

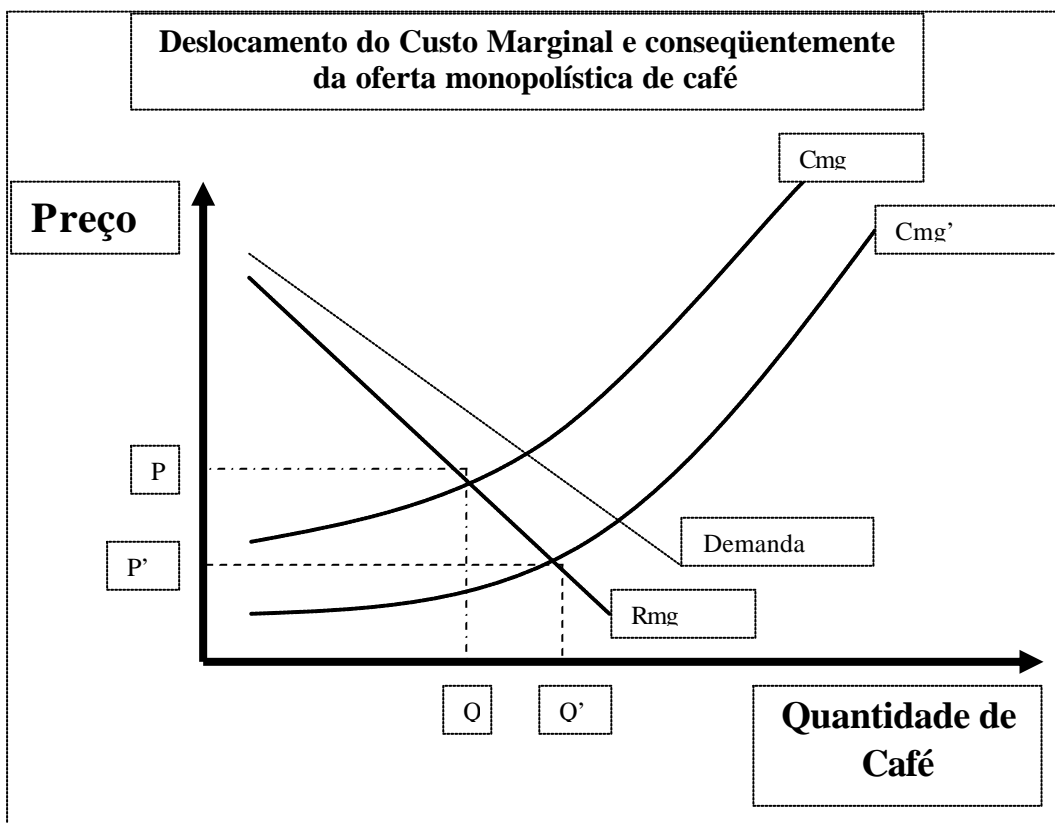
EMPRÉSTIMOS PARA VALORIZAÇÃO DO CAFÉ: 1907-1930

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

Introdução

O Café foi um dos mais importantes produtos na pauta de exportações brasileira na segunda metade do século XVIII. Portanto, é muito importante avaliar os subsídios e outras políticas públicas voltadas para o desenvolvimento do setor cafeeiro como ferrovias, navegação, cabo submarino e política de imigração no período 1850-1930.

Como o Brasil era líder absoluto nesse mercado, sua curva de oferta confundia-se com a do mercado internacional de café o que significa que a política de subsídios do Brasil influenciava o preço mundial. Os subsídios afetam a curva de Cmg (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 a que iguala a Rmg (receita marginal) dando os níveis de quantidade Q e de preço P .



Porém com os subsídios a curva de custos marginal se reduz para CMg' o que resulta em níveis de preço P' e de quantidade Q' com as seguintes características: $P > P'$ e $Q < Q'$.

Para analisar esse efeito de forma apurada se fez necessário construir uma base de dados sobre esses subsídios e, nesta primeira fase do projeto, esta concluída a base sobre as ferrovias. Com

ela já se pode perceber o efeito de algumas leis imperiais de incentivo à construção de ferrovias que se intensificaram a partir de 1870. Essas só puderam se expandir graças à demanda por serviços ferroviários gerada pelo transporte do café até os portos e a garantia de retorno do capital dada pelo império. Com esses benefícios, os cafeicultores puderam explorar áreas até então inexploradas como o Oeste Paulista.

Objetivos

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

Metodologia

As fontes de informação para a coleta das estatísticas descritas acima são os relatórios dos Ministérios da Agricultura, 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 pelos governos às ferrovias que, com certeza, estavam sendo subsidiadas. Para completar essas lacunas buscamos nos relatórios o lucro líquido da ferrovia e de quanto isso representava de seu capital garantido pelo governo. Assim 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, método esse muito coerente com os valores dados expressamente no relatório em outros anos, portanto validando o método de forma eficaz .

Conclusões

O projeto está ainda em andamento. Preliminarmente podemos observar que a Lei 2450 de 24 de setembro de 1873 teve impactos sobre o número de pedidos de concessões, já que ela estabelecia garantia de juros, ou de forma alternativa, subvenção por quilômetro relativa ao capital empregado na construção das ferrovias. Assim, a partir de 1870 o número de ferrovias cresceu bastante no Brasil, cobrindo toda área produtora de café, principalmente em São Paulo, abrindo espaço para novas áreas até então inexploradas por dificuldades de transporte. Os subsídios às ferrovias, ao reduzir seu custo, reduziam também o preço do café com efeitos sobre a extensão da área plantada. A crise do café levou muitas ferrovias a ter prejuízos.

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.