC	AC	AC	341
1879	-24	139	339	AC	24	-74	0	AC	AC	AC	AC	404
1880	-39	134	320	AC	71	-116	0	AC	AC	AC	AC	370
1881	-39	84	336	AC	98	0	0	AC	AC	AC	AC	479
1882	-39	49	302	AC	79	-15	0	AC	AC	AC	AC	377
1883	-90	72	236	AC	131	0	0	AC	AC	AC	AC	348
1884	-90	70	203	AC	158	0	0	AC	AC	AC	AC	341
1885	-85	128	235	AC	162	0	0	AC	AC	AC	AC	441
1886	0	99	144	AC	137	0	0	AC	AC	AC	AC	380
1887	0	97	117	AC	135	0	0	ND	ND	ND	ND	349
1888	0	190	x	AC	134	0	0	ND	ND	ND	ND	324
1889	0	190	x	AC	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344
1890	0	190	x	AC	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344

1891	0	190	x	AC	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344
1892	0	x	x	190	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344
1893	0	x	x	190	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344
1894	0	x	x	190	153	0	0	ND	ND	ND	ND	344
1895	0	x	x	190	0	0	0	ND	ND	ND	ND	190
1896	0	x	x	190	0	0	0	ND	ND	ND	ND	190
1897	0	x	x	190	0	0	0	ND	ND	ND	ND	190
1898	0	x	x	190	0	0	0	ND	ND	ND	ND	190
1899	0	x	x	32	0	0	0	ND	ND	ND	ND	32
1900	0	x	x	32	0	0	0	ND	ND	ND	ND	32
1901	0	x	x	32	0	0	0	ND	ND	ND	ND	32
1902	0	x	x	32	0	0	0	ND	ND	ND	ND	32
1903	0	x	x	64	0	0	0	ND	ND	ND	ND	64
1904	0	x	x	64	0	0	0	170	ND	ND	ND	234
1905	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1906	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1907	0	x	x	0	0	0	0	115	ND	ND	ND	115
1908	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1909	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1910	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1911	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1912	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1913	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1914	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1915	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1916	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1917	0	x	x	0	0	0	0	ND	-4	ND	ND	-4
1918	0	x	x	0	0	0	0	ND	-5	ND	ND	-5
1919	0	x	x	0	0	0	0	ND	-5	ND	ND	-5
1920	0	x	x	0	0	0	0	ND	-5	ND	ND	-5
1921	0	x	x	0	0	0	0	ND	-5	48	18	62
1922	0	x	x	0	0	0	0	ND	0	24	15	39
1923	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1924	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1925	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1926	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1927	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1928	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1929	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0
1930	0	x	x	0	0	0	0	ND	ND	ND	ND	0

Em Contos de Réis

Legenda :

AC -Antes da construção

ND- Dados não disponíveis

X- Dados Consolidados em outra coluna

OBS.

2 e 3- Fusão Ituana e Sorocabana os dados da nova empresa estão na coluna 4

3- Consolidado junto com a Ituana devido as informações dos relatórios estarem consolidados

TAB.7- SÍNTESE DOS SUBSÍDIOS FERROVIÁRIOS POR ESTADO E NÍVEL DE GOVERNO PARA A REGIÃO PRODUTORA DE CAFÉ

ANO	FEDERAIS (ok)				ESTADUAIS				Total Garantias Por Estado			Garantias na area de café		Câmbio d/1\$000	
	SP	MG	RJ	Total	SP(ok)	MG	RJ	Total	SP	MG	RJ	Total Areas de café	Total Federais + SP		
1850	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28,75
1851	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29,13
1852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,44
1853	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28,50
1854	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,63
1855	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,56
1856	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,56
1857	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26,63
1858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,56
1859	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,06
1860	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,81
1861	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,56
1862	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26,31
1863	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,25
1864	101895	0	0	101895	0	0	0	0	101895	0	0	101895	101895	101895	26,75
1865	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25,00
1866	48501	0	0	48501	0	0	0	0	48501	0	0	48501	48501	48501	24,25
1867	167052	0	0	167052	0	0	0	0	167052	0	0	167052	167052	167052	22,44
1868	106585	0	0	106585	0	0	0	0	106585	0	0	106585	106585	106585	17,00
1869	76142	0	0	76142	1576	0	0	1576	77718	0	0	77718	77718	77718	18,81
1870	62309	0	0	62309	9888	0	0	9888	72197	0	0	72197	72197	72197	22,06
1871	87286	0	0	87286	33129	0	0	33129	120415	0	0	120415	120415	120415	24,03
1872	8284	0	0	8284	26223	0	0	26223	34507	0	0	34507	34507	34507	25,00
1873	-5152	0	0	-5152	46144	0	0	46144	40992	0	0	40992	40992	40992	26,09
1874	-13845	0	0	-13845	69458	26302	0	95760	55613	26302	0	81915	55613	55613	25,78
1875	40262	0	0	40262	82522	60431	2872	145825	122784	60431	2872	186087	122784	122784	27,22
1876	66912	0	0	66912	59174	20154	3530	82858	126087	20154	3530	149770	126087	126087	25,34
1877	12383	0	2187	14570	29144	26891	14355	70391	41527	26891	16542	84960	43714	43714	24,56
1878	3538	0	2398	5936	32560	17065	14994	64619	36098	17065	17392	70555	38496	38496	22,94
1879	33589	0	3268	36857	35952	43143	19318	98413	69541	43143	22586	135270	72810	72810	21,38
1880	13591	14267	114	27973	34028	37551	5472	77052	47620	51818	5587	105025	62002	62002	22,09
1881	7496	46583	574	54652	43700	32202	9693	85596	51196	78785	10267	140248	98353	98353	21,91
1882	-249	82341	6400	88492	33204	15623	11661	60488	32955	97964	18061	148979	121696	121696	21,16
1883	-16977	104795	3164	90982	31305	36939	15819	84062	14328	141734	18982	175044	122286	122286	21,56
1884	1496	102869	1321	105685	29394	28863	6604	64861	30890	131732	7924	170546	135079	135079	20,69
1885	34721	88575	3028	126324	34143	29373	15138	78654	68864	117948	18166	204978	160467	160467	18,59
1886	25473	128654	40756	194882	29605	7750	ND	37355	55078	136404	40756	232237	224488	224488	18,69
1887	9582	100465	30507	140555	32658	173	ND	32831	42240	100638	30507	173385	173212	173212	22,43
1888	13259	94732	22494	130486	34055	87137	ND	121192	47314	181870	22494	251678	164541	164541	25,25

Departamento de Economia

1889	53025	90890	23743	167658	37858	ND	ND	37858	90883	90890	23743	205516	205516	26,44
1890	55753	103881	23007	182641	32309	ND	ND	32309	88062	103881	23007	214950	214950	22,56
1891	44877	105265	23434	173575	21345	ND	ND	21345	66222	105265	23434	194921	194921	14,91
1892	43625	115122	34302	193048	17228	ND	ND	17228	60853	115122	34302	210276	210276	12,03
1893	43094	114047	33054	190195	16602	ND	ND	16602	59696	114047	33054	206797	206797	11,59
1894	42726	119267	28778	190771	14454	ND	ND	14454	57180	119267	28778	205225	205225	10,09
1895	41723	116726	28332	186781	7875	ND	ND	7875	49598	116726	28332	194656	194656	9,94
1896	43313	121378	35421	200113	7181	ND	ND	7181	50495	121378	35421	207294	207294	9,06
1897	22760	115550	23120	161430	6117	ND	ND	6117	28876	115550	23120	167546	167546	7,72
1898	46219	120014	23407	189639	5696	ND	ND	5696	51915	120014	23407	195335	195335	7,19
1899	45079	118265	24397	187741	978	ND	ND	978	46057	118265	24397	188718	188718	7,44
1900	41972	116319	31162	189452	1249	ND	ND	1249	43220	116319	31162	190701	190701	9,50
1901	32078	101609	38018	171705	1495	ND	ND	1495	33574	101609	38018	173200	173200	11,38
1902	37490	5006	52062	94558	1573	ND	ND	1573	39063	5006	52062	96131	96131	11,97
1903	44353	5019	33568	82940	3218	ND	ND	3218	47571	5019	33568	86158	86158	12,00
1904	39349	5110	48173	92633	11931	ND	ND	11931	51281	5110	48173	104565	104565	12,22
1905	33728	6646	51749	92123	0	ND	ND	0	33728	6646	51749	92123	92123	15,89
1906	34358	6770	21001	62129	0	ND	ND	0	34358	6770	21001	62129	62129	16,19
1907	32074	6365	21062	59500	7292	ND	ND	7292	39366	6365	21062	66793	66793	15,22
1908	31942	3170	20975	56086	0	ND	ND	0	31942	3170	20975	56086	56086	15,16
1909	85140	0	20881	106021	0	ND	ND	0	85140	0	20881	106021	106021	15,16
1910	66836	0	22467	89303	0	ND	ND	0	66836	0	22467	89303	89303	16,23
1911	41374	0	22294	63669	0	ND	ND	0	41374	0	22294	63669	63669	16,11
1912	27033	0	20491	47524	0	ND	ND	0	27033	0	20491	47524	47524	16,16
1913	34653	0	19916	54569	0	ND	ND	0	34653	0	19916	54569	54569	16,11
1914	53547	0	20478	74025	0	ND	ND	0	53547	0	20478	74025	74025	14,80
1915	29382	0	15224	44606	0	ND	ND	0	29382	0	15224	44606	44606	12,56
1916	25422	0	16062	41484	0	ND	ND	0	25422	0	16062	41484	41484	12,06
1917	27938	0	17753	45691	-192	ND	ND	-192	27745	0	17753	45498	45498	12,83
1918	32752	0	17991	50743	-244	ND	ND	-244	32508	0	17991	50499	50499	13,00
1919	55073	0	19291	74363	-272	ND	ND	-272	54800	0	19291	74091	74091	14,53
1920	20942	0	15852	36794	-273	ND	ND	-273	20669	0	15852	36521	36521	14,58
1921	16009	0	0	16009	2142	ND	ND	2142	18151	0	0	18151	18151	8,36
1922	9999	0	0	9999	1176	ND	ND	1176	11175	0	0	11175	11175	7,23
1923	337	0	0	337	0	ND	ND	0	337	0	0	337	337	5,42
1924	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	6,00
1925	318	0	0	318	0	ND	ND	0	318	0	0	318	318	6,16
1926	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	7,20
1927	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	5,91
1928	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	5,95
1929	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	5,91
1930	0	0	0	0	0	ND	ND	0	0	0	0	0	0	4,86

Em €

Letra vermelha indica viés por falta de dados