

SUBSÍDIOS À 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 brasileiras na segunda metade do século XIX. Para estudar o comportamento de preço desta mercadoria é fundamental analisar as políticas públicas que interferiram nos preços dos insumos de produção. 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 deste primeiro momento da pesquisa foi construir uma série relativa aos subsídios à provisão de serviços ferroviários nas esferas estaduais e federais.

Metodologia

Iniciamos com a leitura de literatura sobre o Brasil imperial, para contextualizar os fatos e as políticas econômicas no período.

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

Para isso, coletamos dados para cada empresa separada por estados e, na impossibilidade de coleta, estimamos usando o lucro líquido da empresa favorecida.

Conclusões

Os mecanismos de garantia ferroviários podem ser resumidos assim:

Garantias de Retorno:

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 considerada uma regra geral para todo o período analisado. A partir dos anos finais da década 1880 começou a surgir um 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 podermos 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 descobrimos 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 conjecturamos 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 um 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.

Com todas essas descobertas construí um pequeno dossiê que contém todo o material relevante da pesquisa. Encontram-se as tabelas que detalham os valores destinados para cada empresa. 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 Reis e outra em Libras. Acompanhado por um texto com explicação detalhada dos mecanismos de garantias e as notas explicativas sobre os dados que tiveram que ser estimados.

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.