

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Economia

A IMPLANTAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO
NO NORDESTE BRASILEIRO

José Vieira Camelo Filho

Tese de Doutorado apresentada ao
Instituto de Economia da UNICAMP para
obtenção do título de Doutor em Ciências
Econômicas, sob a orientação do Prof. Dr.
Ronaldo Marcos dos Santos.

*Este exemplar corresponde ao original da tese
defendida por José Vieira Camelo Filho em
11/02/2000 e orientada pelo Prof. Dr. Ronaldo
Marcos dos Santos.*

CPG, 11/02/2000



Campinas, 2000

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE



200618317

NÚMERO () ()
 CHAMADA:
 TUNICAMP
 C144i
 Ex.
 JMBG BC/ 43139
 ROC. 16-278100
 C ☐ D ☒
 REC. R\$ 11,00
 ATA 02/12/00
 CPD

CM-00147236-2

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO
 CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO INSTITUTO DE ECONOMIA**

C144i Camelo Filho, José Vieira (Zuza)
 A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro / José Vieira Camelo Filho (Zuza). — Campinas, SP: [s.n.], 2000.

Orientador: Ronaldo Marcos dos Santos
 Tese (Doutorado) — Universidade Estadual de Campinas.
 Instituto de Economia.

1. Ferrovias — Brasil, Nordeste. I. Santos, Ronaldo Marcos dos. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

À França Vieira Camelo, minha irmã

in memoriam

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Prof. Ronaldo Marcos dos Santos pela sua ajuda na elaboração e conclusão desta tese.

Aos Professores Wilson Cano e José Ricardo e aos demais professores deste Instituto, pelas contribuições dadas no decorrer do curso, que foram fundamentais para este trabalho.

Aos colegas do Curso de Economia: Alexandre Coelho Teixeira, Eliza Emília Resende Bernardo, Francisco Orlandine, Josmar Cappa, Luís Estevam, Pedro Geraldo Tosi e Tomás Cruz, pela força e cooperação no decorrer do curso e no processo de pesquisa e conclusão desta tese.

Aos Professores André Frota-APCE, Elizete da Silva-UFBA, Francisco Zorro-UEFS, Holien G. Bezerra-PUCSP/UFG, José Ivonaldo Holanda-UFPB, João Alberto C. Pinto-UFG, João Rocha, Rogério Cruz-UFRN e Sandra M. Pereira Melo-UECE, pela ajuda na busca de material de pesquisa para conclusão deste trabalho.

Aos colegas Alessandro-“Ervilha”, André Martins, Anselmo L. Santos, Antonio Carlos da Costa, Clician do Couto Oliveira, Fernando Cesar M. Mota, Josianne Francia Cerasoli, Larissa Viturine, Mara Cristina Casteleti, Marise P. Morais (in memorian), Milko Matijascic, Pedro Carlos Gama, “Capitão” Ramiro Parente de Oliveira, Ronaldo Madureira, Sandra Inês, Sérgio Duarte, Silvio Puga e Wilson Vieira que sempre me ajudaram nos momentos de aperto.

Aos Professores Eduardo Rodrigues da Silva-UCG e Wanderlei F. Pará do Centro de Comunicação da UNICAMP, pela preciosa ajuda na confecção gráfica desta tese.

Aos Professores Antônio Vitório, Chang Duk Lee, Evaristo de Almeida, Haluo Hirata, Joaquim Chagas Neto, José Carlos Lago, Maria Cleo Valente, Maria Fernanda Antunes, Osvaldo Zatoni Jr., Raymundo B. Campos, Renê Vieira, Roberto Pamplona, Rosane Dias, Rubens Camargo e Valdir Mengardo e aos amigos Anselmo Antônio da Silva, Antônio de Pádua Chagas, Francisco Cristovão-“Chico”, Marcelo Yukio Oki e Valdemir Antônio-“Neguinho” pelo incentivo dado no decorrer destes anos.

Ao amigo e irmão Gerson Vieira pela digitação desta tese e a todo o pessoal de casa pela cooperação de sempre.

Aos colegas de trabalho, em particular às Professoras Márcia Antoniazzi P. Rosa (diretora), Sandra Regina Gomes e Denise Guida, e ao nosso secretário Raimundo R. de Melo pela imprescindível ajuda de todos no decorrer deste ano de conclusão de nossa tese.

À amiga Fátima Chiaradia Fernandes pelas múltiplas ajudas nesta jornada e ao Paulo de Tarso Saraggi pela revisão do texto de nossa tese.

Aos amigos Luís Flávio Colari e Edval Fernandes dos Santos, de Brasília, pelo apoio quando estive buscando dados para esta tese naquela cidade.

Aos funcionários Alberto e Cida, da secretaria do Pós; Ademir, Adilson, Almira, Célia, Dora e Lourdes da biblioteca; Samuel Ferreira, do Protocolo, e todo o bravo pessoal da limpeza e manutenção, em particular as senhoras da copa que fazem o cafezinho “proibido” de todos os dias, ao pessoal da fotocópia, Daniel, Conceição e o Zé, e a Solange da cantina do IE. Com certeza, todos asseguraram as condições técnicas e materiais para o funcionamento deste Instituto e nos proporcionaram os meios para a elaboração de nossas teses.

Ao CNPQ, que financiou parte deste trabalho.

Aos funcionários das diferentes funções exercidas na RFFSA, no Nordeste, que colaboraram com a execução desse trabalho.

Aos funcionários das bibliotecas do MT, GEIPOT e IPEA, em Brasília, e dos funcionários dos arquivos públicos dos estados da Bahia, Ceará, Maranhão e Pernambuco, e das bibliotecas em que pesquisamos por este País, pela significativa ajuda que resultou na elaboração desta tese.

A todos os maquinistas e seus auxiliares que puxaram o último trem devido à extinção das vias férreas no Nordeste e em todo o Brasil.

SUMÁRIO

<i>Introdução</i>	8
<i>CAPÍTULO I</i>	19
<i>1. A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL: UMA INICIATIVA DO ESTADO</i>	19
1.1 Em busca da construção do seu espaço político e econômico	19
1.2 A Inserção do Brasil no Contexto Ferroviário	25
1.3 Aspectos comparativos entre as ferrovias brasileiras e de outros países	36
1.4 Os caminhos de ferro como símbolo de uma nova era	43
<i>CAPÍTULO II</i>	51
<i>2 INTEGRAÇÃO, CONTROLE E SEGURANÇA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO</i>	51
2.1 As Ferrovias Estratégicas do Nordeste	51
2.2 As Concessões de Estradas de Ferro no Nordeste: Especulação Financeira e Favor Político no Império	66
2.3 As Ferrovias do Nordeste: Avanços e Paralisações.	70
<i>CAPÍTULO III</i>	87
<i>3 INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS APLICADOS EM FERROVIAS</i>	87
3.1. Da Concessão à Inauguração das Vias Férreas do Brasil	87
3.2 Estradas de Ferro do Café, das Secas e da Integração: uma Questão do Estado	95
3.3 Expansão e Resultados Operacionais e Financeiros das Ferrovias Nordestinas	99
<i>CAPÍTULO IV</i>	114
<i>4. REPÚBLICA E A MUDANÇA NA POLÍTICA FERROVIÁRIA DO BRASIL</i>	114
4.1 A República e a Continuidade dos Traçados das Estradas de Ferro Brasileiras	114
4.2 Modificação do Sistema de Concessões, Encampação e Organização das Redes Ferroviárias: The Great Western of Brazil Railway Company Limited- GWBR	119
4.3 As Relações do Estado e o Desempenho Operacional e Financeiro da Great Western	130

<i>CAPÍTULO V</i>	141
<i>5. AS ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA: UMA QUESTÃO DE EFICIÊNCIA POLÍTICA E DESCASO ECONÔMICO</i>	141
5.1 Unificação das Estradas de Ferro da Bahia e a Formação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro-VFFLB	141
5.2 O Papel do Estado Frente ao Desempenho Técnico e Financeiro da L'est Brésilien	150
5.3 A Evolução das Estradas de Ferro Isoladas da Bahia	154
<i>CAPÍTULO VI</i>	167
<i>6 FERROVIAS DO CEARÁ, RIO GRANDE DO NORTE E DOS ESTADOS SETENTRIONAIS DO NORDESTE.</i>	167
6.1 Mudanças Administrativas das Ferrovias do Ceará após o Império.	167
6.2 O Caso SARCCOL: da Ineficiência Privada à Intervenção Pública	177
6.3 Piauí e Maranhão: na Ponta dos Trilhos.	183
6.4 As Ferrovias do Rio Grande do Norte: Esperança e Desilusão.	187
<i>CAPÍTULO VII</i>	199
<i>7 OS CAMINHOS DE FERRO DO NORDESTE: ENTRE O AJUSTE TÉCNICO E ECONÔMICO E A ESTAGNAÇÃO DO SISTEMA</i>	199
7.1 O Fim da Great Western e a Formação da Rede Ferroviária do Nordeste	199
7.2 Formação da Rede Ferroviária Federal: Avanços e Declínios	203
7.3 Os Sistemas Regionais e Seus Efeitos para as Ferrovias do Nordeste	216
<i>CONSIDERAÇÕES FINAIS</i>	229
<i>BIBLIOGRAFIA</i>	235
<i>anexos</i>	245

QUADROS, TABELAS, GRÁFICOS ESQUEMÁTICOS, FLUXOGRAMAS E MAPAS

QUADROS

QUADRO 1 – CONCESSÕES, POLÍTICA E NEGÓCIOS NAS FERROVIAS	79
QUADRO 2 – DADOS TÉCNICOS E FORMAIS REFERENTES ÀS FERROVIAS NORDESTINAS	112
QUADRO 3 – ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE COM MENOS DE 60 KM LOCALIZADAS EM PERNAMBUCO	112
QUADRO 4 – O SISTEMA FINANCEIRO DAS FERROVIAS ANTES DO ARRENDAMENTO	139
QUADRO 5 – AS FERROVIAS QUE FORMAM A GREAT WESTERN. SUAS EXTENSÕES EM 1916 EM KM.	139

TABELAS

TABELA 1 - RESULTADOS FINANCEIROS DA E.F. SOBRAL ENTRE 1881 E 1897	98
TABELA 2 – DESEMPENHO FINANCEIROS DAS FERROVIAS DO NORDESTE CENTRAL E DA BAHIA - SUPERÁVIT E DÉFICIT EM (%)	108
TABELA 3 - RESULTADO FINANCEIRO DAS FERROVIAS DE INTEGRAÇÃO E NAZARÉ <i>Renda Líquida Sobre Renda Bruta em %</i>	110
TABELA 4 - EXPANSÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE E DA E.F. DOM PEDRO II ENTRE 1860 E 1920	111
TABELA 5 – EXPANSÃO DAS E.F. NO BRASIL DURANTE O GOVERNO IMPERIAL	113
TABELA 6 - MOVIMENTO FINANCEIRO DA RVC ENTRE 1916 E 1920	172
TABELA 7 – DENSIDADE DEMOGRÁFICA DA REGIÃO SERVIDA PELA E.F. MOSSORÓ	191
TABELA 8 – PRODUÇÃO DE SAL E MEIOS DE TRANSPORTE	192

GRÁFICOS ESQUEMÁTICOS

GRÁFICO ESQUEMÁTICO 1: GREAT WESTERN – GWBR, 1900-1948, NORDESTE CENTRAL	80
GRÁFICO ESQUEMÁTICO 2: ESTRADAS DE FERRO DO CEARÁ – NORDESTE ORIENTAL	81
GRÁFICO ESQUEMÁTICO 3: ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA – CENTRO, NORTE E SUL	82
GRÁFICO ESQUEMÁTICO 4: REDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE – RFN	140
GRÁFICO ESQUEMÁTICO 5: VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E AS FERROVIAS ISOLADAS DA BAHIA	166
GRÁFICO ESQUEMÁTICO 6: REDE DE VIAÇÃO CEARENSE: E. F. DO MARANHÃO E PIAUÍ	198

MAPAS

MAPA 1: DAS TRILHAS E ROTAS INDÍGENAS AOS TRILHOS DE FERRO	50
MAPA 2: ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE SETENTRIONAL, ORIENTAL E MERIDIONAL	83
MAPA 3: PLANO REBELO – 1838	84
MAPA 4: PLANO REBOUÇAS – 1874	85
MAPA 5: PLANO GERAL DE VIAÇÃO FEDERAL – PLANO DA COMISSÃO – 1980	86
MAPA 6: A FERROVIA MAIS SETENTRIONAL E A MAIS MERIDIONAL DO NE	228
MAPA 7: E.F. DO NORDESTE CONSTRUÍDAS E PROJETADAS – ATUAL RFFSA	233
MAPA 8: AS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL CONSTRUÍDAS E PROJETADAS – PLANOS NACIONAIS DE VIAÇÃO FÉRREA	234

FLUXOGRAMAS

FLUXOGRAMA 1: REDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE – ATUAL RFFSA	225
FLUXOGRAMA 2: VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO – VFFLB	226
FLUXOGRAMA 3: REDE DE VIAÇÃO CEARENSE –RVC E DAS COMPANHIAS FÉRREAS DO PIAUÍ E MARANHÃO	227

INTRODUÇÃO

O estudo da implantação, consolidação, manutenção e estagnação das estradas de ferro do Brasil, cujo início foi em 1854, conta com ampla e variada bibliografia. No Nordeste, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1858 e até 1875 foram implantadas outras quatro: três na Bahia e uma no Ceará. As demais ferrovias da região, só tiveram seus trechos entregues ao tráfego nas décadas seguintes. Embora parte das concessões para a construção destas estradas tenha sido feita pelo Governo Imperial na década de sessenta, a maioria ocorreu na década de setenta.

A literatura que trata das estradas de ferro do Nordeste é numerosa e diversificada; entretanto, para elaborar esta tese foi necessário compreender o processo político econômico que possibilitou a implantação do sistema ferroviário no Brasil. Destacamos uma série de autores que estudaram a situação política e econômica e a implantação e posterior consolidação das ferrovias no Brasil. Entre eles, autores como Celso Furtado, Caio Prado Júnior, Capistrano de Abreu, J. Pandiá Calógeras, Vicente Licínio Cardoso, Sergio Buarque de Holanda, Roberto Simonsen, João Manuel Cardoso de Mello, Wilson Cano, Alberto Faria, Lídia Besouchet, Cristiano Benedito Ottoni, Cyro Deocleciano Pessoa Junior, José Gonçalves de Oliveira. Este último destacou questões técnicas e geográficas para estabelecer os traçados das vias férreas do Brasil e destacou também a necessidade da construção de ferrovias estratégicas para a Segurança Nacional. Autores como Clodomiro Pereira da Silva, José Luiz Baptista, Steven Topik, Euclides da Cunha, José Cechin abordaram diferentes ângulos do processo de desenvolvimento das companhias ferroviárias do Brasil e Almir Chaiban El-Kareh, cujo trabalho destacou a implantação da E.F. Dom Pedro II. Flávio Saes e Odilon Nogueira de Matos, com estudos a respeito da implantação e desenvolvimento das estradas de ferro paulistas, cujas obras têm grande importância para a compreensão do desenvolvimento ferroviário não apenas de São Paulo, mas do país como um todo.

No caso específico das estradas de ferro implantadas na Região Nordeste, destacamos os trabalhos de Estevão Pinto, Evaldo Cabral de Mello, Elpídio Mesquita, Ademar Benévola, Miguel de Teive e Argollo, Otávio Memória, Tagore Villarim de Siqueira, Philipe Guerra e Benedito Genésio Ferreira. Estes autores estudaram o processo de implantação e evolução das ferrovias e o desenvolvimento econômico e político da região. Contamos também com os relatórios dos presidentes de províncias e dos Anais da Câmara dos Deputados, juntamente com as obras de André Frota de Oliveira, Chrockatt de Sá, que fizeram estudos específicos a respeito

da implantação, expansão e da importância das estradas de ferro Sobral no Ceará e Mossoró no Rio Grande do Norte.

Este conjunto de documentos e obras citadas acima tratam da implantação e do desenvolvimento das ferrovias do Nordeste no decorrer do Império e nos primeiros anos da República. Os relatórios de presidentes de províncias apresentam dados técnicos referentes ao desenvolvimento de cada Província e a evolução operacional, econômica e financeira das ferrovias implantadas em cada uma destas, ao mesmo tempo que expressam a posição política e econômica e estratégica de suas ferrovias, sobretudo aquelas consideradas de integração, destacando também o papel do Governo Central em relação à implantação e consolidação destas estradas.

Os Anais da Câmara dos Deputados destacam todo o debate político e econômico referente às concessões, privilégios e financiamentos, tanto das ferrovias de integração nacional quanto das companhias férreas comerciais que atendiam aos interesses econômicos e políticos-regionais e aos locais, pois os deputados ao aprovarem o orçamento destinado a financiar a construção de estradas de ferro tanto governamentais como e privadas, distribuídas por todo o território nacional, defendiam seus próprios interesses. Após o fim do Império, os Anais da Câmara dos Deputados registraram o debate referente à aprovação das mudanças ocorridas na política de concessões, investimentos, expansão e desenvolvimento das estradas de ferro do país, que incluía a encampação e arrendamento das mesmas.

Documentos e relatórios dos Ministérios da Agricultura e os da Viação e Obras Públicas, juntamente com os das próprias companhias férreas, também serviram de fontes para elaboração desta tese. Estes relatórios nos permitiram acompanhar o desenvolvimento financeiro e operacional do conjunto das ferrovias do país, em particular do Nordeste. Também destacaram as intrincadas relações que o Governo Central estabelecia com o “dia a dia” das ferrovias, que incluía questões de ordem política, econômica, jurídica e técnica, tanto no âmbito nacional quanto no regional.

O estudo desta bibliografia nos possibilitou compreender o papel do Estado e do capital privado no processo de implantação, consolidação e desenvolvimento das ferrovias, no decorrer do Império e nos primeiros anos da República. O estudo sistemático destas fontes possibilitou verificar o papel dos diferentes agentes que atuaram no setor ferroviário, tanto no Império quanto na República. Notadamente, a intervenção do Estado aumentava significativamente à medida que as ferrovias iam se consolidando. No caso do Nordeste, cujas primeiras ferrovias foram implantadas com capital privado estrangeiro, sobretudo inglês, a expansão de sua rede só foi

possível porque o governo resolveu investir na construção dos prolongamentos que avançavam para o interior do país. Ainda no processo de implantação das ferrovias, o governo encampou a E.F. Dom Pedro II (1865) e no Nordeste encampou a E.F. Baturité a partir de 1875, ao mesmo tempo que o governo havia decidido que ele próprio iria construir outras estradas na região .

Este conjunto de fontes consultadas também possibilitou a compreensão da forte presença do Estado no setor ferroviário, assim como a retração dos investimentos privados após o fim do Império, pois o mesmo prosseguiu expandindo suas próprias vias férreas. Por outro lado, esta presença acentuou-se com a emcampação da maioria das estradas de ferro do país, particularmente as do Nordeste, Sul e as dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Apenas o Estado de São Paulo ficou fora desta emcampação generalizada, apesar da E.F. Sorocabana ter feito parte deste processo. Esta bibliografia destaca o grau de participação do Estado no setor ferroviário.

O conjunto de documentos, como os relatórios do Governo Central, dos Presidentes das Províncias, recenseamentos e os vários planos nacionais de viação, entre eles os Planos de autoria de José Silvestre Rebello de 1838, de André Rebouças de 1874, planos de Ramos de Queiroz de 1874 e 1882 e o Plano Nacional de Viação de 1890, elaborados pela comissão indicada pelo Mal. Deodoro da Fonseca, primeiro Presidente da República, demonstram a importância política e estratégica das ferrovias de integração e a necessidade da expansão das mesmas para o interior do país; apresentaremos estes planos de forma mais detalhada nos mapas 3, 4 e 5 no final do capítulo II. Com intuito de atender a estes objetivos foram implantadas as seguintes ferrovias: a E.F. Recife ao São Francisco, Dom Pedro II e E.F. Bahia ao São Francisco, e após a consolidação do processo de implantação de vias férrea no país, outras estradas passaram a compor o grupo das ferrovias nacionais, como é o caso das estradas do Rio Grande do Sul, a E.F. Central da Bahia e a E.F. Baturité no Ceará, a partir de 1875, além da construção das futuras estradas de ferro Noroeste do Brasil e da Mossoró ao São Francisco, que reivindicava esta condição.

Na bibliografia consultada, há quase que unanimidade entre as fontes em defender a tese de que estas estradas deveriam ser constituídas pelo capital privado, já que a concessão das mesmas foi feita visando este objetivo. No entanto, estas vias férreas só avançaram até as áreas com maior densidade demográfica e econômica (produtora de matérias-primas e alimentos) que nunca ultrapassavam 150 km de extensão a partir do litoral. A continuidade destas companhias férreas além do limite das regiões citadas, em direção ao interior do país, que deveriam processar a integração do mesmo através das estradas de ferro, ficou a cargo do Estado, pois o capital privado desistiu desta tarefa. De acordo com o trabalho de Flávio Saes, a exceção fica por conta

das ferrovias de São Paulo, embora, como as demais companhias férreas do país, estas também contassem com a garantia de juros de 5% ao ano, assegurada pelo Governo Imperial, mas, ao contrário das companhias de outras regiões, as paulistas continuaram expandindo os seus trilhos para o interior com investimentos privados.

A partir da implantação e consolidação das ferrovias no Brasil (1854-1867), foi possível acelerar a distribuição de concessões feita pelo governo para a construção de estradas de ferro, que José Luis Baptista denominou de surto ferroviário - apesar das crises financeira e econômica ocorridas na Europa em 1866 e 1873, respectivamente, como aponta Ana Célia Castro. Parte significativa das concessões feitas pelo Governo Imperial neste período teve mais motivação política do que justificativas técnicas, econômicas e financeiras, pois a maioria das cias., depois de construídas, apresentavam resultados financeiros deficitários, como mostrou Ademar Benévola em seu trabalho.

Até 1910, cerca de 27 companhias férreas foram inauguradas ou iniciaram suas obras na Região Nordeste, segundo a bibliografia estudada, destaca que cinco destas eram de integração nacional e povoamento. E isso continuou a ocorrer mesmo com as mudanças da política de concessão e privilégios ocorridos a partir de 1900, com a encampação e arrendamento das estradas de ferro e formação de um conjunto de redes ferroviárias, tanto no Nordeste como em outras regiões de país. Segundo as fontes bibliográficas, apesar destas mudanças, a política de integração continuou sem alteração.

O período estudado acima, compreende a implantação, consolidação e expansão das ferrovias no país, nos 35 anos de Império e nos 10 primeiros do Regime Republicano. Entretanto, anos posteriores a 1900 também contamos com amplas e diversificadas fontes bibliográficas, formada por relatórios das próprias companhias férreas dos Ministérios da Agricultura e os da Viação e Obras Públicas, que destacam o desenvolvimento e expansão das ferrovias e as políticas de tarifas, financiamento e o desenvolvimento financeiro das mesmas. Estes documentos apontam também a importância das estradas de ferro para as regiões e localidades por elas servidas.

Esta importância também foi destacada pelos planos nacionais de viação, sobretudo os planos de 1890, 1934 e pela comissão de 1947, formada pelo governo, que resultou na elaboração dos planos nacionais de 1951 e 1956. Estudamos outros documentos importantes para a análise e desempenho das ferrovias, entre eles destacamos os dados dos Anuários Estatísticos do Brasil, a partir da década de 30, dos relatórios da SUDENE e RFFSA, formados no decorrer dos anos 50, os relatórios do GEIPOT, denominado As Estradas de Ferro-Análise da Situação Atual, elaborados pela Coverdale & Corpitts, e por último com os relatórios e obras elaboradas

pelo Ministério dos Transportes, no decorrer dos anos 60 e início dos 70. Além dos documentos citados acima, também fizemos uma leitura sistemática de uma extensa bibliografia composta de obras que estudam as ferrovias brasileiras neste período, elaboradas por historiadores, economistas, escritores, engenheiros ferroviários e funcionários das companhias férreas e pesquisadores de diversas procedências que estudaram a implantação, consolidação, expansão e estagnação das ferrovias no Brasil e no Nordeste, em particular no período entre 1854 e 1973.

A literatura que estuda as ferrovias brasileiras é composta por trabalhos que abrangem todas as etapas do desenvolvimento ferroviário no país. Obras que estudam cada estrada de ferro ou rede ferroviária, desde a sua implantação até a formação da RFFSA em 1957. Estes trabalhos tratam dos diferentes aspectos destas ferrovias, como o econômico, financeiro, estratégico, político, histórico, jurídico e cultural. Aspectos estes que foram tratados nas obras de José Lins do Rego, Machado de Assis, Graciliano Ramos, Manuel Bandeira, Guimarães Rosa, no cinema, na música e na poesia.

Outras obras, no entanto, se destacam pelo estudo de uma única companhia férrea, como é o caso da obra de Estevão Pinto, que estuda a origem e a evolução da Great Western, que tornou-se a primeira e maior rede ferroviária do Nordeste. O trabalho denominado O I Centenário das Ferrovias Brasileiras, que trata do conjunto das estradas de ferro do país, publicado pelo IBGE em 1954, Margareth Guimarães Martins elaborou uma tese de doutorado em que estudou 18 companhias ferroviárias (redes e estradas isoladas) do país, o trabalho de Tagore V. Siqueira estuda as estradas de ferro do Nordeste no período entre 1858 a 1940. Destacamos os trabalhos de Benedito Genésio Ferreira e Cássia M. Carletto, que estudam as estradas de ferro de Baturité no Ceará e Nazaré na Bahia, respectivamente nos períodos de 1870-1930 e 1870-970. As estradas de ferro do Recôncavo, inclusive a Nazaré, também foram objetos de estudo para a elaboração da dissertação de mestrado de Lindalva Simões, e as estradas de ferro Central de Alagoas e Ilhéus também serviram de temas para dissertações de mestrado, elaboradas respectivamente por Douglas Aprato Tenório e Ialmar Leocádia Vianna.

Com a leitura sistemática desse conjunto de fontes, foi possível destacar o papel do Estado e do capital privado no processo de implantação das estradas de ferro no Brasil e, em particular, no Nordeste. A relação do Estado com o setor ferroviário foi crescente até tornar-se o proprietário da maioria absoluta das companhias férreas do país. O Estado aumentou sua participação no setor à medida que ia consolidando o processo de implantação das ferrovias no país, que teve o seu auge no início da República, com a encampação da maioria das estradas de ferro privadas. A

participação do Estado continuou ininterrupta até o seu controle absoluto com a formação da RFFSA em 1957.

O estudo da bibliografia citada acima também possibilitou destacar a participação e estabelecer a relação dos investimentos privados na construção e expansão das ferrovias no Brasil e sua implicação com o Estado, já que este assegurou a garantia de juros ao capital aplicado em ferrovias. Estes investimentos são compostos por capitais internos e externos, sobretudo inglês, e que desempenharam um papel fundamental para a implantação e consolidação das estradas de ferro no Brasil, sobretudo no Nordeste, pois as primeiras ferrovias desta região construídas por este, contaram com uma pequena participação do capital nacional, sendo o Barão de Mauá responsável pela maior parcela.

Com o advento da República e com a eclosão de fortes crises política e econômica e com o processo de encampação das estradas de ferro da região Nordeste, tivemos significativa queda dos investimentos privados externos no setor e tornando-se acentuada nas décadas seguintes até a Segunda Guerra Mundial. Após o fim da Guerra, em 1945, e a implantação do Plano de Metas, nos anos 50, foi possível aos setores públicos e privados diversificar seus investimentos. O Plano de Metas (1956-1960) combinava investimentos públicos e privados para o setor de transportes, produção de energia, serviços e indústrias. Segundo dados do governo, o transporte foi o setor que recebeu significativos investimentos (público e privado) deste plano, sendo que o rodoviário teve prioridade enquanto o ferroviário ficou em segundo plano e recebeu recursos apenas do setor público, tanto que os relatórios da RFFSA indicam forte processo de estagnação do sistema entre 1955 e 1973 foi bastante acentuado.

O processo de encampação das ferrovias a partir de 1900, e em seguida arrendadas pelo Governo Federal junto às empresas privadas, teve como objetivo reorganizar o sistema ferroviário do país para torná-lo mais eficiente e diminuir a participação do Estado no mesmo. Entretanto, a bibliografia estudada indica que esta participação foi aumentada consideravelmente, embora duas das três grandes redes férreas do Nordeste fossem privadas. O Estado estabelecia a política de tarifas e traçados das ferrovias, asseguravam subsídios através da renúncia fiscal, alteração de contratos, diminuição das exigências que implicavam em despesa para estas empresas, além de conceder empréstimos com juros subsidiados e, por último, o mesmo rompeu o contrato com estas companhias e assumiu o seu controle.

Embora a intervenção do Estado fosse forte, ele assegurou o retorno do capital aplicado neste setor, tanto no decorrer da implantação, quanto na consolidação, expansão e manutenção, tanto no Império quanto na República. Paralelamente continuou administrando a sua principal

companhia férrea da região: a Rede de Viação Cearense – RVC. Inicialmente foi arrendada, mas o seu contrato teve que ser rompido antes do prazo estabelecido. No período entre 1915 e 1945, o Estado incorporou uma série de companhias férreas de pequeno porte, inclusive a segunda maior rede ferroviária, a Viação Férrea Federal Leste Brasileira - VFFLB, e em seguida as demais empresas, entre elas a Great Western em 1948 e em 1957. Este conjunto de redes ferroviárias juntamente com as demais companhias férreas do país deram origem à RFFSA.

A partir da pesquisa sistemática destas fontes bibliográficas, foi possível verificar diferentes enfoques referentes às etapas ou periodização da implantação e desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil no decorrer do Império. Primeiro, considera-se a existência de duas etapas, uma de 1854 a 1867, em que foram constituídas todas as condições políticas, econômicas e jurídicas para o desenvolvimento ferroviário brasileiro; neste período foram inauguradas várias estradas de ferro, entre elas, a Recife ao São Francisco e Santos a Jundiá. A outras de 1868 a 1889, quando foram feitas inúmeras concessões para a construção de ferrovias, ao mesmo tempo, em que ocorria uma expansão física da rede. Entretanto existem outros pontos de vista entre os autores que estudaram o período acima. Estes autores levaram em conta apenas o período entre 1852 e 1889, quando foram consolidadas todas as etapas do desenvolvimento ferroviário brasileiro no Regime Imperial. Embora estas análises contextualizem o período indicado acima, optamos pelo primeiro, pois ao nosso entender este permite maior visibilidade do processo político e econômico.

Com relação ao período posterior, a bibliografia também apresenta divergências quanto ao desenvolvimento das ferrovias no país entre 1890 e 1940. Quanto às diferentes análises referentes a este período, destacamos aquelas mais presentes na bibliografia consultada. Temos duas etapas: a primeira no período de 1890 a 1915, quando ocorreu a maior expansão do sistema ferroviário do país, sendo que de 1916 a 1919, o sistema manteve-se paralisado por causa da guerra, e de 1920 a 1940 em que, diz-se, a expansão foi pouco significativa, mas assegura-se a manutenção da malha. De outro lado, destacava-se a forte intervenção do Estado, assumindo o controle da maioria das empresas ferroviárias do país. De 1941 em diante teve início o processo de estagnação e declínio do sistema. Este declínio tornou-se perceptível a partir da análise dos dados estatísticos inseridos no conjunto de documentos, relatórios e obras por nós pesquisados.

As seguintes periodizações apresentam pequenas modificações em suas cronologias. A primeira, de 1890 a 1900, considerada de transição e que deveria adequar à uma nova ordem e que levaria em conta a composição do sistema ferroviário com o rodoviário, que se iniciava e que estaria contemplado no Plano Geral de Viação Federal de 1890, a segunda, de 1901 a 1940,

considerada como uma etapa de expansão do sistema. Em nossa tese, procuramos combinar este conjunto de periodizações apontados acima, entretanto para a melhor visualização do nosso trabalho procuramos as seguintes etapas da evolução ferroviária no Brasil: primeira, de 1890 a 1915, período de expansão e definição do sistema; segunda, de 1920 a 1940, período e redefinição das ferrovias no país. De 1945 em diante temos expectativa de uma nova definição do papel do Estado com relação às ferrovias e sua estatização, associado com o declínio das mesmas, particularmente as nordestinas.

Um grande número de obras destacam o aspecto modernizador, tanto da economia como das comunicações terrestres proporcionadas pelas ferrovias, além de estabelecer relações modernas de trabalho e disciplinadas em uma sociedade em que este era predominantemente escravo. Temos obras que destacam o papel das ferrovias como eficiente meio de transportes que liga as áreas produtoras de matérias primas e alimentos voltados para a exportação aos portos marítimos de onde estes produtos seguem para os mercados externos, outras abordam a importância das estradas de ferro como eficiente meio de integração do território, de povoamento e para fins de segurança nacional.

Outra questão presente nos trabalhos que estudam as ferrovias brasileiras diz respeito aos traçados destas, vistos como inadequados e que atendem interesses restritos de limitados grupos econômicos e políticos do país - a maioria das estradas de ferro implantadas no Nordeste enquadram neste contexto. Outros destacam a possibilidade de desenvolvimento econômico das regiões servidas por estas estradas desde que criem as condições necessárias para tal. Desta forma, mesmo com traçados inadequados, podem tornar-se eficientes tanto em termos econômicos e financeiros, como também poderiam contribuir para o alavancamento de um conjunto de atividades produtivas.

As próprias ferrovias de integração nacional, povoamento e estratégicas, implantadas em países com grandes extensões territoriais e baixas densidades demográficas como o Brasil tem, segundo algumas análises, traçados considerados inadequados para alcançar os resultados econômicos e financeiros, sobretudo quando visto a curto prazo, pois historicamente operaram com déficits. Neste sentido, temos que analisar separadamente o contexto de cada uma das companhias férreas, com o papel Estado sendo fundamental nesse processo que, a longo prazo, essas ferrovias poderiam tornar-se eficientes economicamente e atender a todos os objetivos.

Portanto este conjunto de fontes por nós pesquisadas apresentam os efeitos positivos e negativos, tanto nos aspectos econômicos, políticos, como sociais das estradas de ferro construídas no Nordeste entre 1858 e 1922, quando foram inauguradas as últimas estradas da

Região e o posterior desempenho das mesmas, englobando todas as mudanças ocorridas no setor, como a encampação e a formação de novas empresas férreas denominadas de Redes Ferroviárias. A formação destas redes teve início em 1900 com a Great Western, composta por várias empresas ferroviárias do Nordeste, em seguida a Rede de Viação Cearense - RVC e por último a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – VFFLB, formada pelas redes ferroviárias da Bahia. Com esta reestruturação, em 1912 a Região Nordeste contava com três grandes redes ferroviárias e algumas companhias férreas isoladas. Esta situação perdurou até 1957, quando ocorreu a eliminação destas e a formação da RFFSA.

Por outro lado, a política de integração e controle do território do Governo Imperial fez com que ele se empenhasse para a implantação de estradas de ferro para estes fins. Inicialmente esta tarefa coube ao capital privado, para logo em seguida ser assumida pelo Estado. A partir de 1900 o capital privado recebeu novamente a missão de fazer com que as ferrovias alcançassem os pontos previstos nos seus traçados estabelecidos anteriormente, assim como aqueles previstos pelos novos prolongamentos das estradas de ferro nordestinas, previstos nos contratos de arrendamento, pois, até 1913, todas as ferrovias da região haviam sido arrendadas por empresas particulares para em seguida iniciarem o retorno ao controle administrativo do governo. O exemplo mais nítido deste processo foi o rompimento do contrato de arrendamento da Rede de Viação Cearense com a SARCCOL, em 1915.

Esta literatura permite também estabelecer o papel político e econômico do Estado com toda a dinâmica e desenvolvimento das estradas de ferro no Império e na República até o seu mais crítico processo de estagnação nos anos 60 e início dos 70 deste Século. Em todo este período o Estado assegurou a implantação, consolidação e expansão das ferrovias nordestinas, além de permitir a estagnação destas, já que era o proprietário e responsável pela política de transportes e pelos investimentos no setor. Após analisarmos sistematicamente todas estas fontes, foi possível demonstrar que as estradas de ferro do Nordeste não seriam construídas sem a presença do Estado, pois o desempenho econômico e financeiro das mesmas, em seu conjunto não assegurariam o retorno dos investimentos aplicados, porque parte significativa destas estradas apresentavam déficits nos seus exercícios financeiros. O prolongamento destas estradas foi muito lento, sendo que a maioria não conseguiu alcançar os pontos delimitados inicialmente pelos seus traçados. Além de assegurar o retorno dos investimentos privados neste setor e continuar construindo suas próprias ferrovias, o Governo Central assumiu politicamente o projeto de integração nacional, ocupações e povoamento do interior do país e, para isto, o meio mais eficaz seria fazer com que as ferrovias de integração avançassem para estes espaços.

As estradas de ferro Recife ao São Francisco, Dom Pedro II, Bahia ao São Francisco e, em seguida, foram incluídas as estradas de ferro Central da Bahia e Baturité, que atendiam aos objetivos de Integração Nacional, de povoamento e estratégicos do Governo Imperial no período entre 1858 e 1889. Do início da República, em 1889, aos anos 40, o governo fez uma série de mudanças políticas, estruturais e jurídicas do sistema ferroviário, entretanto não alterou os traçados das estradas de ferro projetadas no período Imperial e continuou com a expansão das mesmas que seguiram atendendo ao conjunto de objetivos e interesses citados acima.

Admitimos que a última etapa, que compreende manutenção e estagnação das estradas de ferro no Nordeste, está relacionada com a política global do sistema ferroviário, já que o governo era proprietário da maioria absoluta das vias de ferro daquela região e do país como um todo, e começou a diminuir os investimentos no setor. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e a implantação do Plano de Metas (1955-1960), o capital privado contou com inúmeras oportunidades de investimentos e o setor de transportes recebeu grande somas destes recursos, entretanto foi o sistema rodoviário que obteve a maior parcela dos investimentos privados e públicos, enquanto o sistema ferroviário foi colocado em segundo plano. No caso das estradas de ferro do Nordeste, a situação foi mais crítica, pois na década de 60 e a primeira metade da de 70 foram eliminados 2.400 km, cerca de 30% das linhas de ferro da região, este fato tem relação com a queda dos investimentos no setor e a “preferência” do governo pelo sistema de transporte rodoviário no país.

As estradas de ferro do Nordeste tiveram início em 1858 e deste ano até 1973 elas alcançaram cerca de 8.000 km de extensão, equivalente a 16.000 km de trilhos em linha reta com aproximadamente 432.000.000 kg de ferro, 13.000.000 dormentes de madeira e 700 estações e pontos de paradas. Estas ferrovias construíram 24 túneis com 2,765 km, 1.027 pontes com 24,315 km de extensão e em média tinha cerca de 3,5 a 5 empregados por km em tráfego. Os trilhos das ferrovias nordestinas têm 9 tipos diferentes e pesam de 20 a 45 kg por metro, com duração entre 10 e 30 anos, e os dormentes têm uma média de aproximadamente 10 anos. Quanto ao material rodante, a situação não era diferente, em 1965 havia menos de 10% das locomotivas com até 10 anos e as demais oscilavam entre 10 e mais de 30 anos, o restante do material rodante tem duração entre 35 e 40 anos, neste mesmo ano as ferrovias do Nordeste contavam com 371 locomotivas, 595 carros de passeio e 4.477 vagões.

Para a elaboração desta tese, além de toda a leitura e pesquisa, fizemos um trabalho de percepção que consistiu em viajarmos às áreas por onde passaram e ainda passam as estradas de ferro do Nordeste. Para seguir os trajetos destes caminhos viajamos, em torno de 82.000 km

(partindo de São Paulo), esta extensão equivale a duas voltas ao globo terrestre. Para fazer este percurso, utilizamos 157 conduções: ônibus, peruas, picapes, taxi e barcos (nenhum trem). Visitamos 260 estações em localidades que ainda têm ferrovias e onde estas foram desativadas, fotografamos estações ou ruínas das mesmas (veja o anexo), assim como de todas as locomotivas antigas expostas em museus ou abandonadas ao relento na região. Além deste trabalho de campo, fizemos uma pesquisa com empregados da RFFSA, que exercem diversas funções na empresa; ou seja, entrevistamos trabalhadores de vias permanentes, maquinistas, engenheiros e alguns diretores regionais, embora não tenha sido possível incluir os resultados nesta tese. Selecionamos apenas alguns fragmentos dessas entrevistas, que estão em sintonia com este trabalho, e destacamos como reflexão final.

CAPÍTULO I

1. A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL: UMA INICIATIVA DO ESTADO

1.1 Em busca da construção do seu espaço político e econômico

Embora os caminhos de ferro do Brasil tivessem que obedecer a uma lógica econômica moderna, os seus traçados, no entanto, não diferem as trilhas indígenas que ligavam o litoral ao interior seguidas pelos colonizadores tanto no Sul e Sudeste quanto no Nordeste. Com a consolidação do processo de colonização, surgiram novos caminhos, abertos pelos bandeirantes (com ajuda de índios), ou simplesmente continuaram seguindo as antigas rotas indígenas. Posteriormente, os “monçoneiros” utilizavam a navegação fluvial pelos leitos dos rios, já utilizados pelos índios, o que ocorria com o Tietê em sua parte navegável (no planalto paulista, a partir de Ararituaba atual Porto Feliz), que ligava-se ao Rio Pardo, depois seguia por um dos afluentes do Paraguai, até encontrar o Rio Cuiabá, com destino à Vila Bela de Santíssima Trindade. Este processo se deu no decorrer do século XVII, e incluía outros rios como o Paraíba do Sul, e pelo interior ligou este com o São Francisco em Minas, e dos tropeiros que pouco alteraram, pois os mesmos deram seqüência aos caminhos e rotas.

Capistrano de Abreu (1975), em sua obra “Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil”, destaca esse conjunto de trilhas, caminhos e rotas, seguidos pelos índios, Bandeirantes e tropeiros do charque ou jabá. Incluindo a navegação fluvial feita pelas Monções. Apesar dos confrontos entre colonizadores e indígenas, a ocupação do interior teve significativa participação dos primeiros habitantes, pois estes conheciam bem as passagens e gargantas entre o litoral e o interior, além de um conjunto de travessias nas áreas mais íngremes do território da colônia.

A ocupação e o controle do interior da colônia atendia aos interesses político e econômico da metrópole, pois inicialmente as atividades econômicas como a produção de açúcar e fumo, eram realizadas no litoral. Entretanto, a incorporação de novas áreas, além daquelas produtivas, fazia parte da lógica política do processo colonial como é o caso da ocupação sul da colônia, onde não havia uma produção com interesse econômico mais imediato. Mas o governo português manteve o controle político daquela região, independentemente do custo econômico dessa decisão.

Capistrano de Abreu fez uma série de análises a respeito desse processo. No entanto, o que interessa para o nosso trabalho é o detalhamento feito pelo autor referente à ocupação do território, que tem início com as trilhas indígenas, seguidas pelos colonizadores até a implantação

dos caminhos de ferro a partir de 1854. A partir de uma leitura sistemática desta obra, foi possível estabelecer comparação entre as rotas do passado colonial e os “modernos” traçados das estradas de ferro brasileiras com vista à ocupação e ao controle político do território. Muitos traçados destas estradas seguiram as antigas trilhas tapuias, guaianases, aimorés tupiniquins, cariris, tremembés e muitas outras. Quando verificamos os mapas das trilhas indígenas e das rotas dos bandeirantes e tropeiros no Sudeste, Nordeste e Sul da colônia, apontadas por Abreu (1975) e confirmadas por Cardoso (1979), fica clara a coincidência entre os caminhos do passado e os traçados das estradas de ferro no Império e na República, ou seja, seguem a mesma direção e lógica dos anteriores, como demonstramos no MAPA 1 no final deste capítulo.

Os colonizadores andaram pelas trilhas dos nativos e as Companhias férreas aproveitaram a direção e as gargantas, já conhecidas anteriormente, para passar com os seus trilhos. Feito isso, seguiram as antigas rotas dos bandeirantes e tropeiros do período colonial e, o exemplo mais significativo da continuidade destes é o da estrada de ferro que liga São Paulo ao Sul do País, que segue fielmente a rota dos Bandeirantes e o caminho dos tropeiros do charque. Temos também a Cia. Mogiana, a Central do Brasil e a E.F. Bahia ao São Francisco e seu prolongamento para o Piauí, com bifurcação em direção ao Maranhão, a E.F. Central da Bahia, que em seu traçado inicial obedecia a esta mesma lógica; do mesmo modo acontece com as estradas de ferro Bahia a Minas e Vitória a Minas, em que ambas seguem a rota dos descobridores de Minas Gerais¹ sendo que a E.F. Vitória a Minas acompanha o Vale do Rio Doce, caminho de índios e bandeirantes.

Do Nordeste setentrional até o Ceará, os caminhos de ferro seguem, incontestavelmente, as trilhas indígenas e os caminhos dos bandeirantes e do gado, que atravessavam a Serra do Ipiapaba através das gargantas cujos caminhos eram trilhados pelos tupiniquins e outros, consta também que a estrada aberta por Bandeirantes entre a Bahia e o Maranhão contou com decisiva ajuda de índios que habitavam a região de Juazeiro. Dávilla também abriu caminhos entre a Bahia e o Maranhão, e recebeu auxílios de índios daquela área (os traçados das estradas de ferro da Bahia em direção ao Piauí e Maranhão seguem este caminho). Coincidentemente, as estradas de ferro voltadas para o embrenhamento e povoamento, entre elas a E.F. Baturité, seguiam o

¹ O descobrimento de Minas Gerais contou com três expedições: a primeira comandada por Navarro-Expinhosa, que entrou por caravelas e alcançou as cercanias de Philadelphia, atual Teófilo Otoni, chegou a Cordilheira do Espinhaço, ao norte de Diamantina, e avançou até o São Francisco e cabeceiras do Jequitinhonha. A segunda foi realizada por Martins Carvalho que seguiu a primeira e chegou até o Vale do Jequitinhonha, e a terceira, especula-se que foi conduzida por Sebastião Fernandes Tourinho que fez mais de uma expedição, seguindo pelo Vale do Rio Doce. ABREU, João Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. 4 ed. Brasília: Civ. Brasileira - INL - MEC, 1975, p. 85.

rumo dos caminhos e rotas antigas, de índios, bandeirantes e tropeiros, que perfaziam tanto a direção longitudinal quanto a latitudinal, pelos vales dos rios e pelo interior do território.

Segundo Abreu, ocorreram cinco esquemas das bandeiras distribuídas pela colônia: Bandeiras Paulistas, ligando o Paraná e Paraguai, avançando para o norte até o Guaporé, navegando por todos os principais rios, inclusive o Amazonas. Para o Nordeste, chegaram até o Piauí e Maranhão e estabeleceram ligação com os principais rios a partir do Paraíba do Sul, Doce, São Francisco, Parnaíba e Itapeturu. Em direção ao sul, alcançaram o Rio Grande do Sul, passando pelo Paraná e Santa Catarina. As Bandeiras paulistas foram as que mais se destacaram na colônia.

As Bandeiras baianas ligavam o São Francisco ao Parnaíba e chegaram ao Maranhão pelo Itapeturu para o norte ligou o São Francisco ao Tocantins e, para sul, avançaram rumo a Minas. As Bandeiras pernambucanas estabeleceram ligação entre o Capiberibe e a Serra da Ibiapaba e ligaram o litoral aos sertão. Já as Bandeiras Maranhenses ligaram o Itapeturu ao Parnaíba e ao São Francisco e, o Parnaíba a S. Ibiapaba. Por último, as Bandeiras amazônicas que pelo Madeira se ligaram às de São Paulo e ao norte alcançaram o Rio Javari e ocuparam a Guiana.

Sergio Buarque de Holanda(1995), em sua obra “Caminhos e Fronteiras”, mostra a mobilidade, o movimento e a ocupação do território brasileiro no decorrer do período colonial; trata da fronteira, das paisagens, das populações, dos hábitos e das instituições. Para esse autor, São Paulo era o centro de um amplo sistema de estradas que se expandiam em direção aos sertões e ao litoral. Esses caminhos já eram percorridos pelos indígenas antes da chegada do colonizador, suas trilhas foram de grande importância para o branco e mameluco e estes últimos contaram com a forte colaboração dos indígenas na aventura rumo ao interior. O contato do português com os habitantes do Brasil, sobretudo na capitania de São Paulo, estabeleceu um poderoso vínculo. Para Sérgio Buarque de Holanda, este contato levou a condições mais primitivas a cada nova relação com a selva e com os habitantes. É uma etapa necessária para o processo de aclimação do europeu ao Novo Mundo, sem ela não seria possível a formação do destemido sertanejo das terras de Piratininga e de outras paragens do Brasil.

A colaboração do índio foi indispensável ao conhecimento sobre particularidades do território, como também para orientação dos sertanistas em suas missões ou em tarefas de exploração. Holanda mostra que as Bandeiras de São Paulo que partiam rumo a Guaíra ou ao Vale do São Francisco recebiam a colaboração dos índios e seguiam caminhos indígenas já existentes pelos quais as tribos se comunicavam. O autor destaca que o traçado de muitas estradas de ferro do Brasil coincide com o dos velhos caminhos indígenas e de bandeirantes.

Os caminhos indígenas, que depois foram seguidos pelos colonizadores para alcançar o interior, aproveitavam uma série de passagens ou gargantas mais adequadas para atravessar regiões com relevos bastante íngremes como é o caso da Serra do Mar em vários pontos, e da Mantiqueira, Borborema e Ibiapaba. Coincidentemente todos os caminhos de ferro do país que atravessavam estas áreas seguiam por gargantas; antes seguidas por índios, bandeirantes e tropeiros. O caso mais nítido é o traçado da E.F. Santos a Jundiaí, que parte de Santos, segue por Cubatão e alcança Paranapiacaba.

Frente às condições técnicas e financeiras da época em que foi construída esta ferrovia, não havia, com certeza, melhor lugar para o seu traçado senão aqueles de vales e gargantas já trilhados por índios, colonizadores e mamelucos. O traçado da E.F. Noroeste do Brasil, que é uma continuidade da Santos a Jundiaí, com ponto final em Corumbá, fronteira do Brasil com a Bolívia, de acordo com Sergio Buarque e Capistrano de Abreu, segue por uma rota indígena e de bandeirantes. Esse processo pode ser aplicado às estradas de ferro Central da Bahia, Central de Pernambuco e a ferrovia que liga o Ceará ao Maranhão.

“O Primeiro progresso sobre as velhas trilhas indígenas só foi alcançado definitivamente com a introdução dos animais de transportes. Em São Paulo particularmente com as primeiras tropas de muares, novo progresso ocorreu mais tarde com a introdução de veículo de rodas. Entre 1797 e 1802, o caminho de Santos a São Paulo, ainda não era carroçável” (Holanda, 1995, p 26).

A implantação das ferrovias superou todas as modalidades de transportes terrestres já conhecidas, mesmo tendo que seguir pela direção dos caminhos e rotas dos índios, bandeirantes e tropeiros do passado, o engenheiro James W. Wells que trabalhou na construção do trecho do ramal central da E.F. Dom Pedro II, em sua viagem entre Minas e o Maranhão, realizada em 1876, na passagem da Bahia ao Goiás, atravessou várias gargantas do Espigão Mestre, que antes serviram de rotas trilhadas por índios, bandeirantes baianos e paulistas e por boiadas, como demonstram as obras de Capistrano de Abreu e Sérgio Buarque de Holanda. O roteiro de Wells deveria ser seguido pelos traçados das estradas de ferro Dom Pedro II e da Bahia que bifurcariam no Goiás.

Sergio Buarque lembra que os trilhos de ferro que seguem os velhos caminhos de índios e bandeirantes é sinal de que sua localização não seria muito “caprichosa”. Hoje é possível verificar que para a época em que foram implantadas as ferrovias no Brasil, com certeza a escolha dos traçados não poderia ser melhor. No caso da E.F. Santos a Jundiaí, poderia ter sido escolhido outro traçado entretanto, teria que perfurar uma série de túneis, o que resultaria em uma enorme elevação dos custos de sua construção tal como ocorreu com a E.F. Central de

Pernambuco, em que foram abertos 19 túneis, embora não fosse necessário, pois havia gargantas ou passagens já conhecidas por índios e Bandeirantes em que a ferrovia poderia seguir. De qualquer forma, o próprio autor mostra em sua obra a importância do meio geográfico na definição do Brasileiro, tanto que a modernidade não altera este processo. Portanto, as transformações acontecem de maneira espontânea: ou seja, segue-se o caminho dos índios, provavelmente o mais adequado para uma sociedade como a brasileira por ele caracterizada por um certo grau de “desleixo” frente às exigências da modernidade do período e não se avança além dos caminhos indígenas, mesmo com o “Estado construindo Nação” como veremos.

Não é nosso objetivo aprofundar estas questões acima; no entanto, elas nos possibilitam compreender o processo de ocupação do território brasileiro nesse longuíssimo prazo e isso indica as nossas dificuldades e possibilidades econômicas, políticas e sociais do Brasil após setembro de 1822, em que novas fronteiras teriam que ser conquistadas através de outros caminhos. Mas de acordo com a obra de Sérgio Buarque de Holanda, novos e outros caminhos continuaram seguindo as mesmas trilhas, o rumo a direção e a rota dos antigos, em que passaram índios, bandeirantes e tropeiros, ou seja, os caminhos de ferro implantados acompanharam a direção dos velhos, em busca das mesmas ou de novas fronteiras. O autor permite uma longa e atualizada reflexão a respeito do processo histórico e da formação política, econômica e cultural da sociedade brasileira, com seus limites e possibilidades já que a construção das estradas de ferro no Brasil está inserida neste longo processo.

O território efetivamente ocupado e a economia relativamente integrada são as bases para as definições da nação brasileira e suportes para seu reconhecimento público; entretanto, segundo Cardoso (1979) a história não pode esquecer a geografia, mesmo porque existe um processo de cumplicidade entre ambas para o controle político do território nacional. Coube ao Trono exercer a sua função histórica, para consolidar um “tablado geográfico” dentro do qual foi feita a união dos centros básicos de Norte e Sul, através de ligações estáveis. Os caminhos de ferro integrados com a navegação fluvial seriam o instrumento mais eficaz para realizar esta política, já posta em prática nos Estados Unidos da América e Rússia. Portanto, apesar dos embaraços ou mesmo fragilidade da economia do país, era necessário prolongar e aperfeiçoar o aparelhamento das estradas de ferro de integração, povoamento e controle do território nacional. As ferrovias nacionais implantadas, no Nordeste, no Sudeste, no Sul e na Amazônia, contaram com um decisivo empenho político e econômico do Governo Central, que assegurou o funcionamento operacional e financeiro delas, pois a maioria era deficitária.

A Implantação de ferrovia no Brasil foi marcada por uma combinação de fatores de ordem política, econômica e sociais, em que surgiram manifestações de otimismo e descrença, superadas após o deslocamento do primeiro trem de ferro no país em 30 de abril de 1854. Esta ferrovia (E.F. Mauá) servia de ponto de partida para a definição dos diferentes papéis a serem desempenhados pelas futuras estradas de ferro que seriam construídas no país. A própria organização espacial e econômica do país contribuiu para acirradas disputas políticas entre as principais regiões brasileiras, em busca de concessões e privilégios para construção de estradas de ferro em seus territórios; no entanto, deveriam combinar os interesses regionais com os da nação que ainda estava se constituindo. Por isso, era muito importante definir o papel das ferrovias nestas regiões, a fim de assegurar de forma satisfatória o conjunto das diferentes perspectivas e dos objetivos comuns.

Dentre as questões apontadas acima, destacamos aquelas em que as estradas de ferro implantadas nas várias regiões do país tinham estreitas relações com o Poder Central, pois este era o responsável pelas concessões, privilégios e garantias de juros para construção das mesmas. Portanto, o papel do governo tinha grande relevância para a expansão das vias férreas, sobretudo aquelas que visavam a atender os objetivos de integração, embrenhamento e segurança nacional, mesmo tendo sido construídas a partir de critérios estritamente econômicos, também receberam as devidas atenções do Governo Central, tanto no Império como na República. J. Wells, em 1876, destaca o papel destas estradas para o povoamento do interior e para a possível modernização das atividades econômicas das regiões por elas servidas, embora contraditoriamente criticasse essas ferrovias, por ligarem “terra de ninguém a lugar nenhum”. A bibliografia por nós estudada nos possibilitou fazer uma análise distinta dos níveis de desenvolvimento das atividades econômicas das regiões do país, assim, procuramos mostrar as particularidades e as diferenças entre as ferrovias distribuídas pelas regiões Sudeste e Nordeste.

Como as relações capitalistas do país ainda fossem atrasadas, ligadas à produção de matérias-primas e produtos agrícolas voltados para o mercado externo, as ferrovias de São Paulo expressavam o potencial da economia cafeeira dessa Província, que inicia sua expansão de forma mais expressiva a partir da década de 50 do século XIX. Apesar de não ser nosso objeto de estudo, sentimos a necessidade de distinguir de forma sucinta o processo de implantação e expansão das vias férreas Paulistas em relação às outras regiões, sobretudo ao Nordeste. A política de concessão e privilégio concedida pelo Governo Imperial, em termos legais, era feita igualmente para todas as regiões; porém, com efeitos políticos e econômicos diferenciados,

expressos pela expansão e pelos resultados financeiros das vias férreas paulistas, fluminenses e nordestinas, incluindo as ferrovias de caráter nacional e estratégico, construídas nestas regiões.

No decorrer do período colonial tivemos dois grandes ciclos econômicos no Brasil, o primeiro marcado pela produção açucareira no Nordeste e, o segundo, pela produção de ouro em Minas Gerais, embora paralelamente a estes ciclos se desenvolvessem outras atividades econômicas, como a produção de fumo e algodão, este último ocorreu após o século XVII. Todos estes produtos visavam a atender os interesses da metrópole colonizadora. Segundo Cano (1977), os preços do açúcar eram de 120 libras por tonelada no início do século XVII, com a cotação caindo no decorrer deste, atingindo 72 libras nos primeiros anos do século XVIII, e 30 libras no início do século XIX. Apesar da estagnação do ciclo do açúcar no Brasil, este produto continuou sendo produzido tanto no período colonial como também depois da Independência do Brasil, no início da década de vinte do século XIX.

Com a decadência do ciclo do ouro no final do século XVIII e início do século XIX, a produção de café estabeleceu um novo ciclo econômico, que se expandiu a partir da Independência do Brasil. Esta expansão tem início no Vale do Paraíba, após 1830 nas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, para depois chegar a São Paulo de forma mais intensa no decorrer da década de quarenta do século XIX. Entretanto o seu auge ocorreu entre 1876 e 1883, quando a capacidade produtiva elevou-se em cerca de 100% neste período e continuou elevada no decorrer dos anos 80, até a crise de superprodução ocorrida em 1897. A produção cafeeira deslocou o eixo econômico do país para a Província de São Paulo, apesar de o Rio ser a sede do Poder Central, Mello (1979).

1.2 A Inserção do Brasil no Contexto Ferroviário

Depois de romper o monopólio comercial controlado pela metrópole até a independência do Brasil, o novo país participa do mercado internacional através da exportação de café, produto de origem africana² e que adaptou-se às condições ecológicas, sobretudo na região Sudeste, e proporcionou ao país a posição de grande exportador deste produto no decorrer dos séculos XIX e XX. O Brasil sozinho participou com cerca de 50% da produção de café, o único país do mundo a formar uma “civilização” do café e por conta deste produto foi possível criar condições para

² O café é originário da Abissínia, atualmente Etiópia. Chegou ao Brasil, no século XVIII, proveniente da Guiana Francesa. Foi introduzido no Pará onde iniciou-se seu cultivo, posteriormente alcançou a Bahia, se deslocou para o Sul até atingir Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, região em que encontrou condições ecológicas ideais (clima e solo) para o seu cultivo. TENÓRIO, Douglas Apratto. Capitalismo e Ferrovias no Brasil. As Ferrovias em Alagoas. Maceió: Edufal, 1979, p. 16.

sua participação no processo de trocas internacional e ao mesmo tempo possibilitou um certo desenvolvimento interno.

A Inglaterra, até então considerada a oficina do mundo e líder do processo da expansão e acumulação do capital, proporcionou meios para a expansão cafeeira brasileira, fornecendo dinheiro e técnica para o desenvolvimento e melhora da infraestrutura do país, possibilitando a construção de portos e estradas de ferro, além de dar início a nossa industrialização. A Inglaterra controlava a técnica da indústria ferramenteira e, com grande tradição em atividades industriais, procurou expandir os seus interesses por todo o mundo, inclusive no Brasil onde a partir de 1850 foram instaladas mais de 100 empresas inglesas, que atuaram nos principais setores da economia, incluindo o sistema de transportes com 18 estradas de ferro, 13 empresas de serviços público, 11 bancos e 8 usinas. Desta forma, os ingleses expandiam os seus negócios, inclusive enviavam engenheiros e operários para construção e manutenção, Tenório (1979).

O café foi o produto alimentício secundário que proporcionou maior destaque no cenário econômico brasileiro, influenciou decisivamente na balança exportadora do País. Esta situação destaca a diferença entre o Brasil e os demais países tropicais; ou seja, foi o único que teve seu desenvolvimento estreitamente relacionado à produção cafeeira, sobretudo no Sudeste, São Paulo em particular. As condições econômicas do Brasil após a Independência eram débeis e com deficits na balança comercial até a década de 50 do século XIX. Com isso, o país foi obrigado a contrair empréstimos com a Inglaterra para equilibrar esta balança. Só a partir de 1860 é que a exportação de café do Brasil passou a obter seus primeiros saldos positivos. Por conta disso, o Brasil participa no mercado mundial ofertando café, como o maior exportador e que manteve o quase monopólio deste produto que teve o seu consumo massificado nos países centrais.

As particularidades do Brasil se diferenciavam do conjunto dos países recém-independentes, embora possuíssem as mesmas dificuldades ou precariedades do desenvolvimento do capital mercantil nacional. Foi o único país a tornar-se uma monarquia no continente americano e a única do hemisfério Sul. Apesar disso, continuou com o trabalho compulsório enquanto este estava sendo abolido em todo o mundo. Entretanto, com a ampliação da produção cafeeira, esta passa a partir de 1850, a combinar a mão-de-obra escrava com o trabalho livre, este composto majoritariamente por imigrantes. Neste contexto, a economia exportadora, desenvolvida com trabalho assalariado deveria incluir a América tropical, mas, mesmo assim, o Brasil continuou com o regime escravista, até 1888.

Nesta nova “Geografia Planetária”, a divisão social do trabalho é estruturada com a expansão dos efeitos da Revolução Industrial do século XVIII, em que as economias dos países

periféricos são subordinadas ao centro, e têm um papel fundamental nesse processo. Frente à necessidade de proporcionar as condições sociais e estruturais para o desenvolvimento endógeno de suas economias, não dispondo dos meios financeiros para essa tarefa, esses países recorreram aos investimentos externos e procuraram assegurar a confiança dos investidores para diminuir os riscos destes e apresentar perspectivas para sua reprodução. Certamente, no caso do Estado Brasileiro, ao conceder garantias de juros aos investimentos externos em ferrovias, navegação fluvial e construção de usinas hidrelétricas, assegurando ao capital estrangeiro diminuição de risco e rentabilidade certa a longo prazo, o seu papel torna-se bem visível nesse processo. Desta forma, a combinação do capital mercantil nacional com o capital financeiro inglês, estimulado pelo Estado, explica em parte os investimentos em infraestrutura e serviços a partir da segunda metade do século XIX, particularmente em ferrovias. Evidentemente esse processo ocorreu em todo Planeta, tanto nos países centrais como nos periféricos e nas colônias ainda existentes naquele período.

Neste contexto, a periferia participa do mercado mundial, ofertando matérias-primas e produtos alimentícios. Segundo Mello (1990), a dinâmica da economia mundial tende a aprofundar o desenvolvimento desigual cuja conseqüência imediata é o desnível de produtividade média e de renda entre centro e periferia, procedimento que vem desde o período colonial e continuou ocorrendo no século XIX. As ferrovias do Brasil foram implantadas nesse contexto e contaram com decisiva participação do Estado que, além de investir no setor ferroviário, assegurou as condições políticas, econômicas e jurídicas aos investimentos estrangeiros (ingleses) aplicados na construção de estradas de ferro. Para tal, o Governo Imperial adotou o sistema de garantia de juros, que já havia sido implantado em outros países.

A partir da década de 50 do século XIX a ferrovia tornou-se a “coqueluche” da economia mundial, por toda parte a estrada de ferro oferece um enorme mercado às indústrias siderúrgicas e metalúrgicas (dos países centrais) e são estrategicamente utilizadas pelo Estado, como é o exemplo da estrada de ferro Prussiana, que garantiu a vitória nas guerras contra a Áustria em 1866 e contra a França em 1870. Para Rioux (1975), a construção das ferrovias torna-se um elemento decisivo nas políticas imperialistas das grandes potências industriais: na Rússia, na China e na América do Sul. Nos impérios coloniais, a ferrovia anima todas as expectativas de dominação econômica e de presença política. Banqueiros, investidores, industriais, engenheiros, diplomatas da Inglaterra, da França, da Bélgica, da Alemanha e dos EUA se entusiasmam e as ferrovias envolvem o mundo, para lucros dos países que dominam sua técnica e sua rentabilidade pioneiramente, conclui Rioux.

O Brasil procurou fazer parte dos países com caminhos de ferro dez anos após o deslocamento de uma locomotiva³ sobre trilhos, fazendo a sua primeira viagem pública entre Stockton e Darlington em 27 de setembro de 1825, na Inglaterra. O trecho entre as duas localidades tinha 61 km de extensão. Através da Lei nº. 101, de 30 de outubro de 1835, o Regente Pe. Diogo Feijó autorizava a construção de ferrovias que ligassem a Corte às províncias de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia. Esta tarefa deveria ser desenvolvida por empresas particulares já organizadas ou que deveriam se formar; nacionais ou estrangeiras. Essa tentativa fracassou.

A partir de 1852, as empresas empreendedoras em ferrovias seriam beneficiadas com o sistema de garantia de juros de 5% ao ano sobre o capital aplicado, pelo prazo de 30 anos. Mas, antes de 1852, o Governo do Brasil oferecia outras vantagens. A primeira tentativa do governo brasileiro em construir uma ferrovia ocorreu quando apenas cinco países⁴ já haviam implantado suas ferrovias, sendo quatro na Europa e um na América, no caso os EUA. Este país foi o segundo a construir uma estrada de ferro e o primeiro do continente americano. Em seguida, dois países da América Central insular (Cuba e Jamaica) também construíram estradas de ferro em seus territórios. A implantação de ferrovias no Brasil só foi possível 29 anos depois da construção da primeira estrada de ferro, na Inglaterra. Além da tentativa de 1835, ocorreram outras. Em 1838, foi feita a primeira concessão de uma estrada de ferro à Província de São Paulo. A Lei nº. 115 deste mesmo ano autorizou o presidente Venâncio José Lisboa a fazer uma resolução provincial que foi aprovada por Decreto do Poder Legislativo de 29 de outubro do citado ano.

Esta concessão foi feita à Companhia Aguiar, Viúva, Filho & Comp. e Platte e Reid, permitindo a construção de uma estrada de ferro entre Santos e São Paulo, com possibilidade de abrir ramais para outras localidades, mas caducou antes do início dos trabalhos de implantação. Entre 1839 e 1840, ocorreu outra tentativa que também não se realizou, pois a concessão venceu antes ter início a construção da pretendida estrada. Apesar do esforço feito pelo governo brasileiro para construir ferrovias no país, tal fato só veio a ocorrer a partir da concessão feita a Irineu Evangelista de Souza - o Barão de Mauá em 1852. Depois de um ano, dez meses e dezoito dias, a primeira ferrovia foi inaugurada precisamente no dia 30 de abril de 1854, com extensão de 14,500 km. Seu início é na praia da Estrela, cidade do Rio de Janeiro, com ponto final no Sopé da

³ A Inglaterra deu início à Implantação da Primeira Estrada de ferro, inaugurada no dia 27 de setembro de 1825, com 61 km de extensão, sendo George Stephenson o inventor da primeira locomotiva e construtor da estrada citada. THOMÉ, Nilson. Trem de Ferro – As Ferrovias no Contexto do Século XIX, 2 ed. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1993, p. 18.

⁴ Até 1835, apenas cinco países haviam construído estradas de ferro em seus territórios. Pela ordem, são eles: Inglaterra, Estados Unidos da América, França, Bélgica e Alemanha. Histórico das Estradas de Ferro, 1970.

Serra de Petrópolis, no atual Estado do Rio de Janeiro. O Brasil tornou-se o 19º país com ferrovia, o 6º americano e o 3º da América do Sul⁵.

A construção da primeira estrada de ferro do Brasil foi feita pelo capital privado e nacional que não se beneficiou com o sistema de garantia de juros⁶. Foi o Barão de Mauá o responsável pela organização da empresa ferroviária, que recebeu o nome de E.F. Grão-Pará. O investimento em ferrovias era um bom negócio em várias partes do mundo, mas no Brasil só veio receber as devidas atenções por parte dos investidores estrangeiros depois da iniciativa de Mauá. Logo após, outras estradas de ferro começaram a ser construídas em território brasileiro com capital estrangeiro. Embora várias concessões para construção e implantação de ferrovias, tivessem ocorrido antes, não foi possível reunir os investimentos e as condições necessárias para tal.

Mesmo com a implantação da ferrovia no Brasil a partir de 1854 e com a adoção do sistema de garantia de juros assegurado pelo Governo Central sobre uma determinada quantidade de capital⁷, com privilégio de até 90 anos, doação de terrenos públicos e direito de desapropriação de terrenos privados por utilidade pública, além de outros benefícios que estão estabelecidos pela Lei nº. 641 de 26 de junho de 1852, os investidores estrangeiros ainda não se convenceram que investir em ferrovias no Brasil era um bom negócio, e agiam com cautela. Do ponto de vista legal, a Lei nº. 641 assegurava os instrumentos para a implantação de ferrovias no Brasil, e também garantia o retorno do capital investido através do sistema de garantia de juros de 5% a 7%; isto é, garantia que o investidor aplicasse seu capital com o menor risco possível.

No início dos anos 50 do século passado, foram feitas concessões para a construção de várias estradas de ferro no Brasil, sendo que a E.F. Dom Pedro II⁸ era a mais importante daquele

⁵ Os Estados Unidos da América construiu ferrovias em seu território, seguido por: na América Central, Cuba em 1837 e Jamaica em 1845; na América do Norte, México em 1850; na América do Sul, foram o Peru em 1851, o Chile em 1852 e o Brasil em 1854. PESSOA JR., Délcreciano Ribeiro. Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 245.

⁶ As estradas de ferro que tiveram concessões feitas nos anos 50 do século XIX e iniciaram suas construções, obtiveram a garantia de juros de até 7% ao ano, apenas a E.F. Mauá não conseguiu este benefício, pois sua concessão foi feita pela Província do Rio de Janeiro em 27 de abril de 1852, enquanto a Lei nº. 641 que assegura a garantia de juros só entrou em vigor em 26 de junho de 1852. SILVA, Clodomiro Pereira da. Política e Legislação de Estradas de Ferro. primeira parte – V.I. São Paulo: Typ. Lammert & Comp. 1904, p. 276.

⁷ A garantia de juros foi adotada pela Rússia com o objetivo de atrair capitais para construir estradas de ferro e depois seguida pelos demais países, inclusive a própria Inglaterra que copiou este sistema em 1850, quando iniciou a construção das ferrovias indianas. O Brasil também não ficou fora deste processo e em 1852 sancionou a Lei que regulava este sistema. BATISTA, José Luís. Surto Ferroviário e seu Desenvolvimento. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942, p.414.

⁸ A E.F. Dom Pedro II era uma empresa capitalista subordinada aos interesses escravistas fluminenses. A História da Dom Pedro II de 1855 a 1865 é uma parte da história dos proprietários de escravos fluminense. EL-KAREH, Almir Chaiban, Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro Dom PedroII-1855-1865, Petrópolis,1980, p. 10.

período, pois esta visava ligar a Corte às províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia, São Paulo e Rio Grande do Sul. Em 11 de junho de 1855 deu-se início à construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II (terceira do país), tendo inaugurado seu primeiro trecho em 29 de março de 1858, com extensão de 48,210 km. O Governo Central garantiu 5% de juros à Cia. ferroviária sobre o capital gasto, em sua construção pelo prazo de 33 anos, desde que este não excedesse o valor de 38.000:000\$000. Da mesma forma, a Província do Rio de Janeiro já havia assegurado a garantia de 2% para o capital aplicado na construção do trecho entre o seu território e a Corte.

No mesmo período foi feita uma concessão para organizar e construir uma ferrovia na Província de Pernambuco, cuja construção foi iniciada em 7 de setembro de 1855. Foi a segunda estrada de ferro do país e a primeira do Nordeste, com ponto inicial em Recife e ponto final previsto para o Vale do Rio São Francisco, em uma localidade acima da Cachoeira de Paulo Afonso, possivelmente Petrolina; o seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 7 de fevereiro de 1858, com extensão de 31,510 km, entre Recife e a cidade do Cabo de Santo Agostinho. Seu capital inicial foi fixado em £ 875.123. A quarta ferrovia teve início em Salvador e com ponto final previsto para o Juazeiro, no Vale do São Francisco. Sua construção começou no dia 24 de maio de 1856 e em 28 de junho de 1860 foi inaugurado o primeiro trecho. O capital fixado para garantia de juros de 5% ao ano foi de £ 1.800.000, para as primeiras 20 léguas, ou 120 km de extensão.

Foi a partir da Lei de 1852 que o Brasil deu início à navegação ferroviária, pois a construção das estradas de ferro acima citadas teve suas regras pautadas por esta lei. Mesmo com uma expansão lenta, as estradas de ferro em 1860 não haviam alcançado a extensão de 200 km, mas politicamente foi muito importante, porque estas abriram espaço para acirradas disputas entre as várias regiões do país na busca de concessões para a implantação de ferrovias em seus territórios.

A política de concessão e garantia de juros foi o principal vetor para a implantação e consolidação de ferrovias no Brasil porque para construir uma estrada de ferro era necessário ter a concessão feita pelo Imperador, que tinha o poder de conceder ou negar, embora as mesmas tivessem que ser aprovadas pelo Congresso. Apesar do poder de veto do Imperador, além de enormes poderes que este viesse a exercer sobre esta questão, era necessário negociar com todas as partes interessadas, sobretudo com o Congresso da época, pois dependia do mesmo para governar e conduzir as normas estabelecidas pelo próprio Império.

A implantação de ferrovias e o seu posterior desenvolvimento tornou-se um grande negócio, na verdade o “negócio da Corte”. As pressões vinham de todos os lados; isto é, dos

aliados e dos adversários, dos produtores rurais, negociantes e empresários. Todos buscavam obter concessões para a construção de estradas de ferro. Este processo ficou mais acirrado a partir da segunda metade da década de 60 do século passado. A concessão foi um forte instrumento para se fazer política de favores por parte do Governo Imperial. Embora ela pudesse ser feita para qualquer pessoa ou região do país, sem entraves, o que estava na verdade em jogo era o sistema de garantia de juros e de zonas de privilégios assegurados pelo Governo Central ao capital investido em ferrovias. Sem a garantia de juros, não seria possível obter investimentos para tal empreendimento, pelo menos naquele momento, sobretudo nas províncias do Norte e Nordeste, que não contavam com uma estrutura econômica capaz de arcar com a implantação de ferrovias sem a ajuda do Poder Central. Portanto, a concessão para construir estradas de ferro só tem importância quando a mesma é feita e acompanhada da garantia de juros e dos demais privilégios.

As primeiras estradas de ferro do Brasil foram construídas pelo capital privado (nacional e estrangeiro). A E.F. Dom Pedro II teve que ser inicialmente organizada pela iniciativa privada, mas houve mudança da concessão desta ferrovia e o Governo Central assumiu o controle e a construção da mesma. Quanto às outras estradas de ferro, com concessões feitas nos anos 50 do século XIX, exceto a E.F. Mauá, as demais foram organizadas pelo capital inglês. Mesmo a E.F. Dom Pedro II, de responsabilidade do governo, foi construída com empréstimos obtidos na Inglaterra. Foram feitas cinco concessões⁹ para construção de ferrovias. Três destas tiveram suas primeiras seções inauguradas nos anos 50, a quarta foi entregue ao tráfego em 1860 e a última só teve seu primeiro trecho inaugurado em 1867.

A construção das primeiras estradas de ferro no Brasil está diretamente ligada ao setor agrário exportador, tanto nas províncias do Centro Sul quanto no Nordeste, onde as estradas foram projetadas para estabelecer a integração e ocupação do território brasileiro, cujas primeiras seções também tinham ligação com o setor agrário. A E.F. Dom Pedro II, que tinha como objetivo ligar a Corte às províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia, São Paulo e Rio Grande do Sul, tinha o café como seu principal produto de transporte, assim como o transporte de passageiros. Depois, muitos outros produtos passaram também a ser transportados pelas estradas de ferro Recife ao São Francisco, com seu primeiro trecho entregue ao tráfego em 1858, e a

⁹ As primeiras concessões feitas nos anos 50 do século XIX, foram para as estradas de ferro Grão-Pará ou Mauá, Dom Pedro II, Recife and São Francisco Railway, Bahia and São Francisco Railway e Santos a Jundiá Railway. SILVA, Clodomiro Pereira da. *Política e Legislação de Estradas de Ferro*. primeira parte – V.I. São Paulo: Typ. Lammert & Comp. 1904, op. cit., p. 410.

Bahia ao São Francisco, inaugurada em 1860; ambas transportavam açúcar, café, fumo, algodão, cereais e passageiros.

São Paulo foi uma das primeiras províncias a receber concessão para construir estradas de ferro, feita através da Lei nº. 115 de 30 de março de 1838, que autorizou o Governo da Província a fazê-lo. No entanto, só conseguiu inaugurar o seu primeiro trecho em 1867. A E.F. Santos a Jundiaí foi a que deu início à arrancada paulista na construção de ferrovias. Esta estrada foi organizada com capital inglês e contou com a ajuda do Barão de Mauá, inclusive ele foi sócio da mesma. O café era o principal produto transportado por esta estrada entre o interior e o porto de Santos além do transporte de passageiros. O governo brasileiro buscou de imediato introduzir o sistema de transporte ferroviário no país, mas naquele momento as condições políticas, econômicas e sociais eram bastante instáveis. No campo político, o país estava passando por uma transição muito lenta e de longa duração. Aguardava-se a Maioridade de Dom Pedro, que só ocorreria em 1842. Por outro lado, nesse período explodiram vários movimentos armados em todo o território nacional: ao Sul tivemos a Farroupilha, no Norte a Cabanagem e no Nordeste a Balaiada, além de outros. Estes movimentos foram eliminados militarmente, fazendo com que o governo destinasse grandes somas de recursos da combalida economia do país para financiar as operações militares com o objetivo de combater os movimentos de contestação.

Mesmo o Brasil passando por estas crises, o Pe. Diogo Feijó quando fazia parte da Regência, em 1835, viajou pela Europa com o objetivo de obter investimentos estrangeiros para a implantação de ferrovias. Ele tentou conseguir recursos, sobretudo de ingleses, franceses e belgas, mas naquele momento os investidores destes países não demonstraram interesse. Por outro lado, os banqueiros destes países não estavam seguros quanto ao desempenho da economia brasileira e fizeram exigências que inviabilizaram os empréstimos de libras ao governo e às empresas nacionais. Apesar do Regente brasileiro demonstrar que era muito compensador para aqueles capitalistas investir em ferrovias, inclusive nas regiões em que as condições econômicas eram desfavoráveis, não convenceu. No entanto, anos mais tarde, o primeiro investidor que demonstrou interesse por estes incentivos foi o industrial e banqueiro brasileiro, o Barão de Mauá.

A partir do momento em que Mauá teve a concessão para construir a sua ferrovia, foi possível organizar e concretizar a construção de outras ferrovias no país. Mauá foi o grande incentivador e organizador de empresas ferroviárias. À medida que o Brasil começava sua consolidação como nação, conseguindo uma maior estabilidade política e econômica, foi possível fazer com que os ingleses comessem a investir em ferrovias, assim como em outros

empreendimentos. Assim, a E.F. Recife ao São Francisco Railway, que contou com colaboração de Mauá para a sua organização, os empréstimos para a construção da E.F. Dom Pedro II, e a organização e implantação da E.F. Bahia ao São Francisco Railway são provas concretas da mudança de comportamento dos ingleses em relação ao Brasil. Depois destes investimentos aparentemente modestos, mas significativos para aquele período, os ingleses passaram a investir grandes somas de recursos no setor ferroviário em todo o país.

As estradas de ferro implantadas no Brasil tinham fortes ligações com o setor agrário exportador, que na época contava com poucos produtos como café, açúcar e tabaco. Seus primeiros trechos inaugurados atravessavam áreas produtoras desses gêneros, embora a continuidade de três ferrovias visassem a avançar para o interior do território brasileiro. A E.F. Dom Pedro II procurava combinar as áreas produtoras de café e açúcar do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo ao mesmo tempo em que avançava para o interior do país (lentamente) com a finalidade de desbravamento. As estradas de ferro Recife ao São Francisco e Bahia ao São Francisco, também foram construídas com o objetivo de integração do território brasileiro, porém os seus primeiros trechos entregues ao tráfego não ultrapassavam as áreas produtoras de açúcar e tabaco, pois as obras destas ferrovias ficaram paralisadas por vários anos, frustrando as expectativas do Governo Imperial e dos provinciais.

O avanço dessas estradas para o interior se deu de forma muito lenta, mesmo com as enormes vantagens proporcionadas pelo sistema de garantia de juros e privilégios; sobretudo, para as estradas de ferro de Pernambuco e Bahia em que a taxa de juros chegou a 7% ao ano; 5% garantida pelo Governo Central e 2% pelos governos provinciais. Apesar de todas estas vantagens, o prosseguimento e expansão destas estradas esbarravam nos entraves de ordem política e econômica.

Do ponto de vista político, o Governo Imperial deveria manter um certo equilíbrio para atender suas bases políticas ou clientelistas que solicitavam a construção de ferrovias nas várias regiões do País. Com relação a questão econômica, os recursos eram limitados, mesmo contando com empréstimos ingleses, e as ferrovias recebendo muitas vantagens proporcionadas pelo sistema de garantia de juros e beneficiadas pelos mecanismos de renúncias fiscais na importação de equipamentos destinados ao funcionamento do transporte ferroviário, apesar destas condições as companhias ferroviárias não avançaram além das áreas produtoras citadas acima. No entanto, o Governo Central tinha que honrar os compromissos com os empréstimos externos feitos por ele, ao mesmo tempo que era necessário assegurar a garantia de juros para os investidores em

ferrovias, tanto os nacionais quanto os estrangeiros. Por esses motivos, as ferrovias implantadas no Brasil até 1860 não ultrapassou os 200 km de extensão de estradas de ferro em tráfego.

Rives, Mendez e Puente (1980) destacam que o ato de construir uma estrada de ferro é muito complexo, porque além de exigir gigantescas somas de recursos financeiros, também é necessário ter mão-de-obra qualificada, incluindo o pessoal de nível superior, assim como uma enorme estratificação de funções que vai do cavador de valas aos engenheiros, mestres de obras e construtores de pontes e túneis, isso sem contar o período após a construção, quando os trens iniciam suas operações, exigindo outros profissionais, como maquinistas de trens, agentes de estações, pessoal de oficinas, além do corpo administrativo.

No caso brasileiro, a situação era mais dramática, porque ainda não existia uma mão-de-obra livre e disciplinada para tais tarefas, como ocorria na Europa. Predominava o trabalho escravo, era uma barreira a mais que deveria ser superada para o bom desempenho das atividades ferroviárias do país. Inclusive toda a mão-de-obra mais qualificada foi contratada fora do país, pelo menos no início da implantação e só posteriormente, os brasileiros passaram a ter o domínio das técnicas ferroviárias, inclusive da engenharia.

Os investimentos ingleses em ferrovias aumentaram significativamente no Brasil, sobretudo depois da construção da E.F. Santos a Jundiaí em São Paulo, inaugurada em 1867. Daí em diante, muitas outras companhias férreas foram organizadas e iniciaram as suas construções nas várias regiões do país. Os ingleses deram a arrancada na construção de estradas de ferro em São Paulo, sendo a primeira ferrovia construída em território paulista com recurso externo. A partir desta ferrovia foi possível que outras estradas fossem organizadas e construídas com investimentos locais, com recursos dos próprios produtores de café.

As ferrovias expandiram rapidamente pelos vários continentes. É notável que o momento em que o Brasil inaugurava a sua quinta estrada de ferro, no ano de 1867, já havia 35 (trinta e cinco) países e colônias da Europa, da América, da Ásia e Oceania com estradas de ferro construídas em seus territórios. Tal expansão é prova de que os investimentos em ferrovias naquela época era um bom negócio. Os países centrais foram os grandes responsáveis por esta expansão, sobretudo a Inglaterra, que além de vender todos os equipamentos para as ferrovias, cedia técnicos e fazia empréstimos para os países e empresas investidores nesse setor.

O mercado para a expansão do setor ferroviário era muito promissor, e a Inglaterra foi o país com maior presença na implantação de ferrovias nas várias partes do mundo. Nesse mesmo período, vários países concorriam com a Inglaterra, entre eles os EUA, França, Bélgica e outros. No entanto, os ingleses eram hegemônicos no setor ferroviário, tanto na política quanto na

economia. Os ingleses faziam empréstimos aos governos dos países dependentes e investiam na construção de ferrovias, no funcionamento e no controle destas. Era uma operação segura em que os seus investimentos corriam pouco risco. Os investidores em ferrovias ganhavam com o processo de troca dos equipamentos, com os fretes, subvenções ou renúncias fiscais promovidas pelos governos desses países. Ainda recebiam juros pelos empréstimos e garantia de juros.

Por falta de recursos próprios, diversos países tiveram que recorrer aos investimentos estrangeiros para construir portos e estradas de ferro, mesmo que tivessem de pagar um elevado preço, com certeza o suficiente para financiar parte significativa da industrialização de países como a Inglaterra, França, Bélgica e os Estados Unidos da América. Enquanto os países acima citados prosperavam e suas indústrias expandiam de forma dinâmica, os outros países continuavam exportando matérias-primas e produtos agrícolas de pouco valor agregado e com baixos preços no mercado. O resultado é um forte endividamento destes, enquanto que, o capital estrangeiro, aos poucos, ia se impondo frente aos governos e empresas nacionais.

Com o processo de subvenção dos equipamentos para as ferrovias e a garantia de juros para a construção de estradas de ferro, que tinham como princípio contribuir para o desenvolvimento interno de cada país, e também por falta de uma política mais cuidadosa para a implantação de ferrovias e outras obras de infra-estrutura, que tornou-se danosa aos interesses nacionais, pois a cada ano que passava a dependência e o endividamento do país aumentava. Essa forma adotada acarretou enormes somas de recursos financeiros para pagar a garantia de juros e outros encargos aos países credores.

Apesar da dominação do capital inglês em vários setores da economia brasileira, sobretudo no ferroviário, Mauá¹⁰ esteve presente com o seu capital, subscrevendo ações das cinco primeiras estradas de ferro do país, sendo que em uma destas ele era o proprietário e o maior acionista. A visão de Mauá como homem de negócios estava muito à frente do período em que viveu, apesar de as circunstâncias daquele tempo lhes impusesse limites. De qualquer forma, Mauá deu início à era ferroviária brasileira, contribuindo com o seu conhecimento empresarial para a formação de empresas ferroviárias no país.

Se por um lado, na metade do século passado, a situação do país era bem demarcada pela existência de senhores e escravos, por outro, poderíamos também lembrar o “antagonismo” entre campo e cidade. A cidade estava em sintonia com as novidades e novas idéias vindas da Europa,

¹⁰ Mauá além de construir a primeira Estrada de Ferro do Brasil, foi também um grande incentivador desse sistema e emprestou £ 10.000 para construção da E.F. Bahia ao São Francisco, subscreveu 1.000 ações para a E.F. Dom Pedro II, foi sócio e fundador das estradas de ferro Recife ao São Francisco e Santos a Jundiá. BESOUCHET, Lídia. Mauá e seu Tempo. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1978, pp. 155, 165.

já o campo era bem marcado pelas suas próprias relações patriarcais e rurais. Mesmo com estas diferenças, foi possível introduzir parte desta modernidade européia de importância tanto para o meio urbano quanto ao rural.

Mas até chegar a este estágio, vários fatores contribuíram. Enumeramos alguns, como o fim de conflitos armados que eclodiram entre a década de 30 e 60 do século passado, e o fim do tráfico negreiro em 1850 e a entrada em vigor da Lei nº. 641, de 26 de junho de 1852, que estabelecia o sistema de garantia de juros. Entretanto o elemento mais importante deste período foi o aumento fantástico da produção de café, que em 1850 representava 41,10% das exportações do Brasil e em 1860 já eram 48,80%. Já em 1870, há uma pequena baixa em relação à década anterior, com a exportação em 45,50%, da produção.

Todos estes fatores contribuíram para um certo dinamismo no setor ferroviário. Em todo este período foram criadas as bases concretas para o grande desenvolvimento das ferrovias que começaria a ocorrer a partir do início da década de 70. Mas o fator mais importante do ponto de vista econômico é o fato de este setor ter conseguido atrair muitos investimentos da Inglaterra. O capital nesse país estava em franca expansão e os investimentos em ferrovias faziam parte da estratégia de acumulação do capitalismo inglês, embora o período entre 1873 e 1879 tenha sido marcado pela grande crise econômica mundial, que inibiu os investimentos.

Durante esse período, o governo brasileiro conquistara uma razoável confiança tanto do governo Inglês quanto dos capitalistas daquele país e de outros. Na verdade, a primeira etapa do ferroviário brasileiro ocorreu de forma muito lenta, porém sua importância foi chamar a atenção para o papel que o setor representava para os futuros investidores, enquanto empreendimento, com a certeza de que haveria retorno do capital aplicado. Esse período, entre 1854 e 1870, também proporcionou grandes disputas internas pela busca de implantação de estradas de ferro em todas as regiões do país. Foi o período de consolidação das ferrovias não só como sistema de transporte, mas também como um bom negócio para os investidores do setor.

1.3 Aspectos comparativos entre as ferrovias brasileiras e de outros países

Não é objetivo deste trabalho aprofundar análises comparativas entre a implantação e desempenho das ferrovias nos vários países, mas algumas referências se fazem necessárias para que possamos verificar como o Brasil se situa neste processo. Os países mais importantes para a história das ferrovias são a Inglaterra e os Estados Unidos. O primeiro foi responsável pela criação da primeira locomotiva e pela construção da primeira estrada de ferro do globo terrestre,

inventos que são resultado da Revolução Industrial iniciada naquele país e o segundo contribuiu com a fantástica expansão ferroviária fora da Europa, logo após o seu “inventor”¹¹.

As estradas de ferro construídas na Inglaterra estão diretamente ligadas às áreas industriais, que por sua vez fortaleceram, sobretudo as indústrias siderúrgicas e metalúrgicas que também contribuíram para o aprimoramento tecnológico de muitos setores, que além de atingir mercados até então inacessíveis, diminuíram o custo dos transportes e, portanto, os preços de venda das mercadorias, permitindo vender mais e mais rapidamente, Rioux (1975). As estradas de ferro inglesas foram construídas nas regiões de muitas indústrias e bastante povoadas para o padrão populacional daquela época. Elas transportavam produtos industriais, agropecuários, pessoas e matérias-primas, como ferro, carvão mineral, madeira e outras, portanto as ferrovias eram parte integrante do progresso e desenvolvimento econômico inglês.

Em 1830, foi inaugurada mais uma estrada de ferro na Inglaterra, localizada entre Manchester e Liverpool, dois grandes centros industriais onde predominava sobretudo a indústria têxtil. A expansão das ferrovias inglesas foi rápida e contribuiu para a alavancagem do desenvolvimento industrial, dinamizando a circulação de produtos industrializados, agrícolas, matérias-primas e pessoas. Todo esse processo estava diretamente ligado à expansão do capitalismo inglês e à Revolução Industrial, que ultrapassou as fronteiras da Inglaterra para o resto do mundo. Entre 1825 e 1850, a Inglaterra ultrapassou a casa dos 10.000 km de estradas de ferro construídas em seu território.

Quanto aos Estados Unidos, o seu desenvolvimento ferroviário é semelhante ao inglês (embora sua expansão tenha sido bem maior), particularmente no início da sua implantação, porque estava diretamente ligado ao processo de industrialização daquele país e foi instalado em áreas povoadas e industrializadas. Posteriormente, as ferrovias americanas tiveram um importante papel na ocupação territorial do país, que na época contava com grandes espaços vazios na parte Central e Oeste¹². As primeiras estradas de ferro foram construídas na porção oriental dos EUA. A primeira locomotiva a funcionar foi a Stourbridge na linha de Stourbridge

¹¹ A primeira locomotiva foi inventada por George Stephenson em 1821, na Inglaterra, e a primeira Estrada de Ferro foi construída pelo mesmo e inaugurada em 27 de setembro de 1825, com 61 km de extensão, trecho entre Stockton e Darlington, em sua primeira viagem a locomotiva puxou 21 vagões com 600 pessoas e 10 carregados com carvão. Museu da RFFSA, Recife, 1990, p.4.

¹² A primeira ligação continental Nova York – São Francisco terminou em 1869, graças a inúmeras proezas, reduziu o trajeto de seis meses para uma semana, reforçando o mercado nacional e abrindo as portas para o Oeste. As companhias também receberam o privilégio de distribuir terras de colonização ao longo das novas vias. De um golpe, a região do Nordeste acelera sua industrialização graças à rede ferroviária, exceto a metalurgia que encontra dificuldades em se emancipar da tutela inglesa, pelo menos até 1850. RIOUX, Jean-Pierre. A Revolução Industrial 1780-1880. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1975, p.69.

Lion, ligando as minas de carvão de Carbondale ao porto de Honedale, na Pensilvânia, e tinha 25 km. de extensão, tratava-se de uma pequena ferrovia.

As estradas de ferro dos EUA, além de integrarem os centros produtores já existentes da porção Leste ou Oriental, desempenharam um importante papel na ocupação populacional da parte Oeste. Para isto o Governo Central decidiu que, politicamente, a construção de estradas de ferro que ligavam a Costa Oriental a Costa Ocidental (do Atlântico ao Pacífico) era muito importante para a integração e desenvolvimento do país como um todo, assim como o povoamento daqueles imensos vazios demográficos.

As ferrovias americanas que avançavam para o interior com o objetivo de desbravamento e colonização, de modo geral, procuravam também fazer a integração com o transporte fluvial e terrestre. Com isto, tornava-se bem mais dinâmico o processo de desenvolvimento econômico e a circulação de mercadorias, matérias-primas e pessoas. Esta combinação fez com que a indústria do setor de transportes ampliasse bastante. Os investimentos nesta área foram incalculáveis, pois as ferrovias foram responsáveis por grandes acumulações de capital, assim como os outros meios de transporte, mas na época as estradas de ferro tinham a prioridade dos investidores por se tornarem mais vantajosas e também por contarem com o decisivo apoio do Governo Central.

No caso dos EUA, essa preferência era ainda maior, pois oferecia muitas oportunidades para a acumulação de capital, já que todos os setores da economia estavam em expansão. Para que tenhamos uma idéia desse processo, os EUA já contavam com um grande parque industrial e a ferrovia teve enorme importância para o aumento da industrialização porque demandava uma série de produtos, não só das indústrias siderúrgicas e metalúrgicas, mas também de vidro, madeira e construção civil. As empresas ferroviárias americanas tinham oportunidade de comprar seus equipamentos tanto na Inglaterra como nos EUA, de acordo com Cechin (1978) das 450 locomotivas existentes, em 1839, apenas 117 eram importadas. A partir destes dados verificamos como é notável o desempenho das fábricas e oficinas dos EUA, nesse ramo industrial.

O Estado Americano¹³ teve um papel fundamental para o desenvolvimento tanto das ferrovias quanto de seu processo de industrialização; portanto, para a acumulação de capital. As ferrovias da Inglaterra eram mais competitivas e nesse particular existe uma diferença entre os dois países; não que o Estado inglês estivesse ausente, mas sua presença era menor. Nos outros

¹³ Nos EUA, o Estado doou grandes extensões de terras aos construtores de ferrovias ao longo dos territórios pouco povoados do Leste e Oeste e forneceu capitais em dinheiro e em crédito. Esse crédito alcançou cerca de 30% da capitalização global das ferrovias no período até o início da Guerra. CECHIN, José. A Construção das Ferrovias no Brasil do Século XIX. Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH, UNICAMP, 1978, p.11.

países industriais da época, o processo não foi diferente, ou seja, o Estado esteve muito presente na construção de suas estradas de ferro. Além de ser responsável pelas concessões, era também o grande investidor nesse setor tido como fundamental. No caso desses países, sobretudo nos EUA, as estradas de ferro foram um forte instrumento de integração nacional.

As estradas de ferro de desbravamento, tidas como transportadoras do progresso e da riqueza, também contribuíram para a ocupação dos espaços vazios como ocorreu nos EUA, Rússia e, mais tarde, na Austrália. Mas para que estas assumissem tal papel foi necessário que os governos desses países assegurassem política e economicamente a decisão de fazer os trilhos chegarem onde não havia ninguém; ou seja, nas localidades mais distantes e isoladas dos seus territórios. Com eles um conjunto enorme de atividades também chegaram; ou seja, as pessoas foram ocupando tais espaços e empreenderam o desenvolvimento necessário ou esperado.

As três grandes ferrovias Leste-Oeste dos EUA, a Pacífico Norte, Centro e Sul, antes de chegarem a seus pontos terminais faziam integração com o sistema de transportes hidroviários (fluvial e lacustre), pois estas estradas tinham que atravessar várias redes fluviais em seu percurso, facilitando a ligação destes sistemas. O Estado e as decisões de governo foram fundamentais para que ocorresse esse processo, que contribuiu bastante para a ocupação e colonização dos espaços vazios, além de acelerar o desenvolvimento destas áreas antes desocupadas. São ferrovias que fizeram a integração territorial do país juntamente com uma enorme rede de estradas de ferro de menor porte que se interligavam, contribuindo com o desenvolvimento industrial e econômico de muitos setores da economia dos EUA.

O Brasil tem algumas semelhanças com os EUA, pois os dois países têm aproximadamente a mesma extensão territorial e na segunda metade do século passado existiam grandes espaços vazios em seus territórios que contavam com enormes bacias hidrográficas banhadas por muitos rios. Quanto ao relevo, a porção oriental dos EUA é formada por planaltos de formações geológicas antigas (Proterozóica, Paleozóica e Mesozóica) e pouco abruptos, assim como por partes de áreas de planícies; que têm a mesma formação geológica dos relevos e planícies do Brasil. Estas áreas contribuem bastante para a elaboração dos traçados das estradas de ferro e diminuição dos custos de sua implantação, quanto menos abrupto for o relevo, menor será o número de obras de arte (túneis e pontes).

Ainda com relação ao relevo, toda porção Oeste ou Ocidental dos EUA é formada por elevadas cordilheiras denominadas Montanhas Rochosas. As mesmas por serem de formação geológica recente estão sujeitas a instabilidades tectônicas, que geram terremotos. A implantação de ferrovias nesta parte do país requereu e requer sofisticadas tecnologias de construção civil,

além de elevar consideravelmente os custos de construção. Do ponto de vista climático, os climas predominantes nos EUA são desérticos e semi-áridos na porção Ocidental e temperados no resto do território.

O Brasil não tem os climas temperados e desérticos e nem relevos de formação recente, que são, formados na Era Cenozóica ou Terciária. Os climas são tropical e equatorial e os relevos são de formações geológicas antigas. Estas áreas dominadas pelos climas citados eram cobertas por compactas florestas tropicais e equatoriais. No que diz respeito à construção de ferrovias, esses terrenos apresentam bem menos barreiras do que aqueles do Oeste norte-americano. As porções orientais dos EUA e do Brasil contavam com maior índice de povoamento em que as atividades econômicas eram mais intensas e se desenvolviam cada qual ao seu nível. O Centro e Oeste de ambos os países apresentavam vazios demográficos. Os EUA elaboraram e executaram uma política de povoamento daquelas áreas. O Brasil ainda não tinha uma política de ocupação do interior. Ela foi ocorrendo espontaneamente e de forma muito lenta. Simplificadamente são estas as semelhanças e diferenças entre os dois países no período de implantação do sistema de transporte ferroviário. Quando foi implantada a primeira estrada de ferro no Brasil, os EUA já haviam construído milhares de quilômetros em seu território.

Em outros países com extensão continental como a Rússia, o processo de implantação de suas ferrovias também teve o objetivo de desbravamento e penetração. Tal objetivo aliava-se à integração das áreas industriais onde a ferrovia estava diretamente ligada à industrialização, da mesma forma que ocorreu com os EUA. Os russos seguiram com as suas ferrovias, fazendo a integração do país. A Rússia foi o país que criou o sistema de garantia de juros com o objetivo de atrair investimentos para construção de estradas de ferro, como já foi citado anteriormente. Esse sistema se expandiu por vários outros países, e tudo leva a crer que foi o mais eficiente na obtenção de investimentos para construção e expansão de estradas de ferro naquele momento histórico do processo de acumulação capitalista.

No caso da América do Sul, em termos comparativos, a Argentina se destaca por ser o segundo país mais extenso da parte Sul do continente americano que implantou ferrovias no início da segunda metade do século passado. Em 1860 ela não tinha ultrapassado a casa dos 40 km de estrada de ferro em tráfego e em 1865 havia apenas 249 km de ferrovias construídos. O crescimento e expansão das ferrovias na Argentina, nos primeiros 10 anos a partir do seu início, foi muito lento. Comparando seu desenvolvimento ferroviário, é bastante semelhante ao que ocorreu no Brasil.

A Argentina em 1870 era bastante despovoada, existiam grandes espaços vazios, segundo Alimonda (1982), a densidade demográfica da Província de Buenos Aires nessa época era de 0,9 ha/km² e era a região com maior número de pessoas do país; portanto, tinha mais uma semelhança com o Brasil. Outro ponto semelhante ao Brasil é que as ferrovias da Argentina não tinham relação com o processo de industrialização, pois o mesmo não existia nesses países. A partir de 1870, a expansão das ferrovias argentinas foi bem mais dinâmica do que no Brasil e por decisão política elas avançaram para áreas despovoadas do país, para todas as direções Norte, Sul e Oeste. Na Argentina as ferrovias contribuíram fortemente para o processo de integração do país, propiciando mais diversificação econômica e divisão social do trabalho, como demonstra o texto abaixo:

“ Assentando as bases para uma divisão orgânica do trabalho entre as regiões, a estrada de ferro criou, ao mesmo tempo, a possibilidade para o avanço decisivo da Unificação política. Neste sentido, pode-se concluir que a previsão de Alberdi estava certa mesmo que com muito cândido iluminismo. Para a década de 1890, todas as capitais provinciais, mesmo Paraná e Corrientes, tinham sido alcançada pelas ferrovias. De agora em diante a unificação política e a econômica poderiam se desenvolver paralelamente; quando aparecessem conflitos, as tropas nacionais poderiam chegar para intervir nas situações provinciais díscolas” (Alimonda, 1982, p.101.)

As estradas de ferro da Argentina tiveram um papel muito importante no processo de povoamento daquele país. Os trilhos chegavam primeiro onde não havia ninguém e sobre eles as locomotivas com os seus vagões, trazendo pessoas e seus pertences, garantindo assim o processo de colonização e povoamento dessas regiões. Desta forma, as estradas de ferro levaram o progresso para os lugares mais distantes do território argentino.

Em 1907, o escritor Euclides da Cunha demonstrou que aquilo que é causa para a Argentina é efeito para o Brasil, diz ele: *“o progresso ¹⁴ atual advém-lhes, antes de tudo, de suas estradas de ferro, as nossas estradas que resultam, antes de tudo, do nosso progresso”*. Apesar da implantação dos caminhos de ferro nos dois países não ter relação com o processo de industrialização, pois ele não existia, no caso argentino, as ferrovias estavam bem mais relacionadas com a integração nacional do que no Brasil. Neste particular, a Argentina tem uma

¹⁴ Por decisão política em várias partes do mundo, as estradas de ferro foram fundamentais para quebrar o isolamento geográfico de muitas regiões. O objetivo desta política foi estabelecer comunicação, integração e povoamento do território por meio de ferrovias. Este processo era muito freqüente nos EUA e Rússia em que as estradas de ferro partiam de regiões habitadas e industriais para as desabitadas, por isso estas ferrovias foram denominadas de embrenhamento. Na América do Sul este processo foi diferente, pois ainda não havia indústrias e nem possibilidade de implantação imediata, mas na Argentina as estradas de ferro serviram para a integração, contribuíram como processo em várias localidades distantes mas “sem indústrias”, no Brasil estas chegaram por conta deste progresso, “também sem indústrias”. CUNHA, Euclides da. *A Margem da História*. São Paulo: Editora Cultrix, 1975, p. 109.

certa semelhança com os EUA na sua ocupação do Centro e Oeste do país, pois, também lá, as estradas de ferro tiveram grande importância para a integração e povoamento daquelas áreas.

As estradas de ferro do Brasil tiveram sua expansão bastante limitada, pois as mesmas estavam diretamente ligadas a determinadas atividades econômicas agro-exportadoras e foram implantadas para atender aos interesses dos setores ligados à produção de açúcar, café e, posteriormente, outros produtos. Quer dizer, quando as locomotivas chegaram nessas regiões, as mesmas já tinham sido ocupadas, embora algumas estradas procurassem estabelecer a integração e o povoamento das áreas mais distantes do território. Neste sentido, a diferença entre as estradas de ferro do Brasil e da Argentina é bem nítida; no primeiro já havia uma ocupação da área quando os trilhos chegaram e no segundo eles chegaram para fazer a ocupação e daí desenvolver as atividades econômicas.

Comparando o desempenho ferroviário dos dois países, percebe-se que o início da implantação das ferrovias em ambos foi bastante lento, embora na Argentina o processo tenha sido mais dinâmico; pois em 1870, momento em que se construiu 731 km de estrada de ferro naquele país, o Brasil deveria ter construído proporcionalmente quatro vezes mais, ou seja, 2.824 km; entretanto só havia construído a mesma quantidade de quilômetros do vizinho. Portanto, a integração nacional através dos caminhos de ferro foi somente um sonho do Governo Imperial que não se concretizou; pois, sua pretensão de desbravamento foi muito limitada e ficou aquém das expectativas nos primeiros 30 anos da implantação de ferrovias com estes objetivos no Brasil.

Tanto o Brasil como a Argentina tiveram que construir ferrovias sem que as mesmas contribuíssem com o processo de industrialização desses países, eles dependiam totalmente do exterior para instalar e manter suas ferrovias funcionando. Tal fato não é uma característica só desses países, mas de todos aqueles situados fora do eixo dos países industrializados da época. Mesmo depois de instalado, o ferroviarismo proporcionou condições para o surgimento de apenas algumas indústrias ligadas a este setor, como as oficinas de consertos, que posteriormente passaram a fabricar alguns acessórios para os equipamentos das ferrovias.

Mesmo existindo grandes jazidas de ferro no Brasil e algumas jazidas de ferro e carvão mineral na Argentina, não foi possível articular, pelo menos de forma incipiente, uma indústria metalúrgica e siderúrgica que viesse possibilitar a fabricação de equipamentos ferroviários (locomotivas e vagões). Pois ambos eram países dependentes e, de acordo com a Divisão Internacional do Trabalho daquela época, deveriam vender matérias-primas, produtos alimentares e importar produtos industrializados. O Brasil tinha como principais produtos de exportação o café, açúcar e tabaco; a Argentina contava com trigo e produtos pecuários, ambos tinham que

importar variados tipos de equipamentos, entre eles os ferroviários. Esses pontos são comuns para esses países que, naquela época, mantinham estreitas relações econômicas com a Inglaterra.

1.4 Os caminhos de ferro como símbolo de uma nova era

Como já foi mencionado, as estradas de ferro do Brasil tinham estreitas relações com atividades econômicas exportadoras de produtos agrícolas e matérias-primas. Mesmo com os incentivos do Governo Imperial, como isenção para aquisição de equipamentos e material necessários ao consumo das ferrovias, zona de privilégios e garantia de juros, as mesmas demoraram muito tempo para ultrapassar os limites dessas regiões produtoras de café, açúcar e fumo. O avanço dessas ferrovias muitas vezes dependiam da expansão dessas atividades econômicas; assim, destacamos a Província de São Paulo, que só inaugurou sua primeira estrada de ferro 13 anos após a implantação da primeira ferrovia no Brasil. O desempenho econômico e o avanço das ferrovias nessa Província, depois Estado, foi bem superior ao das outras províncias.

São Paulo também contou com investimentos estrangeiros para construir ferrovias. A principal delas foi construída com recursos vindos de fora, a E.F. São Paulo Railway¹⁵. Os recursos locais destinados à implantação das estradas de ferro foram bem mais acentuados, isto quer dizer que, os produtores de café também foram grandes investidores em ferrovias. O porto de Santos foi, por muito tempo, o grande escoadouro da produção de café transportado por essa ferrovia. Depois, foram implantados vários outros caminhos de ferro em São Paulo, o que só foi possível após a inauguração da Santos a Jundiaí. O seu primeiro trecho entregue ao tráfego em 16 de fevereiro de 1867, e somente em 8 de setembro de 1868 foi inaugurada toda a extensão da ferrovia. Estes primeiros quilômetros de estrada construídos eram “uniaxiais”¹⁶, isto é, não tinham ramais.

A Província de São Paulo teve um dinâmico desenvolvimento de suas ferrovias, se comparado com as demais províncias, sobretudo das do Nordeste. Mesmo assim, é possível observar que, apesar desse dinamismo, quando as ferrovias chegavam em algum ponto desta

¹⁵ A E.F. São Paulo Railway liga o porto de Santos à cidade de Jundiaí, no interior do Estado de São Paulo, e assegurou o monopólio do transporte de café, passageiros, produtos industrializados e outras mercadorias entre o porto e o interior durante 71 anos. O monopólio da São Paulo Railway só foi quebrado na década de 30, precisamente em 1936, com a conclusão do ramal da linha férrea entre Mairinque e Santos, construído pela estrada de ferro Sorocabana, embora sua concessão tenha sido feita na década de 1890. SAES, Flávio. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec/INL, 1981, p.53.

¹⁶ De acordo com as regiões atravessadas pelas estradas de ferro, sob o ponto de vista das possibilidades econômicas, elas constituem-se de linhas isoladas, como: estradas uniaxiais e pluri-axiais, que tem a forma espinhal, ou seja, recebem ramais de ambos os lados. Esta classificação é predominante no Brasil, embora se fale de redes ferroviárias, trata-se de apenas força de expressão, pois até 1949 ainda não havia uma rede propriamente dita. SILVA, Moacir M. F.. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1949, pp. 97,99.

Província o qual já estava ocupado com pessoas que produziam café. Na Província de São Paulo, que depois se tornara Estado, a maioria das ferrovias não foram instrumentos de povoamento ou colonização, pois o espaço já havia sido ocupado antes delas chegarem; entretanto, contribuíram para a formação de algumas cidades que surgiram depois. Foram também importantes para o transporte dos imigrantes e para a população em geral que ia trabalhar ou morava no interior de São Paulo. A E.F. Mogiana ultrapassava os limites do café, pois conseguiu fazer com que seus trilhos chegassem a várias localidades antes do café.

De acordo com Cano (1977), a expansão dessas ferrovias não se restringiu a viabilizar uma acumulação pela expropriação das terras, ou ainda a proporcionar lucros privados nas transações de terras em que a propriedade privada já estava consolidada. Em qualquer parte do mundo, a construção de ferrovias é um empreendimento capitalista de grande importância para reprodução e acumulação do capital, que permite a aplicação de elevadas quantias de investimento e diminuição dos custos da produção de matérias-primas, produtos industrializados e alimentícios, diminuindo os gastos com transportes desses, além de assegurar a comunicação entre as várias regiões. No caso de São Paulo, diminuíram-se os gastos com o transporte do café, até então feito por tropas de burros, e contribuíram com o aumento da produção cafeeira e com a ampliação das margens de lucros.

A expansão cafeeira paulista entre a segunda metade da década de setenta e a primeira de oitenta coincide com o chamado surto ferroviário brasileiro, período em que grande número de estradas de ferro foram construídas no Nordeste, Sudeste e Sul. Desse surto ferroviário, destacam-se as vias férreas de São Paulo como sendo aquelas que apresentaram os melhores resultados financeiros e eficiente meio de transporte, como também contribuiu poderosamente com o processo de acumulação da economia cafeeira paulista. As ferrovias de São Paulo foram capazes de criar condições para melhoria da competitividade do setor agrário exportador, para o desenvolvimento de outras atividades agrícolas domésticas e proporcionar lucratividade aos seus acionistas. Portanto, operaram como empreendimentos capitalistas modernos.

A presença do Estado no processo de implantação e expansão das ferrovias paulistas no decorrer do Império e início da República foi menor do que em outras regiões. Destacamos também que o conjunto dessas estradas foram construídas pelo capital privado nacional, proveniente do complexo cafeeiro, exceto o da Estrada de Ferro São Paulo Railway, construída com investimentos ingleses, sendo que o Governo Federal só veio a construir uma grande ferrovia em São Paulo após a Proclamação da República, a E.F. Noroeste do Brasil. As estradas de ferro de São Paulo representam parcela significativa de extensão ferroviária do Brasil.

Terminado o Império, estas representavam cerca de 24% do total construído, caindo para 22% em 1940. Esta porcentagem não se alterou no decorrer das décadas seguintes, pois a expansão ferroviária do país era muito lenta ou já havia estacionado.

As estradas de ferro de São Paulo foram construídas para atender aos objetivos econômicos; entretanto, algumas ferrovias combinavam os interesses da economia com os objetivos de integração nacional, embreamento e povoamento, a Cia. Mogiana teve esse papel. Após o fim do Império estabeleceu ligação com a navegação do Rio Grande - Paraná e com as estradas de ferro de Minas e Goiás. Outra estrada de ferro de São Paulo, construída com esses fins, foi a Noroeste do Brasil¹⁷, com ponto inicial em Bauru e que deveria ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico; seu traçado atravessa os estados de São Paulo e Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul, e a Bolívia, com ramal para o Paraguai, além de estabelecer ligação com a Navegação fluvial dos rios Paraná e Paraguai.

Segundo Euclides da Cunha, a construção dessa estrada de ferro era prevista para ocorrer no início da implantação dos caminhos de ferro no Brasil; no entanto, seu primeiro trecho só conseguiu ser entregue ao tráfego em 1904, com aproximadamente 40 anos de atraso. Embora a estrada de ferro São Paulo a Cachoeira fosse um ramal da Central do Brasil, que se estendeu até a cidade de São Paulo, esta via férrea, no entanto, não foi construída pelo Governo, pois a mesma, até 1890, pertencia a uma empresa particular. Portanto a Noroeste do Brasil foi a primeira grande estrada de ferro construída pelo Governo Central no Estado de São Paulo. Silva (1904) destaca que a construção dessa ferrovia era de fundamental importância para garantir a Segurança Nacional, estabelecer as comunicações com aquela imensa área do Oeste do Brasil e em caso de Guerra proporcionava rapidez para deslocamento de soldados e equipamentos militares, além de estabelecer ligações com os países vizinhos, possibilitar o desenvolvimento de atividades econômicas e assegurar o transporte de passageiros e produtos das regiões por ela servidas.

“A E.F. São Paulo a Cachoeira iniciou sua construção em 31 de março de 1873, com ponto final em Cachoeira onde estabeleceu ligação com o ramal de São Paulo da E.F. Central do Brasil. Em 8 de julho de 1877 foi inaugurado o tráfego de toda linha com a extensão de 231,020 km. Foi a estrada resgatada pelo governo provisório em 1890, mediante a quantia de 10.000:000\$000, assumindo a responsabilidade da dívida no valor de 5.367:000\$000 (ouro) além da dispensa de juros pagos pelo governo no valor. 6.667000\$000 ao todo pagou o governo 23.253:000\$000. O custo da

¹⁷ A E.F. Noroeste do Brasil iniciou sua construção em junho de 1905, com marco zero em Bauru – SP e com ponto final em Corumbá e estabelece ligação para Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, através da Cia Férrea Boliviana e deveria alcançar o litoral do Pacífico (Chile e Peru). No Brasil, a Noroeste estabeleceu ligação com o Atlântico por meio da E.F. Sorocabana, a E.F. Noroeste tem 1.600 km de extensão, incluindo o ramal de Ponta Porã. QUEIROZ,

estrada era de 14.300:000\$000 na época em que foi resgatada” (Série Retrospectiva – Censo de 1907 Vol. 1986, pág. 22)

A produção cafeeira da atual região Sudeste teve um papel decisivo na reestruturação da economia brasileira a partir da segunda metade do século XIX, principalmente a cafeicultura da Província de São Paulo, que combinou trabalho escravo com o trabalho livre e assalariado do imigrante, a parceria e o colonato; ao mesmo tempo possibilitou a diversificação da agricultura e da economia paulista, gerando um processo de crescente urbanização e o surgimento da industrialização. O crescimento da produção cafeeira paulista, verificado a partir de 1850, e sua forte expansão nas décadas de setenta e oitenta, associada à elevação dos seus preços no mercado internacional, fez com que São Paulo, ocupasse a hegemonia econômica em relação às outras regiões do país. Com isso, em São Paulo desenvolveu-se as mais avançadas e dinâmicas relações capitalistas de produção.

As ferrovias paulistas, ao contrário daquelas implantadas em outras regiões do País, apresentaram saldos positivos elevados entre a implantação destas e as duas primeiras décadas do regime republicano. As ferrovias de São Paulo desempenharam importante papel na expansão cafeeira dessa Província, contribuiu para diminuir os custos de transporte de café, foi também um poderoso empreendimento capitalista, que absorveu investimentos provenientes da lucratividade da produção cafeeira, proporcionou lucros e garantiu um dinâmico processo de acumulação do sistema. Portanto, trata-se de empresas ferroviárias capitalistas, inclusive aquelas que atendem aos critérios de integração do território e de Segurança Nacional, como a Cia. Mogiana.

A partir da primeira década, do século XX, as ferrovias paulistas deixaram de ser um grande empreendimento para os investidores deste setor, pois a economia cafeeira criou as condições necessárias para a diversificação de muitas atividades econômicas, como a formação de bancos, indústrias e serviços em geral, possibilitando novas oportunidades para a aplicação de capital. Mesmo assim, as ferrovias paulistas continuaram desempenhando o seu papel dentro deste contexto, entretanto a intervenção do Estado começa a ser sentida com mais vigor nesse setor, no início dos anos 20. Segundo Cano (1977), o café como atividade nuclear do complexo cafeeiro possibilitou efetivamente o processo de acumulação de capital, isso fez com que as ferrovias paulistas se inserissem como um grande empreendimento capitalista, auferindo lucros e dinamizando a acumulação do complexo. Toda esta conjuntura apontada acima criou as condições necessárias para que as ferrovias paulistas se distinguíssem das demais implantadas em

outras regiões do País. Com relação às estradas de ferro implantadas em outras regiões, o cenário econômico produziu efeitos que impediram o desenvolvimento de ferrovias capitalistas, assim, a intervenção do Estado foi fundamental para sua expansão.

Wilson Cano destaca que outras ferrovias de menor porte, que não se beneficiaram de economias de escala, tiveram apenas uma vida de empresa privada por alguns anos e, na primeira década do século XX, a maioria delas também foi encampada pelo Governo Federal. A economia cafeeira fluminense não gerou as condições necessárias para o desenvolvimento dessas vias férreas. Essa situação é igual nas outras regiões. Segundo dados do censo de 1907, referentes ao movimento financeiro de 56 estradas de ferro brasileiras, mostram que 22 delas apresentaram déficits. Deste conjunto de estradas, 23 estão no Nordeste, sendo que 8 delas estavam operando com déficits, enquanto que das 13 ferrovias paulistas analisadas apenas duas eram deficitárias naquele ano.

Quando ocorreu o processo de expansão das ferrovias fluminenses, a partir da década de setenta do século XIX, a sua economia cafeeira já estava em franca decadência, apesar de uma ligeira expansão, crescendo em média cerca de 5,09% ao ano, no período entre 1870 e 1882, destacando o fato que a implantação destas teve início quando a produção cafeeira já estava em plena maturação. A expansão do plantio de café no Rio de Janeiro, nos primeiros anos da década de 30 do século XIX, foi estimulada pelo aumento da demanda e dos preços no mercado externo. Nas décadas seguintes a sua expansão foi muito lenta, voltando a expandir novamente nos anos 70 e atingindo o seu pico em 1882, produzindo 2,6 milhões de toneladas, em seguida, deu início a um irreversível processo de estagnação, tendo como principais motivos a eclosão antecipada das lutas abolicionistas, elevação dos preços de terras disponíveis, a crise de superprodução de 1897 e a política deflacionista do Governo Campos Sales.

Devido principalmente à economia cafeeira fluminense ser baseada no trabalho escravo, não foi possível a diversificação das atividades econômicas daquela região, como ocorreu em São Paulo. Assim, não foi possível o surgimento de ferrovias verdadeiramente capitalistas. Portanto, a expansão das mesmas só era viável com a ajuda do Estado. No início da segunda década após a Proclamação da República, a maioria teve que ser encampada pelo Governo Central, enquanto as paulistas continuaram com o capital privado até o final da década de vinte, quando intensificou o processo de encampação das mesmas.

Assim como no Rio de Janeiro, as atividades econômicas do Nordeste foram marcadamente escravistas e de ter forte herança colonial. E a produção de açúcar e algodão da região que atendia o mercado externo crescia lentamente e não conseguia recuperar as

exportações. A região Nordeste historicamente foi grande produtora de açúcar e algodão para o mercado externo e que no decorrer do século XIX tiveram seus preços em constante baixa, devido à concorrência com o açúcar de beterraba da Europa e com a do algodão produzido nos EUA. A economia nordestina estava em franco processo de estagnação, embora a região fosse grande produtora e exportadora dos produtos citados acima. No entanto, estas atividades econômicas não conseguiram criar as condições propícias para desencadear um processo de diversificação da economia nordestina.

As primeiras estradas de ferro do Nordeste foram implantadas neste cenário econômico, em que sua recuperação no decorrer da segunda metade do século XIX foi muito lenta. Parte das ferrovias da região foram construídas com capital inglês, mas a expansão destas a partir da segunda metade da década de 70 e decorrer da década de 80 do século XIX contou com forte empenho do Governo Imperial e do Republicano. No decorrer da década de 90 e nos primeiros anos do século XX, a maioria das estradas de ferro da região foi encampada pelo governo. As ferrovias nordestinas apresentavam baixa lucratividade e outras, déficits. Portanto, necessitavam da garantia de juros dos governos Central e provinciais.

Wilson Cano lembra que embora essas vias férreas tenham reduzido os custos de transportes para o açúcar e algodão; por outro lado, não desempenharam um dos papéis cumprido pelas paulistas, quando de propriedade externa, pouco significaram em termos de ampliação de inversão aos capitais locais. Outra crítica feita às vias férreas daquela região diz respeito aos traçados das mesmas, que pouco contribuíram para a incorporação de novas regiões, não oferecendo possibilidades de transporte para novos produtos, além de açúcar e do algodão já produzidos na Zona da Mata e Agreste. Mello (1979) destaca que os déficits das ferrovias do Nordeste têm relação com as elevadas tarifas destinadas à remuneração do capital estrangeiro e a cobrir os desperdícios verificados na construção e operação das linhas da região.

As estradas de ferro do Sul do Brasil também obedeciam aos mesmos critérios das demais ferrovias; ou seja, estavam ligadas ao setor agrário e transportavam seus produtos até o Porto, de onde eram enviados para o mercado externo. No caso do Rio Grande do Sul, cabe um destaque, pois as estradas que prosseguiram até a fronteira com os países vizinhos recebiam uma atenção especial por questão da Segurança Nacional, visto que nos anos 70 do século passado aquela região estava passando pelo rescaldo da famosa Guerra do Paraguai. Embora apenas uma dessas ferrovias tenha alcançado a fronteira; ou melhor, as fronteiras com Uruguai, em Santana do Livramento-Riveira e Uruguaiana com Paso del Los Libres na Argentina. No conjunto, as estradas de ferro instaladas no Brasil possuíam as mesmas características. Todas padeciam da

falta de articulação política e econômica. Além disso, no momento de sua implantação permitiu-se que uma mesma Cia. férrea construísse estradas com bitolas diferentes para a mesma direção ou para seus ramais, como é o exemplo da E.F. Dom Pedro II.

CAPÍTULO II

2 INTEGRAÇÃO, CONTROLE E SEGURANÇA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

2.1 As Ferrovias Estratégicas do Nordeste

A ligação entre as regiões Sul, Sudeste e Nordeste (Norte-Sul) do Brasil através de ferrovias foi proposta pelo Regente Pe. Diogo Antônio Feijó em 1835, esta tentativa fracassou devido as crises políticas econômicas e sociais em que o país estava submetido e a falta de confiança por parte dos investidores externos em estradas de ferro. Este projeto foi retomado a partir de 1852, com a superação das crises citadas acima e com a implantação da E.F. Pedro II em 1855, e inaugurada em 1858. Esta Cia. Férrea deveria estabelecer as ligações projetadas por Feijó e ao mesmo tempo os seus ramais avançariam para as províncias centrais e Norte (Goiás, Mato Grosso e Pará) do país e toas as regiões brasileiras. Além da E.F. Dom Pedro II outras estradas de ferro de integração foram implantadas no mesmo período em Pernambuco, Bahia e mais tarde no Ceará e nas províncias do Sul.

A estratégia do Governo Imperial era assegurar a integração e o controle do território brasileiro por meio da construção de uma intensa rede ferroviária composta por vias férreas de embrenhamento e povoamento combinada com a navegação fluvial e marítima. Apesar das questões políticas e econômicas que envolvem as diversas regiões do país em que os pontos iniciais e finais estrategicamente asseguram o equilíbrio espacial e político do território brasileiro. Destacamos que a distância entre estes pontos iniciais gira em torno de 800 km a 1200 km, exceto nas províncias do Sudeste e Sul em que esta extensão reduz para 450 km em média.

As ferrovias de integração juntamente com as demais vias férreas do país, todas elas seriam construídas com investimentos privados, internos e externos embora contassem com decisiva participação do Estado, particularmente as primeiras, entretanto não conseguiram atender satisfatoriamente as expectativas para as quais foram implantadas, isto é, alcançarem os seus pontos finais no decorrer do Governo Imperial. Neste contexto, somente as ferrovias paulistas apresentaram resultados de acordo com as perspectivas do governo e dos investidores no setor, tanto financeiro, quanto no que diz respeito a expansão de suas linhas. Vários fatores dificultaram o avanço dessas ferrovias e no decorrer deste capítulo destacaremos os principais deles. Mesmo assim, o Governo Imperial continuou com sua política de integração nacional através das estradas de ferro de embrenhamento, em que o Estado aumentou a sua participação sobretudo a partir da encampação da E.F. Dom Pedro II em 1865, ao mesmo tempo continuou

contando com a participação, dos demais agentes responsáveis pelo desenvolvimento das vias férreas nacionais, comerciais e locais distribuídas pelo país.

No período entre 1854 e 1867 consolidou-se a implantação do sistema de transportes ferroviários no Brasil e se criaram as condicionantes políticas, econômicas e jurídicas para a construção de ferrovias em todo o território brasileiro. Na década seguinte o Governo Central fez a maioria das concessões para as empresas ferroviárias, sendo assim considerado o período das concessões. O Nordeste recebeu parte significativa destas, embora o processo de construção de estradas de ferro naquela região, entre 1870 e 1880, tenha sido bem inferior ao número de concessões feitas no período. Na década de 70, foram construídos 2.176 km de ferrovias no país; isto representa três vezes mais do que nos anos anteriores; ou seja, entre 1854 e 1869.

Na segunda metade dos anos 60 do século XIX, sobretudo a partir de 1866, o processo de expansão das estradas de ferro já existentes no país, assim como a implantação de novas ferrovias, teve um enorme refluxo. Este fato foi devido à forte crise do sistema financeiro europeu¹⁸. Com os efeitos desta crise caíram os investimentos ingleses na construção de ferrovias por todo o mundo, inclusive no Brasil. Em seguida, a economia inglesa deu início a sua recuperação. Mas em 1873, novamente entra em crise, sendo que seus efeitos estenderam-se até 1879, quando começa a recuperação da economia internacional. No que diz respeito ao Brasil, mesmo com os efeitos dessa crise, a produção de café aumentou entre 1866 e 1869, passando de 2,5 milhões para 3,4 milhões de sacas. Apesar da nova crise internacional, que teve início em 1873, houve um aumento na receita devido à elevação do preço do café, embora o nível das exportações tivesse sido mantido. Tal fato ocorreu por causa da quebra da safra brasileira e de outras áreas produtoras em 1870.

Além das crises da economia internacional, em 1866 e depois, em 1873, o Brasil estava envolvido em sua própria crise. É nesse período, (1865 - 1870), que eclodiu a Guerra do Paraguai e o Governo Imperial teve que assumir os custos econômico, político e social que ela trazia. Com certeza, os gastos com a Guerra dariam para construir parte significativa das estradas de ferro, com seus traçados já estabelecidos, como também aquelas em que o governo tinha projetado para iniciar as suas obras naquele período. Com isso, o programa ferroviário brasileiro foi sacrificado, porque que os investimentos ficavam comprometidos com a fatídica Guerra entre o Brasil e seus vizinhos.

¹⁸ O ano de 1866 foi marcado por uma violenta crise financeira que quebrou o continente europeu, época em que ocorreram muitas quebras no setor, inclusive em sociedade de investimentos inglesas que financiam a construção de ferrovia na Inglaterra e nos EUA, ocasionando importante repatriação de capital. Os efeitos desta contribuíram

A situação política e econômica do Brasil, entre 1865 e 1875, era muito difícil; em parte, por conta da conjuntura internacional na qual se incluiu a crise financeira de 1866 na Europa e, posteriormente, a grande crise econômica que teve início em 1873, estendendo-se seus reflexos até o final da década e provocando três fortes implicações para o Brasil. Internamente, a crise tornava-se mais aguda, sobretudo com a eclosão da Guerra do Paraguai, onde praticamente absorveu todas as atenções do governo e que consumiu enormes somas de recursos financeiros e humanos do país.

“A Guerra do Paraguai foi um verdadeiro desafio, cujas conseqüências o país paga ainda hoje. Com efeitos, 500.000:000\$000 que ela absorveu, teriam bastado para construir 10.000,000 km de estradas de ferro com os próprios 100.000 homens que nela perdemos; teríamos podido construí-las e afastar quaisquer complicações de guerra. Se, em tempo, tivéssemos construído linhas de penetração (comerciais, estratégicas e de colonização, simultaneamente) para as fronteiras de nossos vizinhos agastadiços como nós”. (Silva, 1904, p. 289).

No Nordeste, o Governo Imperial fez muitas concessões acompanhadas de zonas de privilégios, juntamente com a garantia de juros para a construção de estradas de ferro no decorrer dos anos 70 do século XIX, mas poucas obras foram iniciadas antes do fim da década, pois não havia financiamento. No que diz respeito aos investimentos externos, entre todas as empresas ferroviárias que o Governo Imperial fez concessões e assegurou a garantia de juros, a única que conseguiu levantar capitais em Londres, nos anos imediatamente posteriores a 1873, foi a Estrada de Ferro Rio - São Paulo, Melo (1984).

Somente a Estrada de Ferro de Baturité, no Ceará, continuou suas obras no decorrer da Segunda metade da década de setenta, pois a mesma contou com decisivo apoio do Governo Imperial. Esta estrada deu prosseguimento às suas obras já em 1875. O empenho do governo em continuar com o seu prolongamento está ligado aos efeitos da grande seca que assolava a região entre 1877 e 1878. Por causa dessa seca, outras ferrovias obtiveram concessões e contaram com o empenho do Imperador para iniciar suas obras e receberam a denominação de “ferrovias da seca”. São elas: as estradas de ferro de Sobral, entre Camocim e Sobral no Ceará e Paulo Afonso, em Alagoas e Pernambuco, ligando o baixo e médio São Francisco¹⁹.

para a queda de investimentos ingleses em construção de ferrovias no mundo todo, inclusive no Brasil. CASTRO, Ana Célia. As Empresas Estrangeiras no Brasil 1860-1903. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1979, p. 31.

¹⁹ A seca de 1877, que assolou a região do Nordeste, fez com que o Governo Imperial a decretar, como meio de ajudar as regiões flageladas, a encampação e prolongamento da E.F. Baturité e a construção das estradas Sobral (Ceará) e Paulo Afonso (Alagoas e Pernambuco) estas duas últimas tiveram os seus primeiros trechos entregues em 1880. VIANA, Hélio. História da Viação Brasileira V.CXXXIX e CXL. Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1949, p.186.

As primeiras estradas de ferro do Nordeste (Recife e Bahia ao São Francisco) tiveram seus prolongamentos estacionados por treze anos. Mesmo sendo consideradas estradas estratégicas, que além de atender os interesses econômicos mais imediatos (como o transporte de produtos que atendiam o mercado interno e externo e passageiros), também deveriam ter avançado para o interior em menor espaço de tempo para atender os objetivos de embrenhamento e de ocupação do interior do território brasileiro. Estas estradas tinham o retorno de seus investimentos assegurados através da garantia de juros de 5% a.a. pelo Governo Central e 2% pelos governos provinciais e serviriam como meios de comunicação com as áreas interioranas do território brasileiro, além de contribuir com o processo de povoamento e controle destes espaços vazios.

Era a Estrada de Ferro Central da Bahia que perfazia a direção Leste-Oeste da Província, com o ponto inicial no Recôncavo, na cidade de Cachoeira e São Félix, e deveria estabelecer ligação com o Rio de Janeiro através da Estrada de Ferro Dom Pedro II. O encontro entre estas estradas estava previsto para ocorrer em Monte Azul -MG . A ferrovia Central da Bahia só chegou ao seu ponto final em 1950; ou seja, 84 anos após a sua concessão²⁰, feita em 1866 pelo Imperador Dom Pedro II. As estradas de ferro de Baturité e Central da Bahia atravessariam uma parte significativa do interior brasileiro, embora nunca ultrapassassem uma distância superior a 700 km da faixa litorânea.

Alguns ramais da Estrada de Ferro Dom Pedro II foram projetados para chegar aos pontos mais distantes do país, estabelecendo ligação ferroviária com a navegação do rio São Francisco e, mais para o interior, com os rios Tocantins e Araguaia, tendo como objetivo assegurar o povoamento e integração política do território brasileiro. A estratégia do governo era combinar a ligação dos transportes ferroviário, marítimo e fluvial e desta forma assegurar o transporte de mercadorias, matérias-primas e passageiros, assim como garantir a comunicação entre o litoral e o interior do país, além de possibilitar o desenvolvimento econômico e o controle político do interior brasileiro. O controle e ocupação do território é uma preocupação que vem do período colonial, como mostra a exposição abaixo:

²⁰ A organização da E.F. Central da Bahia teve início em 1866, a mesma deveria ligar as cidades de Cachoeira e São Félix à Chapada Diamantina, como esta Cia. não tinha garantia de juros, sua iniciativa fracassou. No ano seguinte, organizou-se em Londres a Paraguassú Stevam Tran-rood C. Limited, em 1869, esta Cia. faliu, mas em 1872, por meio de uma Lei Provincial celebra-se um contrato para a conclusão do ramal de Feira de Santana em que o contratante deveria organizar uma Cia que receberia o nome de E.F. Central da Bahia e em 1874, os trabalhos de construção deveriam continuar. SILVA, Clodomiro Pereira da. Política e Legislação de Estradas de Ferro. primeira parte V.I. São Paulo: Typ. Lammert & Comp. 1904, op. cit., p.p. 455,456.

“Este processo de ocupação do interior vem do período colonial, com o avanço das Entradas e Bandeiras e com as chamadas Guerras Justas contra os índios do interior do Nordeste; trata--se de uma política deliberada pela Coroa Portuguesa. Esta política fica bem clara com a Carta Régia de 02 de dezembro de 1698, que ordenava a repressão aos índios que habitavam nos vales dos rios Preto, Grande e São Francisco. Outras providências deveriam ter sido tomadas, como dar terras aos que lutassem contra os “gentios bravo”. Já a Carta Régia, de 12 de fevereiro de 1699, manda que se fizesse missões para catequizar os índios e assistir com a ajuda da língua e guia dos já catequizados; com isso assegurar o controle desta vasta região interiorana.

Com esta política foi possível abrir um caminho da Bahia para Minas pelo Vale do Rio São Francisco e estabeleceu-se desde logo um ativo comércio de gado e suprimento de víveres à região produtora de ouro e pedras preciosas nas Minas Gerais. Esta política de conquista do interior proporcionada pela Coroa Portuguesa fez com que os portugueses que viviam nas costas litorâneas, como “caranguejos”, pudessem desenvolver outras áreas deste imenso território. (ANNAES do Arquivo Público e do Museu da Estrada da Bahia - Estradas Vol. 6 e 7 - IOE, 1920, p. 92)

Consequentemente, com a Independência do Brasil em 1822, a política de ocupação do interior e de manutenção da unidade (até expansão) do país foi levada a cabo pelo Governo Imperial e seus estrategistas da época. A própria forma como foi feita a Independência contribuiu com esse processo, mas as comunicações com os núcleos populacionais do interior do país, que já existiam no período colonial²¹ tinham que ser mantidas e aperfeiçoadas. Em muitas áreas do interior do território brasileiro, os rios funcionavam como artérias para estabelecer comunicações com os núcleos de povoados existentes e para ocupação e colonização dos espaços vazios, através da navegação fluvial. Este sistema de transporte era altamente viável, pois o território brasileiro é cortado por inúmeros rios navegáveis (inclusive os rios de Planaltos) garantindo a penetração para o interior do país e posteriormente, segundo os objetivos do Governo Imperial, interligariam com as ferrovias.

“A proposta de domínio do território brasileiro, por intermédio do uso de ferrovias, compunha o ideal de progresso, desenvolvimento e civilização, caro à época. A linha do centro da E.F. Dom Pedro II, posteriormente Central do Brasil, aparece neste quadro como o elemento de ligação, o traçado central dessa trama, à medida que será vista por seus defensores como a solução do centro do território, levando o progresso e o desenvolvimento econômico para o interior do país” (Lessa, 1993, p. 61)

Autores que tratam da ocupação do interior do Brasil, como Pombo (1948), Abreu (1975) e Cardoso (1979), destacam os principais rios que serviam como canais para a navegação fluvial,

que favoreciam a colonização do interior e a comunicação com as comunidades lá estabelecidas. Rios, como o Tietê, Tocantins-Araguaia, Amazonas, Parnaíba, todos, foram importantes para esse processo. Mas o rio São Francisco foi aquele que mais simbolizava esse sistema. Quando foram elaborados os primeiros projetos ferroviários com vista a integrar o interior ao litoral, assim como acelerar o povoamento destas regiões, todos visavam alcançar as margens do rio São Francisco e ligar a navegação ferroviária com a fluvial para depois as ferrovias prosseguirem rumo aos outros canais como Tocantins, Araguaia e Parnaíba. As estradas de ferro Recife ao São Francisco, Bahia ao São Francisco, Baturité e Mossoró inaugurada em 1915, tinham como plano ligar o litoral ao São Francisco e através da navegação fluvial chegar ao Sudeste, intercambiando com a ferrovia Dom Pedro II a partir do porto fluvial de Pirapora.

“Na inauguração do primeiro trecho da E.F. Dom Pedro II, no dia 28 de março de 1858, em seu discurso, C. B. Ottoni, presidente desta companhia ferroviária, na presença do Imperador demonstrava a preocupação do governo Imperial com as comunicações e integração do território brasileiro através das ferrovias”. Lembra ele que a unidade do Império só podia ser assegurada e o progresso das províncias tornar-se uma realidade com a construção de meios rápidos de comunicação. Chamou a atenção para a conveniência de ser estudado um Plano Geral de Viação para todo Império e sua ligação com as artérias da República do Paraguai e da Guiana Francesa, subordinem-se ao Plano Geral para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme para que as forças sociais não se fadiguem sem que seu dispêndio colha a sociedade a próxima vantagem para que o princípio civilizador circule sem interrupção por todo o corpo político, como sangue pelas nossas artérias,” conclui Ottoni”. (Baptista, 1942, p 456)

Em resposta às palavras pronunciadas por C.B. Ottoni, o Imperador terminou o seu discurso com as seguintes palavras:

“Rogo a Deus que me conceda uma longa vida para ver os brasileiros sempre amigos, sempre felizes e caminhando com a velocidade cada vez mais crescente da civilização, para o brilhante destino que a Providência nos destinou”. (Baptista, 1942. p. 464).

Para Vicente Lecínio Cardoso, o rio São Francisco constitui a pedra basilar da união importantíssima efetivada entre as gentes do Norte e do Sul. A Independência foi feita para torná-lo o elo e garantir a união de todos os brasileiros do Norte e do Sul, do litoral e do interior, conclui o autor. Embora o sistema de comunicação ainda fosse muito limitado naquela época, deveria ser melhorado e ampliado por todos os meios possíveis para fazer a ligação entre os vários pontos do território e impedir o isolamento geográfico da população que vivia nesses

²¹ Temos parte significativa da argumentação em torno da política de expansão do interior do Brasil por parte da Coroa portuguesa encontra-se de forma detalhada nos ANNAES do Arquivo Público e do Museu da Estrada da Bahia - Estradas - Volume 6 e 7 - IOE, 1920.

espaços. Nesse contexto, Machado de Assis(1998) em seus contos comparava o Brasil a uma criança que está engatinhando, que só começará andar quando tiver muitas estradas de ferro. Essa preocupação vem desde o Primeiro Reinado e continuou no Segundo.

Com o advento da ferrovia na Inglaterra sua posterior implantação no Brasil e com a grande contribuição proporcionada pela natureza através de seus canais naturais (rios), que permitem a interiorização por meio da navegação fluvial, tornaram a ocupação do território bem mais fácil, embora tenha sido necessária uma arrojada decisão política do Governo Imperial para integrar estes sistemas de transportes. O governo tinha conhecimento disso, mas enfrentava uma série de dificuldades, uma delas é que as principais atividades econômicas daquela época desenvolviam-se em uma faixa que não ultrapassavam os 300 km a partir do litoral, inclusive a parte mais povoada do território concentrava-se nessa área. Outro ponto fundamental é que o governo não contava com os recursos financeiros necessários para a execução desses projetos, que previam a integração desses sistemas de transportes. Para tal, o governo deveria criar as condições para a execução desta política considerada de fundamental importância para a integração territorial, política e econômica do país.

A ferrovia deveria ser o “elo” entre a navegação marítima com a fluvial, concomitantemente avançar para as localidades mais distantes do território brasileiro, permitindo ao homem que habitava na faixa litorânea buscar novas oportunidades de vida nessas áreas vazias, como estava ocorrendo em outros países (EUA, Argentina e Austrália); e também garantir a comunicação daquelas comunidades interioranas com as regiões mais desenvolvidas do país estas localizadas no litoral, sobretudo a capital do Império que representava o centro mais moderno e civilizado do Brasil.

O governo tinha ciência desta situação, mas sabia de seus limites, sobretudo do limite econômico; portanto deveria combinar as decisões políticas com as possibilidades econômicas do país; por isso, é que a primeira etapa da construção de estradas de ferro restringiu-se aos limites das áreas mais povoadas e com atividades econômicas mais intensas; ou seja, às localidades produtoras de café, no Sudeste, e de açúcar, café, algodão e fumo, no Nordeste. O governo brasileiro diagnosticou muito cedo as necessidades de comunicação e integração com o interior do país e apresentou soluções práticas para a superação desses problemas; no entanto, os seus objetivos não foram alcançados como estava previsto.

A integração e ocupação do interior deveriam ser feitas por meio dos caminhos de ferro, integrados com a navegação fluvial. No entanto, desde a implantação da ferrovia em 1854 até o fim do Império em 1889, este processo não conseguiu consolidar-se. Alguns dos motivos já

foram apresentados, como as crises econômicas, políticas e sociais, internas e externas, que ocorreram nas três décadas posteriores à Independência. Outro motivo foi a crise provocada pela Guerra do Paraguai (1865-1870) associada com as crises financeira, de 1866, e econômica, de 1873, ocorridas na Europa.

Estas crises tiveram fortes implicações no andamento e desenvolvimento da infraestrutura brasileira, que envolve a construção de ferrovias, portos e saneamento básico; por outro lado, verificamos que os gastos com a Guerra do Paraguai seriam suficientes para construir as ferrovias de embrenhamento, povoamento e estratégicas, reequipar os portos e ainda sobriariam recursos para outros fins; mas tratava-se de uma decisão política e segundo Silva (1904), embora o governo tivesse clareza das reais necessidades do país, optou pela guerra.

Quando a Monarquia chegou ao fim em 1889, nenhuma das ferrovias de embrenhamento havia chegado ao seu primeiro ponto pré-estabelecido e estratégico do interior brasileiro, que eram as margens do rio São Francisco. Posteriormente apenas duas destas alcançaram esses pontos; foram elas a E. F. Bahia ao São Francisco em 1896, e a Central do Brasil²², ex- Dom Pedro II, em 1910. O rio São Francisco foi e é um canal formidável para o desenvolvimento da navegação fluvial, com aproximadamente 1.800 km, que permite estabelecer a ligação entre o Nordeste e Sudeste através da viação férrea instalada nas duas regiões, além de garantir comunicações com o resto do país.

No projeto ferroviário do Governo Imperial também estava contemplado com uma grande linha longitudinal ligando o Rio de Janeiro à Bahia, através do prolongamento da ferrovia Dom Pedro II até a localidade de Monte Azul, Norte de Minas, onde encontraria com a Central da Bahia, que partia do Recôncavo. No entanto, frente às dificuldades políticas, econômicas e sociais que o país estava submetido, esse projeto foi adiado e o governo deveria centrar esforços para orientar a ligação entre a navegação terrestre com a fluvial. Desta forma resolveria significativamente os problemas de comunicação e controle da parte central do território, tais pontos estratégicos (os portos de Pirapora e Juazeiro) funcionariam como uma cabeça de ponta ou centros que estabeleceriam ligações com o Norte, Nordeste, a porção oriental, Sul e pelo interior do país. A construção de estradas de ferro no sentido longitudinal era importante como empreendimento desde que o país dispusesse de recursos suficientes para esta tarefa; entretanto, a

²² A Central do Brasil tem 55 túneis que perfazem 13,660 km de extensão, e em 1947 já contava com 570 estações, sendo 399 na linha Centro e seus ramais, inclusive o de Montes Claro e 171 da divisão auxiliar. VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação; Estrada de Ferro Central do Brasil*. 6 ed.. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947, pp. 7, 78.

prioridade deveria ser para as ferrovias transversais que garantiriam a integração e o controle do território.

“O Brazil que se deseja conservar o seu lugar de primeira potência da America Meridional, e desenvolver seu poder de prosperidade, como lhe permitem sua posição geopolítica e seus recursos, a condição sine qua non é pesar seriamente na criação de uma rede de comunicações á vapor adaptado aos fins industriaes, sociaes e politicos, que de ordinário preenchem taes comunicações alliadas ao telegrapho eletrico. Os trilhos de ferro ligando diversas províncias serão laços de união que não pesa e nem opprime. Os trilhos de ferro, que irradiarem da capital serão rédeas de governo e constitui em verdadeiro e talvez o único meio de bem conciliar a unidade do império com a descentralização administrativa a que as províncias, sejamos justos, não podem deixar de aspirar” (OTTONI, 1859, p.12)

A construção de ferrovias longitudinais²³ exigiam grandes somas de capitais, enquanto as estradas transversais e os seus ramais complementares atendiam às necessidades estratégicas de povoamento e comunicação; também, à medida que estabelecia-se a ligação com a navegação fluvial diminuía os custos porque os rios são canais naturais e exigem apenas instalação de alguns portos. O rio São Francisco foi a cabeça de ponta desse processo, graças à sua posição geográfica e estratégica, que embora atravessasse apenas uma porção do território, permite que a partir dele seja possível controlar parte significativa do território brasileiro e de suas riquezas, além de poder desenvolver importantes relações comerciais em toda aquela área do interior, onde existiam núcleos de povoadamentos. Por conta de sua posição geográfica, o rio São Francisco²⁴ é conhecido como “Rio da Unidade Nacional”, até os dias atuais.

“Compreendemos, pois, que o milagre da unidade, obtido pela força centrípeta da realza teria sido diluído pelos imperativos cósmicos, diferenciadores do litoral de Norte a Sul, se pelo centro da terra imensa, percorrendo os gerais dos planaltos e ligando as terras altas interiores de Minas aos sertões semi-áridos do Nordeste, não tivesse o São Francisco fixado a “base física” da unidade empolgante do Império, constituindo aquele grande tablado geográfico em que a população de missionários, bandeirantes e vaqueiros realizaram, com o vigor próprio das coisas anônimas, o embasamento de Império e fixaram o cerne da unidade política indestrutível”. (Cardoso, 1989. p. 15).

²³ As ferrovias que mais avançaram para o interior do Brasil foram linhas transversais ou horizontais, enquanto as longitudinais, embora previstas em planos de viação como o Plano Rebouças, mas apenas uma linha foi construída, trata-se do ramal de Montes Claros E.F. Central do Brasil e o seu prolongamento por meio da E.F. Central da Bahia e da Linha Sul até Bonfim - BA. Ministério dos Transportes, 1974, p. 63.

²⁴ O Rio São Francisco recebeu várias denominações como Rio dos Currais, Rio da Integração Nacional, Rio da Unidade Nacional e Velho Chico, é também o maior rio genuinamente brasileiro; isto é, nasce e termina em terras do Brasil, portanto este rio contempla a tese de que o mesmo representa a base física e geográfica da Unidade do Império. CARDOSO, Vicente Licínio. A Margem da História do Brasil. 4 ed.. São Paulo: Companhia Ed. Nacional, 1989, p. 25.

Fazer a integração da navegação férrea com a navegação fluvial não era uma idéia original, pois isso já havia sido testado com sucesso em outros países, sobretudo nos EUA em que suas estradas perfaziam o sentido transversal (Leste-Oeste) e contemplavam os objetivos de embrenhamento e colonização, além daqueles puramente econômicos. Enquanto as ferrovias de embrenhamento do Brasil avançavam lentamente para chegar em seus pontos estabelecidos, as estradas de ferro nos EUA seguiam rapidamente e em 1863 chegaram aos seus pontos finais e locais planejados; ou seja, estabeleceram a ligação com a navegação fluvial e lacustre e da ligação do Atlântico com o Pacífico. No mesmo período, as ferrovias brasileiras não ultrapassavam três centenas de quilômetros em linha reta. A diferença entre os dois países era muito grande; a única semelhança é a de que ambos possuíam grandes extensões territoriais.

A construção de ferrovias a partir de 1825 era uma exigência econômica em todo o mundo, inclusive no Brasil. Em alguns países elas tiveram que combinar critérios econômicos com os políticos e os estratégicos. Sendo a ferrovia um vigoroso empreendimento capitalista, a questão do retorno dos investimentos neste setor é fundamental. Como tal, a garantia de juros assegurada pelo governo foi de fundamental importância para o retorno dos mesmos. Os investimentos em ferrovias, de modo geral, são de longo prazo, mas para a construção de estradas de ferro de embrenhamento e colonização são de longuíssimo prazo. Dessa forma, quando as receitas dessas empresas são insuficientes para remunerar o capital investido, seja ele público ou privado, o papel do Estado é imprescindível para garantir a confiança dos investidores privados. Através dos mecanismos de renúncias fiscais e garantia de juros, o governo assegura o retorno e diminui os riscos dos investimentos privados aplicados na construção de ferrovias.

No caso brasileiro, todas as estradas de ferro com esse objetivo ficaram a cargo do Estado, embora para a primeira etapa da implantação dessas ferrovias os investimentos tinham sido feitos pela iniciativa privada, para logo em seguida o governo assumir o seu processo de continuidade. Foi assim com a ferrovia Dom Pedro II, que partia da Corte para o interior, que nos seus primeiros anos de funcionamento estava sob controle do capital privado. A E.F. Recife ao São Francisco, construída com capital inglês, deveria alcançar o Vale do São Francisco, mas teve paralisada suas obras em Palmares e deveria pelo menos alcançar a cidade de Garanhuns²⁵, a 271,159 km do seu ponto inicial. Sua direção foi alterada através da mudança de traçado que deu

²⁵ Como a E.F. Recife ao São Francisco estacionou em Palmares, o governo Imperial teve que continuar com o seu prolongamento até Garanhuns com ramal para Alagoas. Todo este trecho deu origem a E.F. Sul de Pernambuco e deveria alcançar o Vale do Rio São Francisco, mas este traçado foi substituído por outro mais adequado e para tal foi criada a E.F. Central de Pernambuco com ponto inicial em Recife e final na cidade de Petrolina. SILVA, Clodomiro Pereira da. *Política e Legislação de Estradas de Ferro*. primeira parte V.I. São Paulo: Typ. Lammert & Comp. 1904, op. cit., p.443.

lugar à criação da E.F. Central de Pernambuco, sendo que esta partia de Recife em direção a Caruaru e deveria chegar a Petrolina, a mesma foi construída pelo Governo Imperial.

A E.F. Bahia ao São Francisco foi construída com capital inglês e deveria ligar-se com a navegação fluvial do rio São Francisco, em Juazeiro, mas estacionou em Alagoinha, a 123,340 km do seu ponto inicial. O prolongamento desta estrada até o ponto estabelecido (concluído em 1896) ficou por conta do Governo Central, pois a empresa inglesa desinteressou-se em continuar com o empreendimento e optou por construir o ramal do Timbó, que liga a Bahia a Sergipe. Com a E.F. Baturité, o processo foi semelhante, sua primeira etapa foi construída pela empresa privada e em seguida encampada pelo governo, e seu prolongamento ficou por conta da União.

Quanto a E.F. Central da Bahia, com ponto inicial no Recôncavo²⁶ (Cachoeira e São Félix) e com ponto final previsto para Diamantina, interior da Bahia, foi posteriormente projetada para ligar-se com a E.F. Pedro II em Monte Azul, no Norte de Minas Gerais. Inclusive o ramal de Feira, que parte do ponto inicial dessa ferrovia até Feira de Santana, era propriedade da Central. A E.F. Central da Bahia foi construída com capital inglês e atendia aos critérios tanto econômicos como também de embrenhamento e povoamento do interior (trata-se de uma grande estrada longitudinal), que poderia servir de estrada tronco para várias estradas que partiam do litoral, como a de Nazaré, Ilhéus e Bahia a Minas. A Central da Bahia servia a muitas cidades, vilas e povoações além de atravessar zonas produtoras de fumo, café, açúcar, cereais pecuária, minérios e maniçoba (látex). E ela recebeu decisivos incentivos dos governos Provincial e Central, isto justifica a sua importância para estes governos.

Outra estrada que atendia a esses critérios era a Cia. Mogiana, que partia de Campinas em direção a Minas Gerais; a mesma iniciou sua construção em 1872. Atravessou uma importante zona produtora de café, mas à medida que os trilhos alcançaram a região de Batatais, passaram a atingir áreas com enormes vazios demográficos. A Cia. Mogiana foi formada por capital privado, mas contou com decisivo apoio governamental. Como os empreendimentos capitalistas visam o lucro, não seria possível investir em ferrovias que apresentavam déficits; no entanto, o governo optou politicamente por garantir estes investimentos, inclusive ele mesmo sendo o responsável

²⁶ Recôncavo Baiano compreende toda a área que contorna a Baía de todos os Santos, nesta localidade o Oceano Atlântico avança no continente. No Recôncavo localizam-se muitas cidades, entre elas, Salvador Capital da Bahia, temos cidades industriais, áreas produtoras de açúcar, fumo, pecuária, laranja e cereais. A E.F. Central da Bahia parte de São Félix, margem direita do Rio Paraguassú onde estabelece ligação com a navegação fluvial com (pequenino percurso) a marítima e segue um ramal para Feira que passa por Cachoeira na margem esquerda do Paraguassú. CARLETTO, Cassia Maria Muniz. A Estrada de Ferro do Nazaré. Salvador: Dissertação de Mestrado apresentada ao Pós em C. Sociais da UFBA, 1979, pp. 36,37.

pela construção dessas estradas e através de renúncias fiscais e garantia de juros, assegurando o retorno dos capitais privados investidos no setor ferroviário.

O avanço das ferrovias brasileiras para o interior foi muito lento, e até o fim da Monarquia, em 1889, nenhuma delas havia alcançado o ponto estabelecido, mesmo assim foram de fundamental importância para as regiões por onde passaram, mesmo sem proporcionar as alterações econômicas e espaciais esperadas pelo Governo Central, mas, mesmo assim, contribuíram para a formação de muitas vilas e cidades por onde passaram, melhoraram as comunicações entre o interior e o litoral, além de transportar mercadorias, produtos alimentares, matérias-primas e passageiros.

A estrada de ferro como agente de civilização, progresso, investimento e acumulação de capital é capaz de modificar as regiões por onde passa. Tais efeitos dependem de um conjunto de medidas políticas e econômicas que diferenciam de país para país. No Brasil, havia uma política deliberada para fazer com que algumas ferrovias chegassem em áreas mais distantes e despovoadas do território; no entanto, a política de povoamento e colonização era mais um gesto simbólico do que uma determinação consistente do governo, diferente do processo que ocorreu em países como os EUA, Rússia, Argentina e Austrália onde havia uma determinação política de ocupação e colonização dos espaços vazios.

Embora os projetos ferroviários do Governo Imperial que visavam a alcançar as regiões mais distantes tivessem imbuídos da idéia de colonização e ocupação do espaço, na verdade, em termos geopolíticos, predominava mais uma questão de controle político do território do que a ocupação populacional do mesmo propriamente dito. Para fazer esse controle, justificava politicamente o financiamento dessas ferrovias que economicamente tinham baixos rendimentos, mas que também atendiam aos núcleos de população já existentes nessas áreas, localizadas no interior de Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco e Ceará.

A política de controle e a integração do território não é antagônica à política de colonização e ocupação populacional do mesmo, porém para colonizar é necessário que se elabore uma política de distribuição de terras para os possíveis colonos interessados em ocupar os vazios demográficos; mas isto não existia, era apenas retórica para justificar os custos dos prolongamentos ferroviários. Outro ponto desfavorável é que para povoar qualquer região necessita-se de pessoas e a situação do Brasil neste particular era crítica, pois segundo o censo de 1872, o país possuía aproximadamente 10.000.000 ha. onde a maioria absoluta vivia na parte oriental; ou seja, na faixa territorial que vai do litoral até no máximo 150 km em direção ao interior. Para levar parte desta população nativa ou imigrantes estrangeiros para o interior, o

governo teria que elaborar uma política de distribuição de terras bem mais consistente, que oferecesse oportunidades de vida para quem aceitasse viver nestas regiões, como ocorreu em outros países. A Monarquia terminou, mas a tarefa de fazer os trilhos chegarem aos pontos pré-determinados anteriormente ficou a cargo do Governo Republicano; enquanto isso, o povoamento desses espaços ocorreu naturalmente e de forma muito lenta, pois não houve uma migração significativa para estas áreas do país.

As estradas de ferro do Brasil que objetivavam a integração e a interiorização do território tinham caráter nacional e a decisão de construir essas ferrovias era do Governo Imperial com apoio da Câmara dos Deputados de todas as províncias. Esse processo provocava fortes disputas políticas entre o Norte e o Sul. A estratégia das três ferrovias nordestinas era alcançar o Vale do Rio São Francisco; a E.F. Dom Pedro II, que tinha seu ponto inicial no Rio de Janeiro, também buscava o mesmo objetivo, embora partindo de localidade diferente.

O próprio Mauá também era imbuído da concepção de que as estradas de ferro deveriam avançar além das áreas com atividades econômicas já consolidadas. Mauá disse, perante o Imperador, no dia da inauguração da primeira estrada de ferro do País, construída por ele: “Não podemos parar”. E só concordaria em parar na grande estação “na margem do Rio das Velhas, que recebesse a produção da bacia do Rio São Francisco. Na verdade ele queria ir além da Bacia do grande rio, mas naquele momento a prudência era necessária, porque sua audácia carecia de confiança:

“Não era natural que no seu espírito a palavra tivesse rigoroso sentido etimológico. O homem que estudava uma estrada de ferro indo de Paranaguá ao Mato Grosso, e só parando no elevado planalto onde se encontrava já feita a comunicação com o Oceano Pacífico, não estava pensando seriamente em parar na margem do Rio das Velhas. Ao Imperador ele pedia que lhe desse a mão para ir até lá. Depois iria por outra mão, ou iria sozinho, ou outros iriam por ele.” (Faria, 1958, p.p. 153/154)

Mauá era um empresário e como tal buscava o lucro para os seus investimentos, mesmo assim ele “comungava” com a política de Integração Nacional por meio dos caminhos de ferro e da navegação fluvial, inclusive foi um grande investidor nesses setores. Aqueles 14,500 km inaugurados por Mauá juntamente com o Imperador, em abril de 1854, foi de um lado o marco zero de uma grande audácia, do outro deu início à grande empresa ferroviária no Brasil, que naquele momento acabava de ser implantada no país. Mauá abriu a porta para implantação dos caminhos de ferro e teve muitos seguidores, como destaca o Relatório do Presidente da Província, abaixo transcrito. O Presidente da Província da Bahia Herculano Ferreira Penha, na apresentação

do relatório do Presidente da Província da Bahia em 10 de abril de 1860, fez o seguinte pronunciamento a respeito do desenvolvimento das ferrovias em geral, e da Bahia ao São Francisco em particular:

“As vias de comunicações aperfeiçoadas são poderosíssimos meios de aumentar a fortuna pública e particular em razão crescente até atender o seu limite. As ferrovias encurtam as distâncias e diminuem o tempo e por consequência facilitam as comunicações e estreitam o intercâmbio entre pessoas e localidades. E desempenham cabalmente a sua missão de aperfeiçoamento de civilização da humanidade.

Todos os homens generosos, todas as inteligências cultivadas, todos os corações patrióticos renderão-lhes culto de admiração e entusiasmo, e os governos dos países cultos buscarão realizar materialmente os princípios abstratos dos que haviam dedicado a vigílias e lucubrações científicas. Em breve o aspecto geral da Europa, mudou de face, cortando numerosos as diferentes carrir, as diferentes zonas de terrenos outr’ora maninhos e inabilitados para levar regiões longínquas, e o seu do próprio país, a abundância, a riqueza, a indústria e a civilização” (Relatório do Presidente da Província da Bahia, 1860, p. 52)

Nesse pronunciamento o presidente alerta que o Governo do Imperador do Brasil não poderia ser indiferente ao caminhar rápido e seguro das nações do Velho Mundo, assim como a vanguarda dos EUA. A quarta estrada de ferro do Brasil foi inaugurada em 1860²⁷ na Província da Bahia, embora tenha sido construída com investimentos ingleses, ela contava com forte apoio do Governo Central e do Provincial. Esta estrada era a terceira ferrovia de embrenhamento do país, portanto muito importante para a política de integração do território brasileiro.

Quando se analisa politicamente o objetivo dessas estradas, constata-se que ele é convergente: elas são instrumentos da política do Governo Imperial que procura assegurar o controle e a unidade do território nacional; por outro lado, estão localizadas em províncias diferentes e com interesses políticos e econômicos divergentes. Enquanto no decorrer da década de sessenta os trilhos da ferrovia de Pernambuco ficaram paralisados em Palmares e os da Bahia em Alagoinhas, os trilhos da E.F. Dom Pedro II continuavam a avançar tanto para as áreas produtoras de café do Vale do Paraíba como também para o interior de Minas. Nesse período, a economia cafeeira estava em expansão e a açucareira do Nordeste, em estagnação.

²⁷ Quando a E.F. Bahia ao São Francisco inaugurou o seu primeiro trecho, em 24 de março de 1860, contava com 2.639 trabalhadores empregados em sua construção, sendo 2.069 nacionais, 445 italianos, 107 ingleses, 11 alemães, 4 franceses e 2 suíços. Relatório do Presidente da Província da Bahia em 10 de abril de 1860. Bahia: Typ. Antonio Olavo F. Guerra, 1860, p 25.

Essa situação provocava descontentamento e desconfiança dos pernambucanos e baianos em relação ao Governo Central, à medida que este favorecia a ferrovia Dom Pedro II²⁸ em detrimento das ferrovias nordestinas. Segundo Evaldo Cabral de Mello, a queixa e desconfiança dos nordestinos eram legítimas, pois acreditavam que o Governo Central acelerava a construção da E.F. Dom Pedro II, com o objetivo de fazer do porto do Rio o escoadouro do Vale do São Francisco, também visado pelos trilhos concorrentes das ferrovias de Pernambuco e Bahia, tirando este papel, sobretudo, de Salvador. São as contradições entre os interesses nacionais e regionais que conflitam e se convergem dependendo das circunstâncias da política nacional e provinciais.

O capital estrangeiro foi muito importante para o desenvolvimento da viação férrea no Brasil, mas as determinações políticas (nacional e regionais) foram fundamentais para orientar e elaborar a direção e os traçados das estradas de ferro. A direção das ferrovias de embrenhamento e estratégicas, mesmo que não se justifiquem economicamente, do ponto de vista político o seu desenvolvimento é assegurado, inclusive com o argumento de que a longo prazo haverá o retorno do capital investido, pois as mesmas proporcionarão a expansão de novas cidades e de uma série de atividades produtivas, além de garantir o controle político e as comunicações com estas áreas.

Até o início da década de 70, havia três estradas de ferro que visavam a interiorização do território, embora já existissem planos para implantação de outras ferrovias com esse objetivo, entre elas a E.F. Central da Bahia e, em seguida, as ferrovias de Baturité, no Ceará e Mogiana, que estabelecia ligação com o porto de Santos via E.F. Santos a Jundiaí²⁹, em São Paulo. Caio Prado Junior destaca que a São Paulo Railway (Santos a Jundiaí) de iniciativa de Mauá e construída pelos ingleses foi de especial importância, pois deu acesso ao litoral, ligando Santos a Jundiaí, que era a “porta” do Planalto cafeeiro. A construção e desenvolvimento dessas ferrovias atendiam de imediato aos interesses políticos e econômicos provinciais e nacionais, como também dos capitais estrangeiro e nacional. No decorrer da década de 70, foram feitas muitas concessões para a construção de estradas de ferro, sendo várias dessas no Nordeste, com

²⁸ A E.F. Dom Pedro II deveria estabelecer ligação com a navegação do rio São Francisco o mais rápido possível, no entanto sua construção ficou estacionada em Sabará, por um bom tempo, mesmo assim, provocou grande expectativa para os baianos e pernambucanos à medida que suas ferrovias pretendiam estabelecer ligações com a navegação deste rio e o controle do comércio e de uma extensa área do interior brasileiro banhado pelo São Francisco, mas ficaram estacionadas a poucos quilômetros dos seus pontos iniciados, por um longo tempo. MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1984, p.209.

²⁹ A E.F. Santos a Jundiaí, construída pela São Paulo Railway Company foi inaugurada em 1867, manteve o monopólio do transporte ferroviário entre o interior e o porto de Santos por muitos anos. Todas as demais ferrovias da Província partiam do seu ponto final em direção as áreas produtoras de café e de outros produtos (mais tarde a Sorocabana também avançou até Santos). A garantia de juros da Santos era de 7% a.a. sobre seu capital inicial (f

predominância do capital estrangeiro (inglês); no entanto, foi pouco significativo o avanço destas ferrovias; ou seja, a maioria ficou paralisada. Os motivos foram sobretudo provocados pelas crises externas e internas ocorridas neste período.

Existia uma crença de que as ferrovias seriam o remédio para redimir o país do atraso econômico em que se encontrava naquela época. Para que as ferrovias fossem um instrumento de desenvolvimento propriamente dito, era necessário que viessem acompanhadas de uma série de medidas políticas e econômicas que proporcionassem esse objetivo. As ferrovias em si não possibilitam esse desenvolvimento, apenas contribuem com a melhoria material da região; mesmo assim é necessário contar com o traçado adequado ou com a criação das condições para tal, senão servirão apenas como meio de especulação, já que o governo assegurava a garantia de juros para o capital aplicado nas construção de estradas de ferro, que só beneficiavam grupos políticos e econômicos, locais ou não, sem qualquer contribuição para a sociedade.

2.2 As Concessões de Estradas de Ferro no Nordeste: Especulação Financeira e Favor Político no Império

A política de concessões para a construção de estradas de ferro representou um grande negócio para os grupos dominantes locais e nacionais, principalmente quando estas vieram combinadas com zonas de privilégios e garantias de juros. Por outro lado, elas serviam como moeda política para o Governo Central, pois à medida que estas concessões eram feitas, o Poder Central atendia às exigências locais e ao mesmo tempo era beneficiado com o apoio político destes grupos. A maioria das estradas de ferro nordestinas foram construídas com investimentos externos; outra parte, pelos governos Central e provinciais e umas poucas por capitais nacional e local, sobretudo aquelas construídas a partir do início deste século; no entanto, todas as concessões foram feitas a pessoas com fortes influências locais, regionais ou nacional, que posteriormente as transferiam para as empresas responsáveis pela implantação destas ferrovias, inclusive aquelas construídas pelo governo; tratava-se de uma combinação que articulava intermediação política com especulação econômica, expedientes que contribuíram para elevar os custos das empresas ferroviárias e desvirtuaram os traçados, veja o QUADRO 1 no final deste capítulo.

Essa forma de conduzir o processo ferroviário no país e a falta de política mais consistente para o setor contribuíram para o surgimento de estradas sem qualquer contribuição com o desenvolvimento econômico e político das regiões em que foram implantadas naquela época; isto

200.000) por 33 anos a partir da data de conclusão de suas obras, ou seja, após 1868. . CASTRO, Ana Célia. As

é, construía-se ferrovias que privilegiavam apenas alguns grupos políticos e a empresa proprietária do empreendimento, já que seus investimentos tinham retorno assegurado pela garantia de juros. Esta situação foi beneficiada pela política de favores conduzida pelo Governo Central e pela garantia de juros e zonas de privilégios, que diminuía significativamente os riscos do capital investido. Desta forma, é possível construir estradas sem direção e sem relação com o desenvolvimento econômico e político regional ou local, que operam em regime de déficit constante como é o exemplo das estradas de embrenhamento.

Segundo Azevedo (1958), o desenvolvimento ferroviário brasileiro padeceu de uma série de problemas crônicos como a questão econômica e geográfica, as ingerências políticas locais, inclusive partidárias. As ferrovias independentemente da localidade no país deveriam ser instrumentos de desenvolvimento econômico e promover integração entre regiões e com o suporte político e econômico do governo proporcionar o alavancamento de outras atividades produtivas e comerciais. Desta forma, garantiria uma certa independência das pequenas províncias em relação àquelas com maior poderio econômico e político. Tanto isso é verdade que os baianos bloquearam a possibilidade de Sergipe construir sua própria ferrovia. Os trilhos chegaram a esta pequena Província por meio do ramal do Timbó, construído pela E.F. Bahia ao São Francisco, e que também é seu concessionário. Embora essa empresa seja constituída de capital inglês, entretanto estava sob a orientação política dos baianos, que por sua vez, dominavam o comércio e a economia da região. Evaldo Cabral de Mello lembra que, neste jogo, as pequenas províncias eram sufocadas pelo poderio, sobretudo político das grandes.

Levando em conta o critério da força política, a Bahia e Pernambuco obtiveram a maioria das concessões feitas para a construção de ferrovias na região Nordeste no período Monárquico, respectivamente nove e sete cada, sendo que a Bahia foi beneficiada com duas ferrovias de integração com longos percursos, em que a E.F. Bahia ao São Francisco, na sua primeira etapa, integraria com a navegação do São Francisco, e, em seguida, o seu posterior prolongamento deveria chegar a Teresina, capital do Piauí, ligando com a navegação fluvial do rio Parnaíba. Com isso, garantiria para si a supremacia de uma enorme área do território nacional. Já a E.F. Central da Bahia perfaz o sentido longitudinal até ligar com a Dom Pedro II, no Norte de Minas, e que ainda serviria de estrada tronco para ligar com outras ferrovias, como a de Nazaré, Bahia a Minas, a própria Bahia ao São Francisco (por meio do prolongamento da Central entre Cachoeira e Salvador) e com a futura Estrada de Ferro de Ilhéus. Com isso, a Província da Bahia estabelecia ligação com o Sudeste através da navegação fluvial e ferroviário pelo interior.

A ferrovia de integração e embrenhamento de Pernambuco tinha como objetivo ligar o litoral com a navegação do rio São Francisco e com a ferrovia baiana. Por outro lado, as companhias ferroviárias de Pernambuco estabeleciam a ligação, a partir de Recife, com as estradas de ferro de Alagoas ao Sul e com a Paraíba e Rio Grande do Norte ao Norte; com isso aumentava ainda mais a hegemonia pernambucana na região. Entre as pequenas províncias do Nordeste, somente o Ceará conseguiu concessão para implantação de uma estrada de integração, isso foi possível graças a sua articulação política junto ao Poder Central.

Concessões, privilégios e garantias de juros feitas pelo Governo Imperial tiveram variados efeitos, tanto local como nacional; politicamente atendiam aos anseios dos grupos locais que por sua vez estavam articulados com o Poder Central, garantindo assim a integração política entre as províncias e a Corte. Na esfera econômica, combinam-se os interesses locais, nacionais e externos. As ferrovias nordestinas foram construídas em sua maioria com o capital externo, embora o capital nacional ou local pudesse participar através da compra de ações destas empresas; portanto todos foram contemplados nesse processo, isto sem contar as empresas ferroviárias estatais do Ceará, Pernambuco, Alagoas e Bahia, que tinham influências políticas locais, provinciais e nacionais e atendiam a todo tipo de clientela. Embora a primeira estrada de ferro do Nordeste, no caso a Recife ao São Francisco³⁰, tenha sido construída com capital inglês, contou com a participação de investidores brasileiros, como Barão de Mauá que, além de ser acionista, concedeu empréstimos à sua implantação.

“As ações da E.F. The Recife and São Francisco Railway C. Limited foram lançadas no mercado de ações desta Cia. em Londres, venderam 48.000 em Londres e 12.000 foram reservadas para o Brasil e distribuídas entre Pernambuco e a Corte, 4.000 e 8.000 respectivamente. Como o prazo das concessões é muito longo, naturalmente atravessa alguns períodos de crises, causando a depreciação dos títulos e assim numerosos pequenos acionistas vendem suas ações a acionistas maiores, de modo que aquela “democracia financeira” tende a se tornar, aos poucos, em uma oligarquia. Oligarquia muitas vezes Bancária, sócios fundadores e ao governo, cabendo o lucro-lucro grande aos cofres dos sócios especuladores. No Brasil o povo não possui “pé-de-meia”, e tem uma certa desconfiança das associações coletivas - falta-nos por completo o espírito de empresa - de modo que as companhias ferroviárias lutam com grande dificuldades para se organizarem, ficam sempre na mão de um grupo financeiro.” (Benévola, 1953, pp.147,154,155)

³⁰ O contrato que deu origem a E.F. Recife ao São Francisco - EFRSF foi assinado em Londres e recebeu empréstimos do Banco do Barão de Mauá, um grande incentivador da construção da mesma, fundada pelos irmãos, que eram anglo-brasileiros de origem francesa. Um deles, O. Alfred, foi funcionário da Secretaria de Obras Públicas de Pernambuco. PINTO, Estevão. História de Uma Estrada-de-Ferro do Nordeste. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949, pp. 60,63.

É necessário salientar as contradições da política do Governo Imperial em relação a construção das estradas de embrenhamento que visavam a estabelecer as comunicações e proporcionar o povoamento do interior do país; porém, não há registro de qualquer projeto mais elaborado para a colonização dessas áreas. A exceção fica para o Sul do país, onde o governo fez uma colonização de povoamento com imigrantes alemães e italianos, na qual o transporte ferroviário não teve nenhuma influência. A região Sudeste também recebeu um grande contingente de imigrantes, mas não havia qualquer relação com a política de colonização dos núcleos coloniais de ocupação dos espaços vazios do interior brasileiro; eles vieram trabalhar nas fazendas de café, sobretudo nas de São Paulo.

Os estudiosos que tratam do povoamento do interior brasileiro demonstram que a ocupação destas áreas deu-se através o crescimento natural da população, embora algumas áreas tenham recebido um contingente significativo de pessoas, por conta de determinada atividade econômica, como a mineração, ainda no período colonial, e a borracha na Amazônia, no final da década de setenta; mas este processo ocorreu sem qualquer planejamento por parte do governo. A civilização do “couro”, Abreu (1975), isto é, da criação de gado, foi grande responsável pela formação de núcleos populacionais no interior do Brasil, ainda no período colonial e no decorrer do Império. O Vale do São Francisco foi o grande canal para o avanço dessa população, inclusive, por conta deste processo, foi também chamado “rio dos currais”, pois havia pasto e área abundante onde foram surgindo as fazendas de gado com os seus currais, que posteriormente avançavam para além do vale, ocupando terras do interior do Nordeste, Sudeste, Centro Oeste e Norte. Outros vales tiveram importância para a montagem de fazendas, mas o primeiro foi fundamental.

Essa gente, embora numericamente representasse uma pequena parcela da população brasileira, naquela época, era importante o suficiente para o Governo Imperial justificar sua política de comunicação e interiorização através da viação ferroviária combinada com a viação fluvial; por outro lado, a população interiorana, que estava fora do círculo produtivo da cana, do café e do fumo, teve um papel importante na produção do couro, carne (charque ou jabá), algodão e cereais, produtos de fundamental importância, tanto para o mercado interno quanto externo, que deveriam ser transportados pelas ferrovias que estavam se implantando.

Em termos econômicos, a implantação de uma estrada de ferro deve levar em conta a existência de fortes núcleos de povoamento com atividades produtivas consistentes; no entanto, o plano para construir as estradas de embrenhamento contemplaria em parte o critério econômico, mas ia além, tanto assim, que o próprio Imperador Dom Pedro II estava convicto de que somente

esse sistema de transporte poderia destruir a antinomia geográfica litoral-sertão e consolidar a unidade nacional. O critério de integração nacional, controle político ou mesmo o de dominação de algumas áreas não se mede economicamente, é um valor que não se mede em termos financeiros.

Embora não tenha “preço”, tem que ser pago. O governo não pergunta quanto custa, manda executar a tarefa, no caso construir as ferrovias acima citadas; por outro lado, a decisão do governo garante a reprodução do capital, a medida que assegura as condições para as empresas realizarem negócios, sobretudo do setor ferroviário. Evidentemente estes negócios eram alavancados por outros setores da economia, particularmente pelas atividades agrícolas, já que a indústria ainda era incipiente, mas também poderia ser beneficiada com esse processo, agilizava o comércio além de proporcionar outros serviços. Destacamos o telégrafo, que acelerou as comunicações com as várias áreas interioranas do país. Inicialmente, as suas instalações acompanhavam as linhas férreas, para depois seguirem sozinhas para outras localidades do território brasileiro.

2.3 As Ferrovias do Nordeste: Avanços e Paralisações.

O Nordeste é a terceira região mais extensa do Brasil, com 1.561.177,80 km² e a segunda mais populosa. No período de implantação das ferrovias era a região com maior número de habitantes do país, sendo que as estradas de ferro foram distribuídas em quatro blocos formados pelas seguintes sub-regiões: Nordeste Central (Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte), Meridional (Bahia e Sergipe), Oriental (Ceará) e Setentrional (Piauí e Maranhão) veja o MAPA 2. Atualmente é composta de nove estados com quatro zonas “climáticas”. São elas: Zona da Mata ou Mata Atlântica, Agreste, Sertão³¹ (também conhecido como semi-árido) e a Mata dos Cocais ou Meio-Norte³². Uma grande parte da bibliografia que trata das ferrovias no século passado e primeira metade deste refere-se ao Nordeste como sendo Norte; os parlamentares e o próprio governo também. Em nosso trabalho não fazemos referência ao Norte e sim ao Nordeste

³¹ Sertão também conhecido como semi-árido é uma extensa porção do território nordestino com clima tropical semi-árido em que a distribuição de chuvas é irregular, portanto sujeito a ocorrências de secas periódicas. As primeiras atividades econômicas são a pecuária, a produção de algodão e cereais; abrange o Norte de Minas Gerais e todos os estados do Nordeste, exceto o Maranhão. CAMELO FILHO, José Vieira – Zuza. Lampião, O Sertão e Sua Gente. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da PUC-SP, 1992, p. 15.

³² Na parte Norte ou Setentrional do Nordeste composta pelos estados do Piauí e Maranhão, encontra-se uma extensa área transitória denominada Meio-Norte ou Mata dos Cocais, localizada entre o sertão e a floresta equatorial Amazônica. O norte do Maranhão tem o domínio do clima equatorial; portanto, o Nordeste é formado por quatro grandes zonas fisiográficas: tropical úmido, semi-árido e equatorial, com as seguintes formações vegetais: floresta tropical úmida, caatinga, mata dos cocais, floresta equatorial e serrado no sul do Maranhão e Piauí e Oeste da Bahia. Ver AB'SABER, Aziz. Domínios Morfoclimáticos e Fitogeográficos Sul-Americanos. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

e ao Sudeste. Durante o século passado foram feitas várias reformas regionais e algumas confundiam o Nordeste com o Norte ou apenas existiam as províncias do Norte e do Sul.

Neste século também foram feitas reformas regionais em que criaram-se e dissolveram-se regiões, como ocorreu em 1941. O Conselho Nacional de Geografia criou as regiões Norte, Sul, Nordeste, Centro Oeste e Leste. São Paulo fazia parte da região Sul, Sergipe e Bahia da Leste. Na década de sessenta, ocorreu outra mudança, em que o IBGE eliminou a região Leste e criou a Sudeste e São Paulo passou a compor esta nova região e a Bahia e Sergipe foram transferidos para o Nordeste; estas mudanças foram concretizadas em 1969. Nestes dois parágrafos procuramos delimitar a espacialidade regional brasileira no decorrer do tempo, pois, a Bahia e Sergipe sempre apareceram nas bibliografias consultadas como províncias ou estados nortistas, e de 1941 a 1969 passaram a fazer parte da Leste juntamente com o Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Distrito Federal. Em termos regionais, toda a bibliografia e documentos que tratam da malha ferroviária nesse período levam em considerações os critérios regionais, inclusive as ferrovias de Bahia e Sergipe compõem as estradas do Leste.

A Monarquia terminou sem que as estradas de integração alcançassem os seus pontos finais estabelecidos, ficando para a República completar essa tarefa e iniciar a construção de outras, já que não foi possível no regime anterior. É o caso da Noroeste; embora tenha sido concebida pelo Governo Imperial, foi executada pelo Republicano. De qualquer forma, a Monarquia deixou sua marca; isto é, traçou o rumo das estradas, mesmo que economicamente elas tenham apresentado déficit, mas era uma decisão política e os cofres públicos pagavam a conta.

No Brasil, a construção ferroviária teve seu impulso inicial com o Decreto de 26 de junho de 1852, no qual o Governo Imperial autoriza a concessão de garantia de juros e outros incentivos aos que se dedicassem à construção de estradas de ferro. Esta posição foi reforçada pelo Dec. nº 2450 de 24 de setembro de 1873, que além da garantia de juros de 7% a.a. até o capital de 100.000:000\$000 às empresas ferroviárias, concede também subvenção quilométrica e outros incentivos. Notadamente o Governo Imperial era francamente favorável à expansão do sistema de transporte ferroviário no Brasil; os decretos acima demonstram esta posição e o seu empenho.

Superados os efeitos das crises da segunda metade da década de sessenta e início de setenta, foi possível, a partir de 1880, retomar e acelerar a construção das ferrovias com concessões feitas nas décadas anteriores e continuar com o prolongamento das estradas já existentes. De acordo com os dados disponíveis, entre 1880 e 1889, foram construídos 6.672 km de estradas de ferro; esta extensão nunca foi superada, pois, entre 1890 e 1900, foram construídos

5.632 km e de 1901 a 1910, mais 6.149 km. Portanto, na última década do Governo Imperial, o desenvolvimento ferroviário foi razoavelmente dinâmico com relação ao período anterior, porém modesto frente às perspectivas e às necessidades de alcançar os pontos mais distantes do território brasileiro e em 1889 havia 9.583 km de estrada de ferro em tráfego no país.

As ferrovias do Nordeste tiveram o seu centro irradiador em Recife, como demonstramos no GRÁFICO ESQUEMÁTICO 1, veja também os quadros 2 e 3 no final deste capítulo, que destacam as vias férreas do Nordeste Oriental e da Bahia. Tal fato está relacionado com a força política e econômica da Província de Pernambuco, na época chamado de Leão do Norte. Essa província inaugurou a sua estrada de ferro, em 1858, o que de certa forma demonstra a sua inserção política e econômica frente ao Governo Central. Recife foi o centro difusor das estradas de ferro que atravessavam pela faixa litorânea (Zona da Mata), Agreste e até a uma extensão de 350 km em direção ao interior, áreas que compreendem o sertão e abrangem os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte ao Norte e Alagoas ao sul. Embora cada Província já tivesse a sua própria ferrovia, foram as estradas de Pernambuco que em seus prolongamentos estabeleceram ligações com as demais; esse processo se deu no decorrer da década de oitenta e início de noventa, já no regime Republicano, quando ocorreram as ligações propriamente ditas.

As ferrovias de Pernambuco são divididas em três grupos: Linha Norte, Centro e Sul - todas partem de Recife e tem ligação com o seu porto. A Linha Norte é formada pela E.F. Recife ao Limoeiro e seus ramais, e atravessam uma área composta de inúmeros engenhos produtores de açúcar; avança até o Agreste, onde existe uma produção agrícola diversificada indo até Bom Jardim. Através do ramal de Carpina até Itabaiana, local em que ocorre o encontro com a E.F. Conde d'Eu. Esta tem seu ponto inicial na cidade de Paraíba, capital da Província da Paraíba, com ramal até o Porto de Cabedelo. Direção Leste-Oeste, seguindo para o sertão, deveria alcançar a cidade de Souza, onde mais tarde estabelece a ligação com as estradas de ferro Baturité do Ceará e posteriormente com a futura Mossoró, que tem ponto inicial em Porto Franco, litoral do Norte do Rio Grande do Norte. Entretanto, esta estrada ficou estacionada em Campina Grande, porém o seu ramal para Guarabira estabelece ligação com a E.F. Natal a Nova Cruz e com a E.F. Central do Rio Grande do Norte, que só iniciou sua construção a partir de 1904, daí foi possível comunicar-se com o alto sertão deste Estado e com Macau, área produtora de sal, graças à construção de um ramal de Itaretama a esta localidade (MAPA 7).

A Linha Centro, cujo objetivo era chegar ao Vale do São Francisco, era formada pela E. F. Central de Pernambuco, que segue do litoral para o interior, atravessa a Zona da Mata e o Agreste, sendo que a sua maior extensão deveria percorrer áreas localizadas no sertão, com ponto

final previsto para Petrolina, entretanto só avançou até Salgueiro. O sertão tem como atividades econômicas a criação de gado, a plantação de algodão e cereais. Esta ferrovia deveria estabelecer ligação com a ferrovia cearense que também tinha como objetivo alcançar o Vale do São Francisco. A E.F. Central de Pernambuco substituiu a E.F. Recife ao São Francisco, que ficou estacionada em Garanhuns. A construção da Central teve início em 1881, o seu traçado era mais adequado aos interesses políticos e econômicos da Província de Pernambuco e estrategicamente atravessa pelo centro geográfico desta, garantindo uma maior relação com as estradas carroçais ou de rodagem do Agreste e Sertão até o seu ponto final, em Petrolina, no Vale do São Francisco; ao passo que o traçado da E.F. Recife ao São Francisco não permitia esta abrangência.

A Linha Sul é composta pela antiga E.F. Recife ao São Francisco e seus ramais; esta estrada segue pela faixa litorânea e Zona da Mata³³, área produtora de açúcar desde o período colonial até os dias atuais. A partir de Palmares, o prolongamento desta deu origem à E.F. Sul de Pernambuco, sua construção foi iniciada em 2 de dezembro de 1876 e se desloca para Oeste e chega a Garanhuns, no Agreste de Pernambuco, a 271,159 km de Recife, em 28 de setembro de 1887. Em 1891, teve início a construção do ramal da E.F. Sul do Pernambuco que partia de Paquevira, prosseguiu pela Zona da Mata em direção à fronteira com Alagoas e, em 1894, estabeleceu ligação com a E.F. Central de Alagoas, que tem seu ponto inicial em Maceió, com um pequeno ramal até o Porto de Jaraguá e outro ramal que parte de Rio Largo em direção ao Oeste até Quebrangulo, no Sertão. Daí, seus trilhos seguem para o Sul, passa por Palmeira dos Índios e vai até Arapiraca (Agreste), ambas produtoras de fumo, algodão e cereais e, em 1956, chega em Porto Real do Colégio no Vale do São Francisco onde posteriormente, com a construção da ponte sobre o rio São Francisco, a mesma estabeleceu ligação com a ferrovia de Sergipe que segue para a Bahia; com isso foi possível estabelecer comunicação entre todos os estados da porção oriental do Brasil, como previa os planos de Feijó, Rebelo, o projeto da E.F. Dom Pedro II e o plano do Governo Provisório, em 1890.

O Ceará teve a concessão para construir duas ferrovias, sendo a E.F. Baturité³⁴ com ponto inicial em Fortaleza, que seguiu para direção Sul da Província, atravessou por áreas produtoras de

³³ A zona da mata compreende uma estreita faixa do território do Nordeste que acompanha o litoral entre o sul da Bahia e o Sul do Ceará, sendo que sua largura varia entre 10 km e 140 km; foi nesta área que se estabeleceram as primeiras econômicas e constituíram-se as primeiras povoações e cidades do período colonial. CAMELO FILHO, José Vieira – Zuza. Lampião, O Sertão e Sua Gente. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da PUC-SP, 1992, op. cit., p. 16.

³⁴ A E.F. Baturité foi organizada e construída pelo capital privado, seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1875, logo em seguida foi encampada pelo Governo Imperial; tal decisão politicamente solucionava dois problemas: um relacionado com os flagelos da seca, através da oferta de trabalho para os trabalhadores atingidos pelas estiagens e o outro atendia as reivindicações políticas locais, pois a E.F. Baturité foi a “segunda grande”

café, algodão, cereais e criação de gado. Esta estrada foi organizada para alcançar o Vale do São Francisco, mas estacionou na cidade do Crato (em 1926) no Vale do Cariri, no alto sertão nordestino; ela apenas não chegou ao local pretendido mas conseguiu combinar os interesses locais, provinciais e nacionais, bem como políticos, econômicos e sociais, e sendo pública e nacional chegou no seu ponto final em 1926 e um de seus ramos alcançou a cidade de Souza na Paraíba e avançou até Patos, onde estabeleceu ligação com as demais ferrovias do Nordeste.

A segunda estrada de ferro do Ceará é a de Sobral (estatal), sua construção visava amenizar os efeitos da grande seca de 1877 e 1878. Essa estrada teve seu ponto inicial em Camocim, litoral Norte da Província, seguiu em direção ao Sul atingindo Sobral, onde ocorreu uma bifurcação: para o sentido Leste foi construído um ramal denominado Estrada da Ligação com destino a Fortaleza e para o Sul seguiu até Cratús, que por meio de um prolongamento para o Oeste estabeleceu ligação com a E.F. São Luís-Teresina, em Altos. Para o sentido Leste deveria avançar até a E.F. Baturité em Piquet Carneiro, o que não ocorreu.

A parte setentrional do Nordeste, Piauí e Maranhão, ficou de fora da corrida ferroviária, mas em 1889, ao fechar das portas do regime Monárquico, esta região recebeu sua concessão para construir uma estrada de ferro, entre São Luís e Teresina com direção Norte-Sul. Seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1895, mas só conseguiu suplantar o rio Parnaíba e chegar em Teresina, no início da década de vinte deste século, embora sua construção tenha se iniciado em Cajazeiras atual Timon, localizada na outra margem deste rio, e só veio estabelecer ligação com a E.F. Central do Piauí, em 1969, e com a rede cearense em 1973, exatamente 84 anos após ser feita a sua concessão. Esta região ficou fora da divisão de concessões ferroviárias, embora o Governo Imperial tenha cogitado a garantia de juros à Estrada de Ferro de Caxias-MA à Teresina-PI, ligando as duas províncias, mas este projeto fracassou porque politicamente eram pouco representativas; no jogo decisório do Poder Central e ainda sofria oposição de Parnaíba (cidade litorânea do Piauí), que pretendia romper a dependência do comércio piauiense em relação à praça de São Luís.

Por último, temos a distribuição das linhas férreas da Bahia divididas em quatro grupos: Linhas Centro-Norte, Centro-Sul, Sul e isoladas. De Salvador parte somente uma (Bahia ao São Francisco), que no futuro torna-se uma estrada tronco, assegurou para si o monopólio do transporte ferroviário proveniente do interior e servia de canal para que a linha Sul estabelecesse ligação com a Capital. A E.F. Bahia ao São Francisco corresponde à Linha Centro que parte de

Salvador em direção a Juazeiro, no Vale do Rio São Francisco, foi inaugurada em 1860 e alcançou esta localidade em 1896.

Trata-se de uma ferrovia de embrenhamento que atravessa a Zona da Mata, Agreste³⁵ e Sertão, conta também com um importante ramal para o Timbó, com ponto inicial em Alagoinhas e segue para Aracaju com prolongamento até Propriá no baixo São Francisco e estabelece ligação com a navegação fluvial nesta localidade e com as ferrovias que vem de Alagoas e Pernambuco. Esta ligação ferroviária só veio a ocorrer com a construção da ponte sobre o rio, em 1973, embora os trilhos tivessem alcançado as duas margens do São Francisco em 1956. O objetivo do Governo Central era bem mais abrangente, pretendia ligar Salvador a Teresina através da viação férrea, assim, os trilhos prosseguiram rumo ao Piauí. A ferrovia partiu de Petrolina, na outra margem do São Francisco, e, em 1935, chegou a Paulistana, Sudeste do Piauí, a 204 km do ponto inicial; este trecho foi construído pela E.F. Petrolina – Teresina, com iniciativa do Governo Central e foi inaugurada em 1922.

A Linha Centro-Sul teve seu ponto inicial em Bonfim, estabelecendo a ligação entre a Linha Centro e a Sul; ou seja, da E.F. São Francisco com a E.F. Central da Bahia. Em seu percurso, esta estrada atravessa a parte central da Província, passa por centros importantes como Jacobina, Miguel Calmon, Barra do Mundo Novo e Itaberaba, sem contar uma série de vilas e pequenas cidades, região produtora de algodão, cereais e criação de gado e liga com a Central da Bahia em Iaçú, formando ali um triângulo ferroviário que engloba áreas do Recôncavo, Agreste e Sertão. Esta ferrovia entregou o seu primeiro trecho ao tráfego em 1917 e concluiu suas obras em 1956. Embora tenha começado a sua construção no início do período Republicano, o seu traçado corresponde ao prolongamento longitudinal das ferrovias Dom Pedro II e Central da Bahia, projetadas pelo Governo Imperial.

A linha Sul, formada pela E.F. Central da Bahia, inaugurada em 1876, tem seu ponto inicial em Cachoeira e São Félix, no Recôncavo Baiano, tem vários ramais, sendo o Ramal de Feira de Santana o mais importante. A estrada principal segue para o Sudoeste da Província, atravessa a Zona da Mata (Taperi e Santa Teresinha), Agreste (Carauna e Iaçú) e Sertão (Contendas e Brumado), áreas produtoras de açúcar, fumo, café, algodão, cereais, maniçoba (látex), criação de gado e madeira. Muitos anos depois, ela contorna o Recôncavo e encontra-se

³⁵ Agreste trata-se de uma faixa de terras transitória entre a Zona da Mata e o Sertão, com clima tropical semi-úmido, e que estende-se da Bahia ao Rio Grande do Norte, tendo como atividades econômicas a policultura (vários produtos agrícolas), associada à pecuária leiteira; nesta área estão localizadas importantes cidades nordestinas. . CAMELO FILHO, José Vieira – Zuza. Lampião, O Sertão e Sua Gente. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História da PUC-SP, 1992, op. cit., p. 15.

com a antiga E.F. Santo Amaro e com a E.F. Bahia ao São Francisco e finalmente estabelece ligação com a capital do Estado em 1947.

Em seu avanço pelo interior a Central da Bahia alcançou a cidade de Monte Azul no sertão de Minas Gerais onde em 1950 estabeleceu ligação com a ferrovia Central do Brasil e pôde chegar ao Rio de Janeiro, São Paulo e ao Rio Grande do Sul. Mesmo com ponto inicial bem próximo de Salvador, sua ligação com esta cidade só veio ocorrer em 1943, através da estrada tronco na localidade de Mapele atual Simões Filho. Este conjunto de linhas férreas que atendem aos estados da Bahia, Sergipe, Pernambuco, Piauí e Minas Gerais originou a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, organizada em 1911.

As linhas isoladas são formadas pelas estradas de ferro do Nazaré e seus ramais, com ponto inicial na cidade de Nazaré, ao sul do Recôncavo, com ramais para São Roque (porto) e Amargosa (Agreste) e o ponto final em Jequié, na entrada do sertão. A E.F. Nazaré atravessa 13 (treze) municípios produtores de café, fumo, açúcar, minério de manganês, madeira, cereais, algodão e criação de gado e deveria estabelecer ligações com a Central da Bahia em Cruz das Almas (Recôncavo) e com o Sertão, em Contendas. Teve o seu primeiro trecho inaugurado em 1875 e o último, em 1927, perfaz o sentido Leste-Oeste com 324,222 km de extensão, esta ferrovia recebeu a denominação de estrada do café, a mesma ficou estacionada em Jequié.

A E.F. Santo Amaro é uma pequena ferrovia localizada na parte Central do Recôncavo, sua primeira concessão foi feita em 1872, a Cia. Animação Industrial da Estrada de Ferro em Santo Amaro, não realizou a construção, pois a concessão havia caducado. Em 1878, iniciou a sua construção por conta do Governo provincial e entregou o seu primeiro trecho ao tráfego em 1881, e quando o Império terminou, esta estrada contava com cerca de 35,940 km de extensão.

A E.F. Bahia a Minas³⁶ tem ponto inicial em Caravelas com um pequeno ramal até o porto em Ponta de Areia, no extremo Sul da Província da Bahia, perfazendo o sentido Leste-Oeste com ponto final em Araçuai no sertão de Minas, com 582,024 km. de extensão e deveria estabelecer ligação com a Central do Brasil. Esta ferrovia inaugurou seu primeiro trecho em 9 de novembro de 1882, com 142,400 km de extensão entre Caravelas e Serra dos Aymorés-MG; ou seja, dois anos e um mês e dois dias depois do início dos seus primeiros estudos. A concessão desta estrada foi feita ao Eng. Miguel de Teive e Argollo, que posteriormente a transferiu ao Estado de Minas,

³⁶ A construção da E.F. Bahia a Minas foi dirigida pelo Eng. Miguel de Teive e Argollo; mediante a subvenção quilométrica de 9.000\$000 por km, estipulado no contrato de 19 de junho de 1880; celebrado pelo Presidente da Província em virtude da lei nº 1946 de 28 de agosto de 1878. Esta ferrovia recebeu subvenção quilométrica e não garantia de juros. Em 1882, foi entregue ao tráfego o trecho entre Caravellas e Serra dos Aymorés. Suas locomotivas são americanas da Baldwin e outras inglesas, ambas com força de 80 toneladas e velocidade média de 25 km/h. Relatório do Presidente da Província da Bahia. Bahia: Typ. Diário da Bahia, 1884, p. 74.

este engenheiro teve significativa participação nos negócios ferroviários da Bahia. Em seu percurso, ela passa por várias cidades da Zona da Mata baiana e mineira sendo Teófilo Ottoni-MG a mais importante delas, localizada a 376,270 km. do ponto inicial e inaugurou sua estação em 3 de outubro de 1899 e alcançou seu ponto final em 1942 na cidade de Araçuaí. A região servida pela ferrovia Bahia a Minas é produtora de café, cacau, madeira, criação de gado, cereais e algodão.

Em 1881, o Governo da Bahia fez concessão para a construção de uma ferrovia através do Decreto nº 2.173 com privilégios de 50 anos. A concessão foi feita ao Coronel Gentil de Castro, para construir a E.F. Jequitinhonha partia do litoral para o interior e deveria ligar com outra ferrovia em Minas Gerais. O percurso da E.F. Jequitinhonha, deveria seguir pelo vale do rio do mesmo nome, com zona de privilégio de 20 km para cada lado da estrada e com subvenção quilométrica³⁷ de 9:000\$000, mas a construção desta ferrovia não foi concretizada. Foi a última concessão feita no período Imperial para a construção de uma ferrovia na Bahia.

No Governo Republicano, foram construídas apenas duas pequenas estradas; entre elas, a E.F. Centro Oeste da Bahia, com concessão feita a João José Vaz, Américo de Freitas, Pedro Jayme David e Joaquim dos Santos Correia, por ato de 1 de julho de 1881. Esta estrada deveria ligar Passé à estação de Jacuype da E.F. Santo Amaro. Em 1894, a concessão foi transferida para Leopoldo José da Silva, que não conseguiu executar a sua construção; no ano seguinte, a Assembléia Geral do Estado, através da Lei nº 89, modifica o traçado primitivo do ponto inicial em Passé para estação de Água Comprida, no km. 28 da E.F. Bahia ao São Francisco, com ponto final em Feira de Santana. Depois de superar todos os embaraços, finalmente a ferrovia Centro Oeste, em 1º de dezembro de 1900, inaugurou o seu primeiro trecho com 27,780 km de extensão, entre Água Comprida e Candeia, e em 26 de maio de 1901 foi entregue o último trecho ao tráfego, com 24,340 km, estabelecendo ligação com a ferrovia Santo Amaro, na Estação de Baranhém. O traçado desta estrada de ferro contorna o Recôncavo, área produtora de açúcar e fumo; não conseguiu alcançar a cidade de Feira de Santana, estacionou em Baranhém e seu funcionamento foi muito precário, com déficit constantes.

Outra ferrovia construída na Bahia é a E.F. Ilhéus a Conquista, ligando o litoral ao interior, com traçado previsto para atravessar áreas produtoras de cacau, café, cereais, açúcar, madeira, algodão e criação de gado. Sua concessão foi feita ao Eng. Miguel de Teive e Argollo,

³⁷ A subvenção quilométrica e garantia de juros que não excedesse a 7% a.a. correspondente ao capital empregado seriam feitas pelo prazo de 30 anos, as cias que demonstrassem através de planos estatísticos que poderiam obter uma renda líquida da ordem de 4%. Estes benefícios foram estipulados a partir da lei nº 2.450, de 24 de setembro

mas, sem privilégio, o engenheiro abriu mão desta tarefa. Em 1904, a concessão foi feita ao comerciante Bento Berello de Oliveira, com garantia de juros de 5% a.a. por 20 anos, sob o capital gasto nas obras, mas por Decreto de 18 de setembro de 1905, foi aprovada a transferência de contrato à firma Oliveira, Carvalho & Cia.. Em 1906, inaugurou-se o seu primeiro trecho, mas esta ferrovia não conseguiu atingir o ponto final, previsto para Vitória da Conquista e que deveria penetrar no sertão e estabelecer ligação com E.F. Central da Bahia.

O Governo Imperial criou as condições básicas para o desenvolvimento das ferrovias no Brasil, fez as concessões para a construção das estradas de ferro, estabeleceu o traçado das mesmas e deu prioridade àquelas como sendo de integração nacional. Inicialmente a implantação do conjunto das vias férreas do país foi feita pela iniciativa privada. O governo só veio a participar diretamente da construção de ferrovias com a encampação da E.F. Dom Pedro II, em 1865, e a partir da Segunda metade da década de 70, quando as companhias estrangeiras desistiram de prosseguir com a construção das estradas de integração na Bahia e em Pernambuco e com a encampação da E.F. Baturité (1876- 1877) no Ceará. Em 1882, das 19 ferrovias entregues ao tráfego ou em construção no Nordeste, 7 delas eram propriedades do Estado. Na década seguinte ocorreu significativo avanço das estradas de ferro em todo o país, com forte participação do Estado, exceto em São Paulo onde as companhias férreas continuavam sendo conduzidas pelo capital privado. Em 1890 teve início uma nova etapa com a organização de um Plano Geral de Viação Federal para as ferrovias do país e, em 1900, iniciou-se o processo de encampação das ferrovias estrangeiras pelo governo e o arrendamento das mesmas, juntamente com as de propriedade do Estado. Estas empresas deram origem às redes ferroviárias; entre elas, a Great Western no Nordeste, sendo que em São Paulo, apenas a E.F. Sorocabana foi encampada.

QUADRO 1 - CONCESSÕES, POLÍTICA E NEGÓCIOS NAS FERROVIAS

ESTRADAS DE FERRO	CONCESSÃO FEITA	SITUAÇÃO	IMPLANTAÇÃO
RECIFE AO SÃO FRANCISCO	EM 1852 AOS ENGENHEIROS IRMÃOS EDWARG DE MORNAY E ALFREDO DE MORNAY	TRANSFERIDA EM 1855	THE RECIF AND SÃO FRANCISCO RAILWAY COMPANY
BAHIA AO SÃO FRANCISCO	EM 1853 A JOAQUIM F. A. B. MUNIZ BARRTO	TRANSFERIDA EM 1856	BAHIA & SAN FRANCISCO RAILWAY COMPANY
CENTRAL DA BAHIA	EM 1866 A JOÃO CHARLES MORGAN	TRANSFERIDA EM 1875	BRAZILIAN IMPERIAL CENTRAL BAHIA RAILWAY COMPANY LIMITED
CONDE d'EU	EM 1871 AO BEL ANÍZIO S. C. DA CUNHA, AO CONS. DIOGO V. C. ALBUQUERQUE E AO ENG. ANDRÉ REBOUÇAS	TRANSFERIDA EM 1875	THE CONDE d'EU RAILWAY COMPANY LIMITED
BATURITÉ	EM 1871 AO SENADOR CARNEIRO E OUTROS	ENCAMPADA EM 1878	ESTADO
SANTO AMARO	EM 1872 A CIA ANIMAÇÃO INDUSTRIAL DA E.F. SANTO AMARO	TRANSFERIDA EM 1878	PROVÍNCIA DA BAHIA
NAZARÉ	EM 1871 A CIA TRAN-ROAD NAZARETH	DISSOLVIDA EM 1875	REORGANIZADA COM O MESMO NOME
CENTRAL DE PERNAMBUCO	EM 1872 AO BEL BENTO J. C. JÚNIOR	CADUCOU EM 1874	ESTADO
SUL DE PERNAMBUCO	EM 1872 PÚBLICA	-	ESTADO
SÃO FRANCISCO	EM 1872 PÚBLICA	-	ESTADO
NATAL A NOVA CRUZ	EM 1873 AO BEL CÍCERO DE PONTE & OUTROS	TRANSFERIDA EM 1878	A IMPERIAL BRAZILIAN NATAL AND NOVA CRUZ CO. LIMITED
RECIFE AO LIMOEIRO	EM 1874 AO BARÃO DE SOLEDADE	TRANSFERIDA EM 1874	THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RY. COMPANY LIMITED
SOBRAL	EM 1878 PÚBLICA	-	ESTADO
PAULO AFONSO	EM 1878 PÚBLICA	-	ESTADO
BAHIA A MINAS	EM 1878 AO ENG. M.T. ARGOLLO	TRANSFERIDA 1883	SOC. COL. DE HAMBURGO
CENTRAL DE ALAGOAS	EM 1879 AOS EMPRESÁRIOS DOMINGOS MOITINHO E MANUEL J. S. LEÃO	TRANSFERIDA EM 1881	THE ALAGOAS RAILWAY COMPANY
SÃO LUIS-TERESINA	EM 1889 AO ENG. NICOLAU V. LE COCQ	TRANSFERIDA EM 1891	CIA. DE MELHORAMENTO DO MARANHÃO
CENTRO OESTE	EM A JOÃO J. VAZ, A AMÉRICO DE FREITAS E OUTROS	TRANSFERIDA	FIRMA BAINA & C.

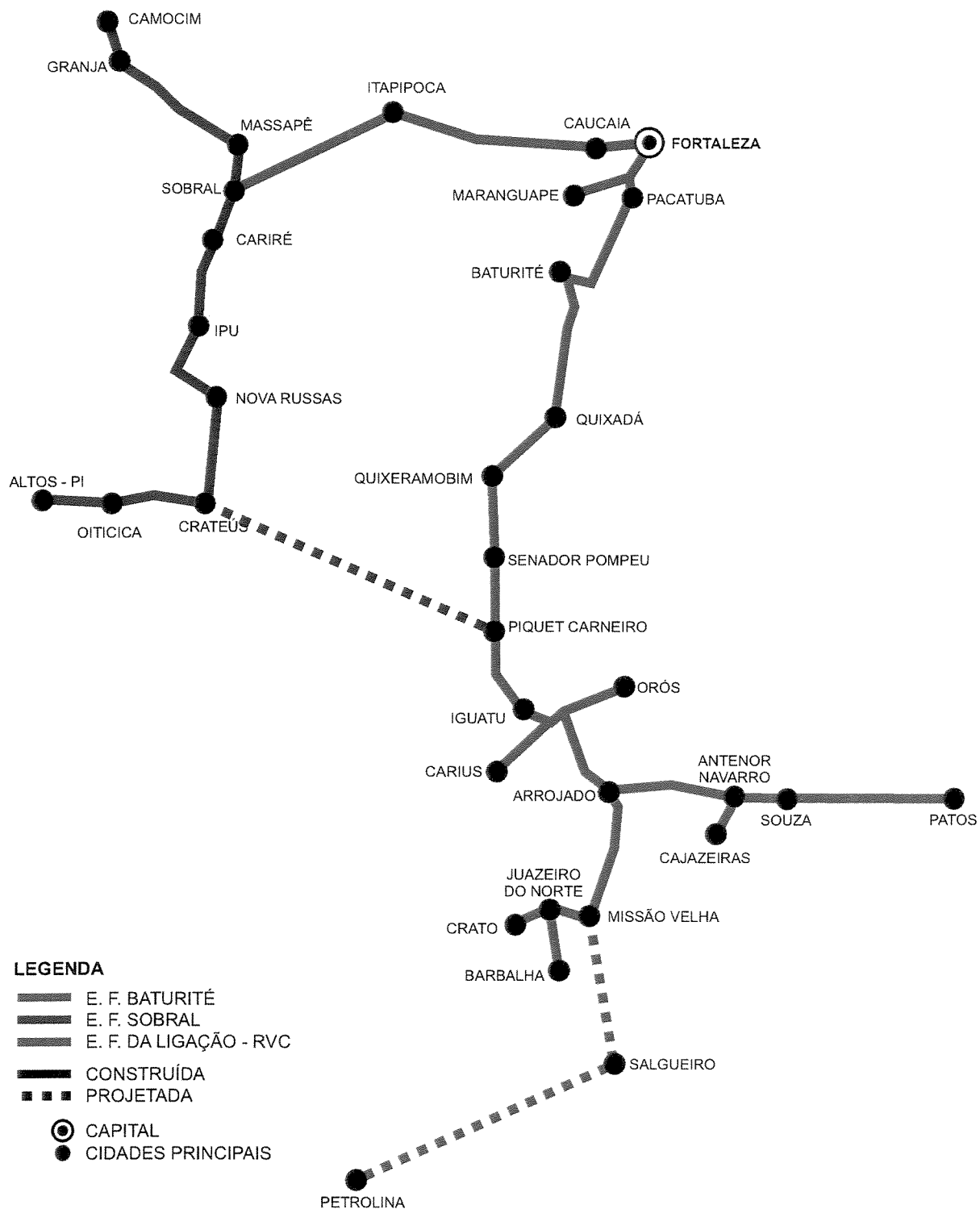
Fontes: Relatórios dos Presidentes Provinciais - Pernambuco e Bahia - 1856 - 1889, itens: Ferrovias; PINTO, Estevão. História de Uma Estrada-de-Ferro do Nordeste. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949.

GREAT WESTERN - GWRB 1900-1948 NORDESTE CENTRAL



FONTE
SUDENE, Plano Diretor, 1960
IBGE, Geografia do Brasil - Região Nordeste, 1974

ESTRADAS DE FERRO DO CEARÁ NORDESTE ORIENTAL



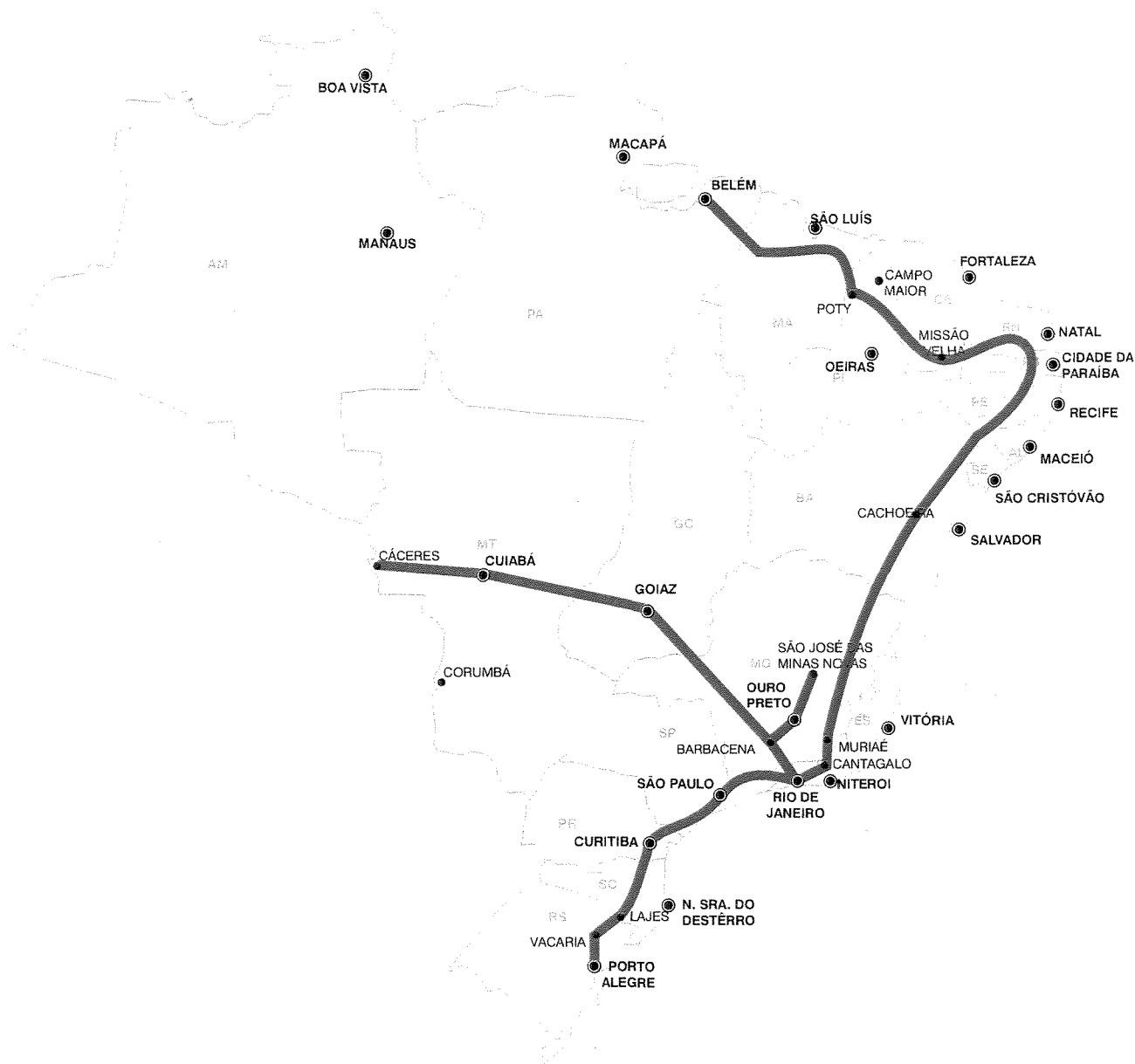
FONTE
SUDENE, Primeiro Plano Diretor, 1960
IBGE, Geografia do Brasil - Região Nordeste, 1974

AS ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA CENTRO, NORTE E SUL



FONTE
SUDENE, Plano Diretor, 1960
IBGE, Geografia do Brasil - Região Nordeste, 1974

PLANO REBELO - 1838



LEGENDA

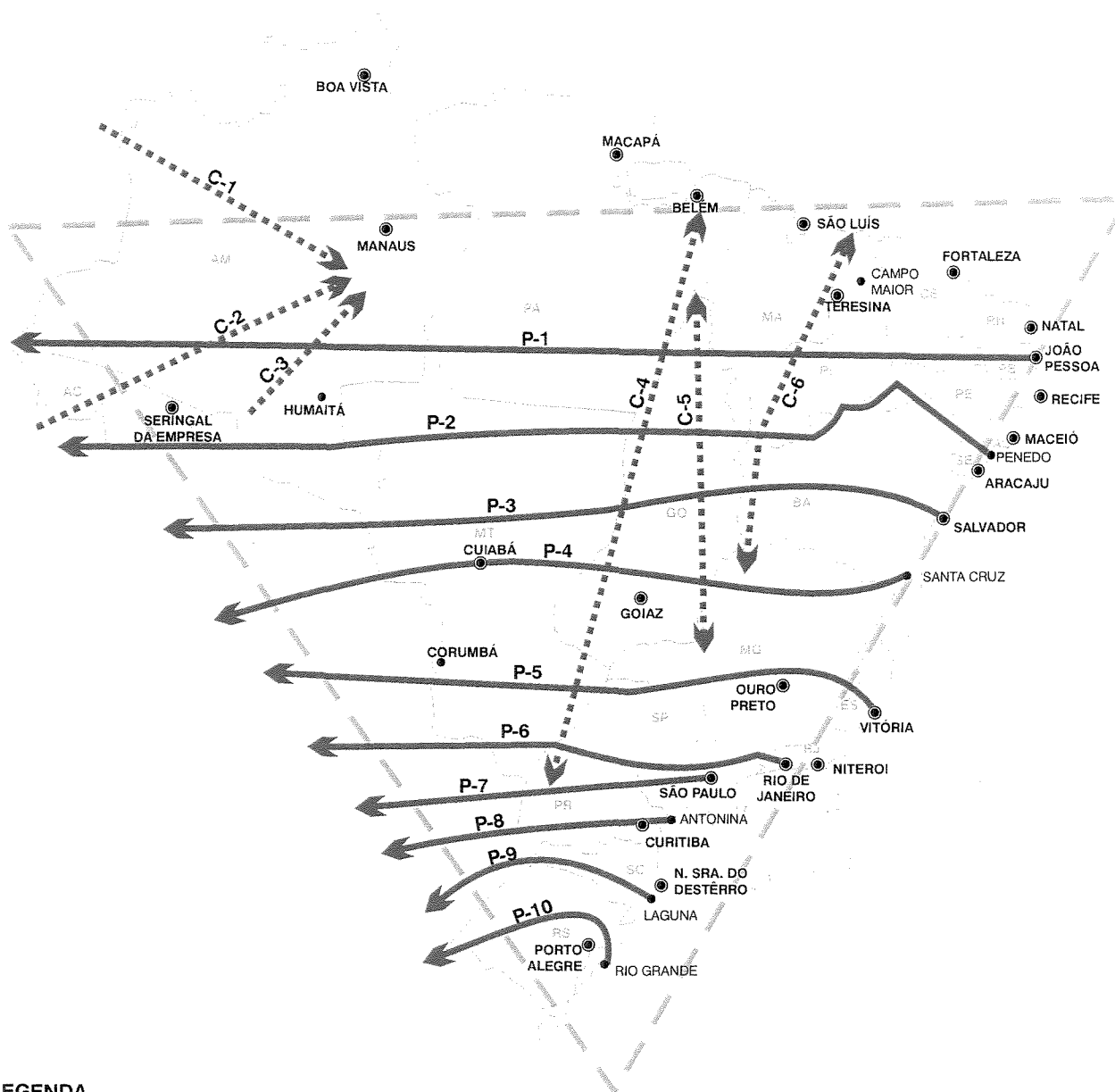
- FERROVIA
- - - - - PREVISTA
- CAPITAIS
- CIDADES

Trata-se da primeira contribuição teórica para a execução de uma política viária de integração nacional. O traçado para a construção de vias férreas elaborado pelo Cons. José Silvestre Rebelo, consta de três troncos ligando a Capital do Império às Regiões Sudoeste, Noroeste e Norte do país.

FONTES

Ministério dos Transportes. Plano de Viação - Evolução Histórica (1808-1973), 1974

PLANO REBOUÇAS - 1874



LEGENDA

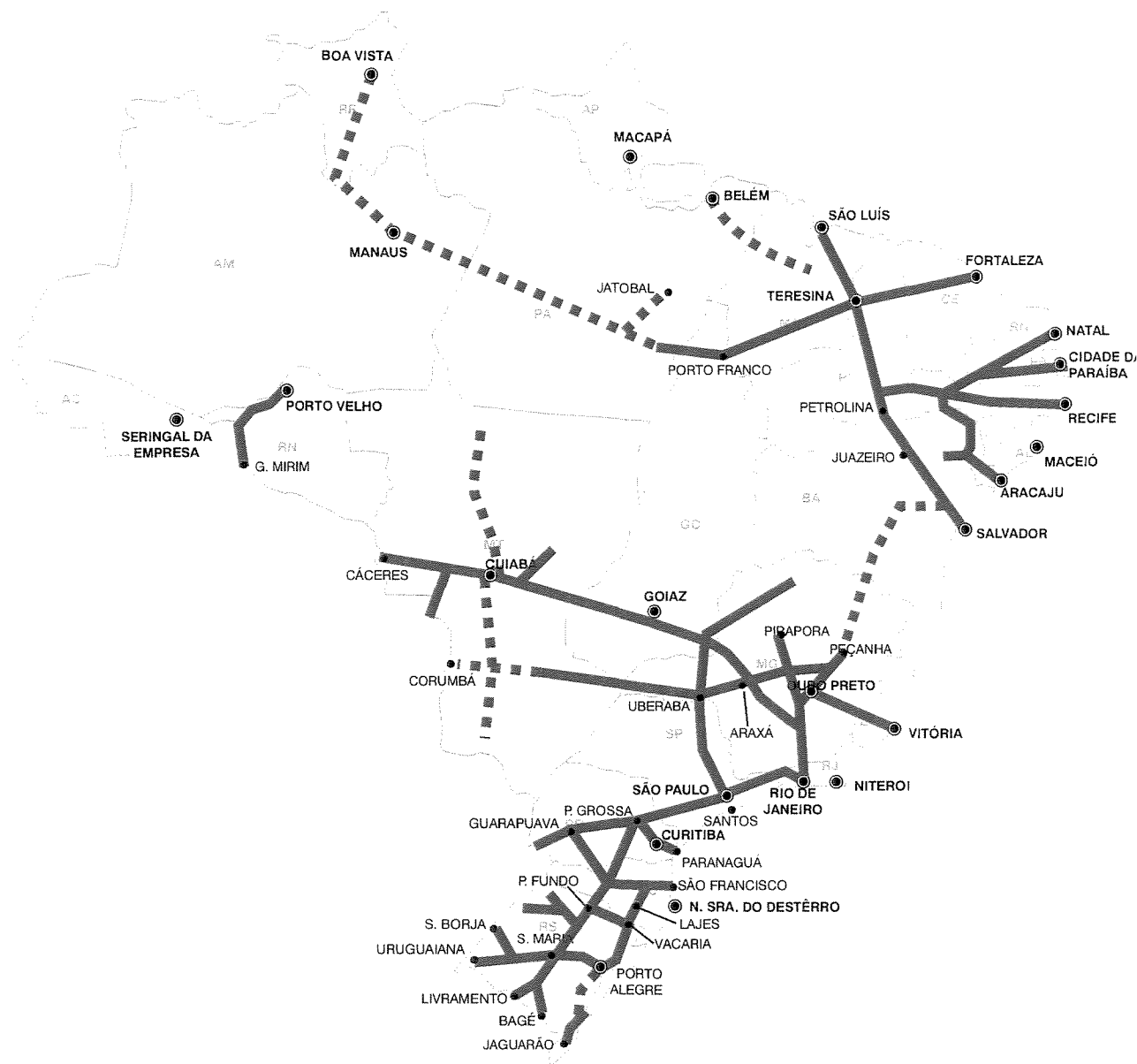
- FERROVIA
- - - - - PREVISTA
- CAPITAIS
- CIDADES

O Eng. André Rebouças elaborou seu plano visando a integração do Atlântico com o Pacífico, através da construção de 10 linhas férrea longitudinais e 6 transversal (transversal e vertical). Todas estas linhas estabeleciam ligações com a navegação fluvial de todos os grandes rios do País e com a navegação marítima, assegurando a integração de todo o território nacional e comunicação com todos os países vizinhos.

FONTES

Ministério dos Transportes. Plano de Viação - Evolução Histórica (1808-1973), 1974

PLANO GERAL DE VIAÇÃO FEDERAL PLANO DA COMISSÃO DE 1890



LEGENDA

- FERROVIAS
- - - - - PREVISTA
- CAPITAIS
- CIDADES

Plano elaborado por uma comissão nomeada a partir do Dec. No. 159, expedida pelo Governo Provisório em 15 de Janeiro de 1890. Este plano procurou combinar os sistemas de transportes ferroviário, fluvial e rodoviário e tinha forte conotações estratégicas e políticas que também contemplava adequadamente os aspectos econômicos do País, integrando todas as regiões aos mercados internos e externos.

FONTES

Ministério dos Transportes. Plano de Viação - Evolução Histórica (1808-1973), 1974

CAPÍTULO III

3 INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS APLICADOS EM FERROVIAS

3.1. *Da Concessão à Inauguração das Vias Férreas do Brasil*

O processo de implantação e desenvolvimento de ferrovias no Brasil foi muito lento, mesmo depois de sua consolidação, isto é, a partir de 1867 quando já havia inaugurado várias estradas e constituído toda uma estrutura política, jurídica e econômica para o retorno dos investimentos aplicados em construção de ferrovias, assim como o desempenho de uma série de atividades ligadas a este setor. Foram 10 anos em média o período entre a concessão feita a uma empresa ferroviária e a inauguração da estrada de ferro propriamente dita. Sobretudo no Nordeste, essa lentidão ficou expressa no pronunciamento de Henrique Pereira de Lucena, Presidente da Província de Pernambuco, que destacou a importância dos caminhos de ferro, mas reclamou do pouco empenho das autoridades brasileiras frente ao desenvolvimento das ferrovias:

ESTRADAS DE FERRO: Vencer com rapidez e segurança às maiores distâncias. Offerecer aos homens e aos productos fácil meio de transporte são vantagens que resultam inconstetavelmente das estradas de ferro. Por onde a locomotiva passa desperta a atividade, desaparecem os desertos e o trabalho conta com proficuos resultados. Construir estradas de ferro será desenvolver a riqueza pública e consequentemente preparar a grandeza do paiz. É isso hoje tão geralmente reconhecido, que escusado é procurar demonstrá-lo. Infelizmente pouco, muito pouco temos feito a tão importante melhoramento.

Contractados existem apenas a do Recife ao Limoeiro, a do Caruarú; levadas a effeito, porém, só há como sabeis a do Recife ao São Francisco que tantos serviços já presta, e maiores prestarão, logo que for prolongada, e as do Recife a Caxangá, e a Beberibe-Olinda, que luctando com sérios embaraços apenas ligam a capital àquelles arrabaldes” (Relatório do Presidente da Província de Pernambuco, 1875, p. 120)

Outra importante estrada de ferro construída em Pernambuco foi a Recife ao Limoeiro. Trata-se de uma pequena estrada, seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1882. Apresentou resultados financeiros positivos no período entre sua inauguração e 1889, mas não foi suficiente para que esta ferrovia dispensasse a garantia de juros de 7% a.a. assegurada pelo governo. Foi construída com capital inglês e com o processo de encampação e arrendamento, a partir de 1900, tornou-se uma grande Rede Ferroviária, a Great Western, sendo a primeira rede do Nordeste.

A E.F. Recife ao Limoeiro foi inaugurada 10 anos após obter sua concessão, feita em 1872. É tributária de uma área com intensa produção de açúcar. Em sua primeira etapa, seus

trilhos alcançaram o Agreste, área com produção agrícola diversificada, e atividade pecuária. Entre 1882 e 1890, a E.F. Limoeiro apresentou apenas dois exercícios com déficits, que estão relacionados com as crises econômicas ocorridas neste período. Estes déficits ocorreram nos anos de 1882 e 1885, representando respectivamente 17,82% e 19,84% sobre a receita bruta. No ano de 1889, por conta da crise das safras de açúcar, algodão e cereais, a receita da E.F. Limoeiro teve uma forte queda, mesmo assim o seu resultado financeiro foi positivo. Com relação a década de 90 do século passado, os seus balanços financeiros foram equilibrados, exceto em 1897 quando: seu saldo sofreu uma acentuada queda, de 312:691\$000 para 47:357\$840. Neste ano a receita bruta teve uma queda em torno de 17,82% em relação ao anterior, sendo que a despesa aumentou cerca de 15% no mesmo período. Esta ferrovia obteve resultados positivos tanto no Império como também nos anos posteriores.

A E.F. Conde d'Eu na Paraíba, foi entregue ao tráfego 10 anos após ser feita a sua concessão. Inaugurada em 1881, e desta data até 1889, operou em regime de déficit no decorrer deste período. Em 1884, foram inaugurados os ramais para Pilar e Independência e em 1889 chegou a Cabedelo, ligando o interior ao porto. Trata-se de uma pequena estrada, que posteriormente estabeleceu ligação com Natal, capital do Rio Grande do Norte, através da E.F. Natal a Nova Cruz e com Recife por meio da E.F. Recife ao Limoeiro. Mesmo com seu traçado atravessando áreas da Zona da Mata, Agreste, regiões produtora de açúcar, cereais, algodão e pecuária, o transporte desses produtos não lhes garantiria rentabilidade suficiente para que operasse com saldos positivos. Portanto, o retorno de seus investimentos só era possível graças à garantia de juros assegurada pelo Governo Imperial. De modo geral, a E.F. Conde d'Eu foi deficitária no período acima indicado.

O Rio Grande do Norte também recebeu sua concessão, feita em 1872 pelo Governo Imperial, sendo construída com capital inglês. Seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1880, com 9 anos de atraso em relação à concessão. Esta ferrovia liga Natal a Nova Cruz (Agreste), trecho que recebeu esse nome. Perfaz o sentido norte sul; entre a sua inauguração e o fim do Império ela operou em regime de déficits, dependendo de recursos complementares do governo para equilibrar a receita com os custos operacionais, além da garantia de juros de 7% a.a., que assegurava o retorno do capital aplicado.

A E.F. Central de Alagoas é a última ferrovia desse complexo que vai formar a rede Great Western. A Central de Alagoas começou a ser organizada em 1871. Em 1874, através do Dec. nº 5672 de 17 de junho, foi concedida a garantia de juros de 7% sobre o capital de 3.500:000\$000, mas em 1878 foi considerada caduca. A empresa chegou a construir 10 km entre Jaraguá e

Bebedouro. No Dec. nº 7517, de outubro de 1878, o Imperador autorizava novos estudos para a implantação de vias férreas na Província, assim finalmente, foi autorizada a construção e garantia de juros de 7% sobre o capital máximo de 4.533:000\$000 para a empresa inglesa implantar definitivamente a ferrovia em Alagoas.

A Central de Alagoas³⁸, que é concessionária da Cia. inglesa The Alagoas Railway Company Limited, foi inaugurada em 1884 e seu desempenho tinha estreita relação com o desenvolvimento das safras de açúcar, fumo, algodão e cereais, que atendiam aos mercados externo e interno. Sua receita líquida passou de 124:544\$428 em 1885 para 185:563\$160 em 1887. No decorrer do período entre a sua inauguração e a Proclamação da República, ela apresentou um certo equilíbrio financeiro. Por outro lado, este equilíbrio não era suficiente para empresa abrir mão da garantia do juros paga pelo governo.

Em 1889, a Central de Alagoas tinha 88 km em tráfego e continuou em expansão (lenta). Em 1894 estabeleceu ligação com a E.F. Sul de Pernambuco, ligando Maceió a Recife através da ferrovia. Se por um lado esta estrada de ferro contribuiu para ligar o interior com o litoral e alavancar as atividades agrícolas (açúcar, algodão, fumo e cereais) da Província, por outro lado foi a Cia. férrea implantada no Nordeste que mais apresentou problemas com as comunidades das áreas por onde passava os seus trilhos e com as próprias autoridades da Província, Tenório (1979). Era acusada de descumprir contratos, exorbitar nos preços de suas tarifas e desrespeito à população. A Central chegou a sofrer retaliações por parte dos proprietário de terras que invadiram uma estação férrea.

Outra estrada de ferro alagoana-pernambucana de propriedade da União, localizada no baixo vale do São Francisco, foi inaugurada em 1881, trata-se de uma pequena estrada isolada sem ligação com outras ferrovias da região. Em 1883, já havia concluído toda sua extensão com 84 km em Alagoas e 32 km em Pernambuco, embora esta estrada estivesse ligada com a navegação do baixo São Francisco, este fato tinha pouca importância em razão de que a área tributária de Paulo Afonso era pouco habitada e com baixa produção agrícola. Para que tivesse sucesso era necessário que ela estabelecesse ligação com as regiões produtivas de Alagoas e

³⁸ O marco histórico da ferrovia em Alagoas teve início com o sancionamento da Lei nº 428, de 2 de julho de 1864, e no Norte da Província os irmãos Monay pretendiam construir uma ferrovia ligada a E.F. Recife ao São Francisco. Este objetivo não se concretizou. Com a Lei nº 481, de 23 de junho de 1866 aprovava os contratos celebrados com a Cia. Baiana de Paquetes a vapor responsável pela navegação entre o Trapiche e as vilas de Pilar, Alagoas, Sta. Luzia do Norte e Coqueiro Seco. Em 25 de março de 1868, foi entregue ao tráfego o trecho entre Jaraguá e Maceió, integrado com a navegação e no seu primeiro mês de operação transportou 400 passageiros e considerável volume de cargas. No entanto, foi através do Decreto nº 5.672, de 17 de junho de 1874, que teve início a “arrancada” ferroviária em Alagoas e que autorizava a organização da Cia. The Alagoas Brazilian Central Railway

Pernambuco, interligando-se com outras ferrovias. A construção da E.F. Paulo Afonso teve como objetivo oferecer ajuda aos flagelados das secas de 1877 e 1878, mas, fora isso, pouco contribuiu com o desenvolvimento econômico da região e sempre apresentou déficits em suas atividades, ela dependendo dos cofres Públicos para sobreviver. A construção desta estrada não foi uma reivindicação das províncias por onde ela atravessava, mas, sim uma decisão política do Governo Imperial e do Ministro Visconde de Sinimbu. A E.F. Paulo Afonso foi arrendada pela Great Western, juntamente com as outras ferrovias, mas a sua deficiência econômica continuou, já que não foram tomadas as medidas necessárias para torná-la eficiente financeiramente.

A Bahia obteve concessão para construir a sua primeira estrada de ferro em 1853, sendo esta Província a quarta do país a implantar uma ferrovia em seu território. Esta concessão foi feita a Joaquim F. A. Muniz Barreto, que no ano de 1855 foi transferida para a Companhia inglesa Bahia & São Francisco Railway Company. Tratava-se de uma ferrovia de interesse nacional e embrenhamento, com ponto inicial em Salvador e final previsto para a Vila de Juazeiro. Seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1860 e três anos mais tarde o seu prolongamento alcançou Alagoinhas, 123,340 km ao norte da Capital. Suas obras ficaram paralisadas nesta localidade.

A empresa inglesa responsável pela construção e exploração da ferrovia entre Salvador e Juazeiro desistiu de continuar com as obras e optou pela construção do ramal do Timbó, que partia de Alagoinhas e deveria alongar-se até Aracaju, e alcançar a cidade de Propriá, no Baixo Vale do Rio São Francisco, para estabelecer ligação com a navegação fluvial, sendo que a continuidade da linha tronco para o Juazeiro ficou a cargo do Governo Central.

Com a desistência dos ingleses em continuar com toda extensão desta ferrovia, ela foi dividida em duas partes: a primeira compreende o trecho entre Salvador e o ramal do Timbó, construído pela companhia inglesa, o segundo ficou com o governo, trata-se do trecho entre Alagoinhas e Juazeiro. Os estudos para o seu prolongamento até Juazeiro teve início em 1875 e no ano seguinte foram iniciados os trabalhos de construção do trecho entre Alagoinhas e Serrinha com 110,851 km de extensão, sendo inaugurado em 18 de novembro de 1880. Quando terminou a Monarquia, havia 321,993 km deste trecho entregue ao tráfego. Esta ferrovia no seu conjunto formada por duas empresas e recebeu três nomes: a parte inglesa composta pela Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e ramal do Timbó e a outra construída pelo governo recebeu o nome de Estrada de Ferro do São Francisco.

A primeira etapa da estrada, construída com capital inglês, contou com decisivo apoio dos governos Central e Provincial, foi política e estrategicamente importante em âmbito local e nacional. No entanto, desde a sua inauguração até o fim da Monarquia, esta ferrovia, no seu conjunto, operou em regime de elevados déficits, embora tivesse ligação com o porto de Salvador e com traçado que atravessava áreas produtoras de açúcar, fumo, café, madeira, cereais, maniçoba, algodão, minério de manganês e pecuária. Mesmo assim, o transporte desses produtos e de passageiros não era suficiente para garantir uma receita superior a seus custos. Segundo os dados disponíveis nos Relatórios dos presidentes da Província, no período entre 1860 e 1884, a ferrovia apresentou déficits constantes, exceto nos anos de 1870-1871, 1875 e 1883 e 1884 em que operou com pequenos saldos positivos. Os dados referentes ao desempenho financeiro desta empresa, juntamente com as estradas de ferro Dom Pedro II, Recife ao São Francisco, Central da Bahia, Baturité e Nazaré estão na TABELA 3.

Como se tratava de uma estrada de integração, o Governo Imperial assumiu seu ônus político e financeiro. Para o trecho sob a responsabilidade dos ingleses, o Governo Imperial assegurava a garantia de juros de 5% a.a. e o provincial de 2%, além de subsidiar a importação de locomotivas e outros equipamentos para a companhia férrea e pagar os déficits quando não apresentavam resultados positivos. Para a empresa ferroviária e seus acionistas, não havia setor da economia no Brasil que apresentasse melhores oportunidades de retorno do capital aplicado do que investir na construção de ferrovias.

Depois de cinco anos, a inauguração do seu primeiro caminho de ferro, a Bahia recebeu a concessão para construir a sua segunda estrada de ferro conforme a Lei Geral nº 1.242 de 16 de junho de 1865, que autorizava o governo a contratar a construção de uma ferrovia entre Cachoeira e a Chapada Diamantina, com um ramal para Feira de Santana, que mais tarde (1875) viria a ser a E.F. Central da Bahia, de interesse nacional para embrenhamento e integração do território brasileiro. Esta ferrovia passou por vários percalços entre a sua concessão e a inauguração do seu primeiro trecho.

“A concessão feita a John Charles Morgan, por Decreto nº 3.590 de 17 de janeiro de 1866, privilégio para essa construção que ele transferiu a “Paraguassu Tram-road Company”. No ano de 1868, embora tendo levantado o capital para a construção do Ramal de Feira, mesmo assim ela faliu. Em 1870, o Eng. Hugh Wilson como maior acionista propôs ao Presidente da Província para comprar em Londres a massa falida da Companhia, para terminar o Ramal de Feira de Santana e a ponte entre Cachoeira e São Félix, organizando nova companhia. Em 26 de setembro de 1872, a presidência de acordo com a Lei Provincial nº 1.246 de 27 de junho do mesmo ano, celebrou contrato com o mesmo engenheiro, estipulando que ficariam a província, que possuía 5.000 ações de 200\$000, cada uma e

mais acionistas do Paraguassú isento de toda e qualquer responsabilidade para com os credores, podendo não só ela como os demais acionistas associarem-se a nova companhia, entrando cada um com a quantia que não fora realizada e ficando assim preenchidas as ações. Em fevereiro de 1874 prosseguiram os trabalhos da construção do Ramal de Feira de Santana.

Por decreto nº 7.577 de 28 de outubro de 1874 foi concedida garantia de juros de 7% a.a., durante 30 anos sobre o capital máximo de 13.000:000\$000. Em 7 de abril de 1875 foi provisoriamente entregue ao tráfego o Ramal da Feira com 45,000 km de extensão e no dia 6 de agosto deste ano ela foi incorporada a "Brasiliiana Imperial Central Bahia Railway Company" pelo Decreto nº 6.094 de 12 de janeiro de 1876 e no dia 2 de dezembro, o Ramal de Feira de Santa foi definitivamente entregue ao tráfego". (Argollo, Franco, 1908, pp.48,49)

Mesmo contando com o apoio dos governos Central e Provincial, a E.F. Central da Bahia demorou 11 anos entre a sua concessão e inauguração do primeiro trecho do Ramal de Feira e 14 anos para iniciar os trabalhos da linha principal cujas obras foram iniciadas em 17 de maio de 1879 e entregue seu primeiro trecho ao tráfego no dia 25 de dezembro de 1881, entre 1876 e 1889. Segundo os dados obtidos dos relatórios dos presidentes da Província, apresentou resultados operacionais positivos alternando com resultados deficitários.

Com relação aos resultados financeiros da E.F. Central da Bahia, Lindalva Simões apresenta uma visão otimista a respeito da questão financeira desta ferrovia. Segundo ela, entre 1876 e 1889, só em dois exercícios ocorreram déficits; o que é verdade; no entanto, se verificarmos que o seu capital com garantia de juros de 7% ao ano é de 13.000:000\$000 e que a Central recebeu do Tesouro a quantia de 910:000\$000 ao ano ou 11.830:000\$000 no decorrer deste período, enquanto sua receita líquida no mesmo período foi de 320:090\$207. Esta quantia representa apenas 2,70% dos juros pagos ao capital com garantia. A conclusão é que, apesar dos saldos positivos, a Central teve um enorme déficit.

A E.F. Central da Bahia teve um significativo aumento de sua receita bruta entre 1876 e 1889; ou seja, cresceu 459%, o que é um fator positivo, tanto que não apareceram críticas ao desempenho financeiro desta ferrovia, já que a receita bruta cresceu e a líquida foi positiva, embora insuficiente para saldar a garantia de juros do capital investido em sua construção. Para os governos da Província e Central, os custos financeiros destas estradas de integração são menos importantes, pois o que interessa é o papel político que elas desempenhavam naquele período, mesmo que o custo para o Estado fosse bastante elevado. Tanto que nos Relatórios do Presidente da Província, referente às ferrovias baianas no decorrer deste período, não aparece qualquer restrição à respeito dos custos das suas estradas de ferro. Sempre fazem questão de apontar a importância destas para o desenvolvimento local e nacional proporcionados por estas ferrovias ou

a possibilidade desse desenvolvimento ocorrer com a colaboração das mesmas; quando surge alguma reclamação é para cobrar recursos ou empenho do Governo Central para o setor.

A E.F. Nazaré é a terceira via férrea inaugurada na Bahia, ocorrida em 1875, com ponto inicial na cidade de Nazaré das Farias no sul do Recôncavo e com ramal, se estendendo até o porto de São Roque, alcançando esta localidade somente em 1942 com final previsto para alguma cidade no sertão, mas a E.F. Nazaré conseguiu levar seus trilhos até Jequié, que só chegando à esta localidade em 1927 e ali estacionaram. Era conhecida como ferrovia do café, porque este produto representava o maior volume de cargas transportadas por esta estrada. A ferrovia, ao contrário das outras já citadas, tem importância local e está ajustada somente aos interesses econômicos, embora tenha estreitas relações com os interesses políticos, pois a concessão para a construção de uma ferrovia, mesmo obedecendo os critérios técnicos e econômicos, é antes de tudo um ato político.

No início do seu funcionamento, a E.F. Nazaré apresentou saldos negativos (1875-1876). Daí até 1945, ela operou com saldos positivos. Quando terminou a Monarquia, só havia 34 km em tráfego, sendo a única ferrovia da Bahia que apresentou resultados financeiros satisfatórios nesse período. Esta estrada, em termos econômicos, foi aquela que apresentou melhores resultados financeiros não só no Império com também na República. De 1877 a 1945 ela apresentou saldos positivos. Ela também representa o retrato de uma política de transporte sem direção, pois a E.F. Nazaré se inclui no rol das pequenas ferrovias, com apenas 324,222 km de extensão, dividido em três trechos, cada um com uma administração diferente, inicialmente composta por empresas privada, estadual e federal. Voltaremos a este assunto mais a frente.

A quarta ferrovia da Bahia, também construída no Recôncavo, é a E.F. Santo Amaro. As questões técnicas e financeira desta empresa sempre foram complicadas desde a sua origem, em 1863, inclusive esta ferrovia só foi entregue ao tráfego em 1880, mesmo assim provisoriamente. Por conta das fortes chuvas ocorridas na época, o seu tráfego foi suspenso e só retornou ao normal em 1883. Foi construída pela Província da Bahia. A Santo Amaro enfrentou uma série de problemas, como a baixa dos preços nos mercados dos produtos ali produzidos (açúcar, fumo), também houve falta de mão-de-obra, impossibilitando a remuneração do seu tráfego. As condições naturais (tipos de relevos e terrenos) também contribuíram com as dificuldades; os desvios de seu traçado foram para atender aos engenhos da região, são responsáveis por parte de seus problemas financeiros. Quando o Governo Imperial chegou ao fim, havia 34 km em tráfego, mas só a partir de 1900 é que ela veio a melhorar seus resultados financeiros, apesar de ser uma pequena estrada de interesse local. Porém as influências políticas atuaram constantemente em seu

funcionamento, tanto a âmbito local como provincial. O custo do seu trecho em tráfego foi de 2.400:000\$000 e teve uma receita líquida de 5:600\$806 no período entre 1880 e 1889.

Por último, temos a E.F. Bahia a Minas, com ponto inicial em Caravelas, inaugurada em 1882, com extensão de 142,400 km, com posição privilegiada, ligava o porto ao interior baiano e mineiro, é tributária de áreas produtoras de cacau, café, madeira, cereais, algodão e pecuária. Era também estratégica, pois estava localizada entre Salvador e o Rio de Janeiro (mais próxima da primeira) e favorecia aos baianos que iam para o interior na ferrovia. Desta forma Salvador consolidava o seu controle político e comercial daquela imensa área, que vai do seu litoral ao interior de Minas, além de expandir sua influência rumo ao Norte do Espírito Santo e disputar espaço com o Rio e Minas. Da sua inauguração, de 1882 até 1900, a E.F. Bahia a Minas operou em regime de déficit, com alguns saldos positivos. No entanto, do ponto de vista político ela representou uma verdadeira mina de ouro para os baianos em sua “sede” expansionista e disto eles não abriram mão, mesmo que o custo financeiro fosse elevado.

Se do ponto de vista político a E.F. Bahia a Minas era importante para que os baianos completassem o controle de seu território em todas as direções (pelo litoral, pelo interior, ao norte e ao sul), do ponto de vista econômico provocou perda comercial da praça de Salvador em relação à praça do Rio de Janeiro, apesar de Caravelas estar mais próxima da capital baiana. No entanto, segundo Evaldo Cabral de Melo, a ferrovia também atuou no sentido de subverter o domínio do entreposto sobre o núcleo interiorano em benefício de outro entreposto, através da criação de uma Alfândega em Caravelas e da concessão de um subsídio à Cia. de Navegação a Vapor que fazia ligação com o Rio de Janeiro. Estes fatos beneficiavam à Corte, enquanto Salvador perdia posição no comércio do Sul da Província.

Sua concessão foi feita a um baiano e o Governo da Província participou com 1.200 contos para a construção da E.F. Bahia a Minas. Os próprios relatórios dos presidentes da Província, quando referem-se à esta ferrovia, destacam a sua relevância para o desenvolvimento do interior e do litoral no extremo sul da Bahia. Contraditoriamente, a bancada de deputados baianos no Parlamento passou a bloquear a concessão de favores governamentais à ferrovia, negando a garantia de juros ao prolongamento da estrada a partir de Aimorés, pois não interessava; já que, à medida que ela avançava, beneficiava mais a Corte e Minas. Esta situação retratava em parte as contradições entre interesses políticos e econômicos, e também destacava as disputas entre grupos locais e daqueles com base política e econômica em Salvador. De qualquer forma, estas disputas e contradições não tiram o caráter expansionista dos baianos no seu conjunto.

A questão dos déficits dessas estradas estão relacionadas com um série de motivos, como traçados inadequados, ingerência política; inclusive a garantia de juros é apontada por autores como Ademar Benévola, Ana Célia de Castro, Flávio Saes e Evaldo Cabral de Mello como um dos elementos que contribuem para a ineficiência econômica de muitas ferrovias que deveriam apresentar lucros em seus exercícios financeiros. Com a garantia de juros, estas empresas tinham assegurado o retorno de seus investimentos. Sem a devida fiscalização por parte do governo, não se sentiam motivadas para melhorar a sua eficiência técnica e econômica. Todos estes “motivos” inibiam o desenvolvimento e melhora do sistema de transportes previsto para o país, desta forma, apenas as ferrovias estrangeiras eram beneficiadas.

A garantia de juros, por um lado, foi um importante instrumento na captação de investimentos para a construção de ferrovias no Brasil, por outro contribuiu fortemente para o desperdício de recursos públicos, à medida que podiam construir ferrovias em qualquer localidade, sem estabelecer as devidas relações com os interesses e necessidades locais ou regionais e sem critérios econômicos de curto ou longo prazos para contribuir e alavancar o desenvolvimento de certas atividades econômicas. Com isso, estas estradas não servem e nem contribuem para a melhoria material da sociedade brasileira.

3.2 Estradas de Ferro do Café, das Secas e da Integração: uma Questão do Estado

O Ceará foi a terceira Província do Nordeste a receber concessão para construir uma ferrovia. Trata-se da E.F. Baturité, que ligava a porto à região de Baturité, área produtora de café³⁹. Embora sua construção tenha iniciado em 1870 (trecho entre Fortaleza e Pacatuba), esta ferrovia só passou a fazer-se presente no cenário nacional a partir de 1875, quando deixa de ser uma pequena estrada local para transformar-se em nacional e de integração, ligando o Ceará com o Sudeste através desta via férrea e por meio da navegação fluvial do São Francisco.

Além dos objetivos políticos e estratégicos, a construção da Baturité serviu para socorrer os flagelados vitimados pelas secas de 1877 e 1878. Poderiam também ser indutora do desenvolvimento da agricultura voltada para a exportação (café, algodão e fumo) e de consumo interno, além de alavancar outras atividades produtoras e acelerar as comunicações entre o litoral e o interior do país. O avanço da E.F. Baturité sempre foi impulsionado pela ocorrência de secas,

³⁹ O café foi introduzido no Brasil pelo Capitão Francisco de Melo Palheta, chegou em Belém do Pará em 27 de maio de 1727, procedente da Guiana Francesa. Em 1747 José de Xerez Furna Uchoa, o plantou no sítio de sua propriedade “Santa Úrsula” na serra da Meruoca e depois foi levado para o vale do Cariri. Em 1824 Antônio Pereira de Queiroz, dono do sítio Mungaípe e Felipe de Castelo Branco proprietário do sítio Bagaço ambos na serra do Baturité iniciaram o plantio da rubiácea (café). BARROSO, Gustavo. *A Margem da História do Ceará*. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1962 p. 223.

por muito tempo os seus trilhos ficaram estacionados em Baturité, localidade produtora de café, no período entre 1882 e 1888, quando retomou seu prolongamento rumo ao Vale do Cariri, pois tratava-se de mais um ano castigado pela seca. O Governo Imperial liberou recursos para construir 87 km de ferrovia, trecho entre Baturité e Quixadá, que foi entregue ao tráfego em 1891, já no regime Republicano. A E.F. Baturité foi uma questão de Estado no Império e continuou sendo na República.

Durante o Império, a E.F. Baturité passou por três etapas; a primeira teve início em 1870, quando discutia-se a necessidade da implantação de um caminho de ferro entre Fortaleza e Pacatuba, em que formou-se um Pacto Associativo para este fim, o segundo foi quando, em 1873, inaugurou-se o trecho entre a Capital e Parangaba, a terceira diz respeito ao momento em que a ferrovia passou a ter caráter de Integração Nacional, visando estabelecer a ligação do Ceará com o Rio de Janeiro através do tripé: E.F. Baturité, navegação do São Francisco e E.F. Dom Pedro II. Embora o Baturité tenha inaugurado o seu primeiro trecho em 1873, este fato quase não aparece em sua história. Sua presença só é notada a partir de 1875, quando inicia o processo de encampação⁴⁰ concretizando-se em 1878 quando esta não é mais uma ferrovia de interesse local pretendendo estabelecer ligação com a Corte ao Sul e com o Maranhão ao Norte.

Com relação ao desenvolvimento econômico e financeiro da Baturité, havia por parte do Governo Imperial uma certa preocupação com sua eficiência financeira, tanto que entre 1877 e 1889 esta estrada apresentou apenas três exercícios com déficits, nos anos de 1885, 1887 e 1889, mesmo assim, ao final do Império, só houvesse aproximadamente 150 km em tráfego. Estes resultados são motivos de otimismo, mesmo não sendo o fator fundamental para o funcionamento desta ferrovia, pois sua existência estava fundada na decisão do governo de prosseguir com o seu avanço para o interior independente de auferir lucros ou não, como ocorria com outras estradas de embrenhamento que sempre operavam em déficits, mas que eram bancadas pelo Estado. Com a estrada de Baturité não foi diferente.

A grande produção de café verificada no período entre 1878 e 1891, juntamente com outros produtos como algodão, açúcar e peles e mais o transporte de passageiros, contribuíram para manter a estrada com uma boa renda. A safra de café 1881-1882 foi 4.000 toneladas, com valor superior a 1.200:000\$000. Esta produção é por demais satisfatória, levando-se em conta que toda a região foi castigada pelas secas do fim da década de setenta, Ferreira (1979). Os outros

⁴⁰ Devido aos efeitos da seca de 1878, o governo Imperial decretou a compra da E.F. Baturité, com ativos de 1.232:589\$5000 e através do Decreto de encampação nº 6919 de 1 de junho de 1878m autorizou a conversão das ações desta Cia. em apólices da dívida interna de 1:000\$000 e 500\$000, pagando-se em dinheiro as quantias

produtos também aumentaram a sua produção. Apesar das crises, a ferrovia cearense conseguiu manter um certo equilíbrio financeiro, através de seus saldos positivos.

Entre as ferrovias de integração implantadas no Nordeste, a E.F. Baturité conseguiu ter uma composição peculiar no Brasil; ou seja, ao mesmo tempo ser de caráter nacional e de embrenhamento, uma ferrovia do café, das “secas”, do algodão, do açúcar, e atender aos interesses nacional, regional e local. Transportava produtos que atendiam às necessidades dos mercados externo (café, algodão, fumo, açúcar e peles), e internos (os cereais) transportava passageiros (nos dois sentidos) e mercadorias vindas do exterior e da capital.

A E.F. Sobral⁴¹ foi a segunda ferrovia construída no Ceará, com concessão feita através do Dec. nº 6.918, de 1 de junho de 1878 e o Dec. nº 6.940, de 19 de junho, que autoriza os estudos e construção das obras por conta do Estado. Com o primeiro trecho de 24,425 km de extensão, foi entregue ao tráfego em 15 de janeiro de 1881. A construção desta ferrovia estava diretamente ligada ao socorro dos flagelados, vitimados pelas secas de 1877 e 1878, também estabelecia a comunicação entre o litoral e o interior, facilitando o deslocamento de mercadorias e pessoas, Oliveira (1994). A construção da E.F. Sobral, além de socorrer as vítimas da seca, tinha como objetivo proporcionar o alavancamento econômico do norte do Ceará, sobretudo das atividades agrícolas e da pecuária, sendo que a partir da cidade de Sobral ela seguia em duas direções: para Oeste com prolongamento até Cratêus, depois avançava ao Norte, ligando-se com o Piauí e para o Sul, até a Capital da Província, local em que deveria estabelecer ligação com a E.F. Baturité.

O desempenho da E.F. Sobral entre 1881 a 1897 foi deficitário; ou seja, nos últimos 8 anos de Império e primeiros 9 anos de República. Os dados da TABELA 1 indicam a sua situação financeira, em que as despesas superam as receitas em até 200%. A receita da E.F. Sobral no período indicado acima foi de 1.748:544\$914, a despesa 2.671:162\$282 e o déficit cerca de 972:617\$368, o que representa uma média anual de 55,62% pago pelos cofres do Estado. No entanto, a construção desta estrada deu-se a partir da decisão política do Governo Imperial, em que os critérios econômicos foram importantes, mas não determinantes. De acordo com os objetivos, esta ferrovia foi construída, segundo avaliação do governo, preenchendo todos

inferiores a 500\$000. SILVA, Clodomiro Pereira da. Política e Legislação de Estradas de Ferro. primeira parte. V.I. São Paulo: Typ. Lammert & Comp., 1904, op. cit. p. 433.

⁴¹ A E.F. Sobral entre 15 de janeiro de 1881 e 31 de dezembro de 1882 entregou ao tráfego o trecho com 128,920 km de extensão entre Camocim e Sobral. O Decreto nº 8.557, de 27 de maio de 1882, o governo Imperial aprovou o regulamento para o serviço de construção e tráfego da Sobral; a linha telegráfica correspondente ao mesmo trecho também foi inaugurado, no período acima indicado que tem 6 estações: Camocim, Granja, Martinópolis, Senador Sá ex-Pitombeira, Massapê e Sobral. OLIVEIRA, André Frota de. Estrada de Ferro de Sobral. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 1994, p. 89.

eles plenamente, apesar de operar em regime de déficit em todo o período apontado. Por exemplo: em 1881 sua receita foi de 23:633\$936 e a despesa de 46:349\$874, enquanto que para o ano de 1885 foi de 50:431\$146 e de 143:877\$761 respectivamente e em 1897 teve receita de 258:459\$994 e a despesa em torno de 300:989\$754.

TABELA 1 - RESULTADOS FINANCEIROS DA E.F. SOBRAL ENTRE 1881 E 1897

GOVERNO IMPERIAL		GOVERNO REPUBLICANO	
1881	- 95,23%	1890	- 43,35%
1882	- 60,92%	1891	- 116,70%
1883	- 73,86%	1892	- 80,23%
1884	- 134,62%	1893	- 60,18%
1885	- 185,29%	1894	- 29,62%
1886	- 203,08%	1895	- 23,49%
1887	- 48,85%	1896	- 29,36%
1888	- 85,56%	1897	- 36,12%
1889	- 9,84%		

Fonte: OLIVEIRA, André Frota de E.F. Sobral, 1994.

Se nos primeiros 17 anos (1881-1897) de funcionamento a E.F. Sobral operou em regime de déficit, nos 22 anos posteriores (1898-1920) somente em três destes apresentou déficits. Saiu de uma situação em que a média anual de déficit girava em torno de 55,62% para uma média de saldos positivos em torno de 23,10%. Este resultado pode não ser o ideal, mas corresponde às expectativas de longo prazo do governo à medida que passou a apresentar resultados financeiros em que as receitas superaram as despesas. A construção da E.F. Sobral foi uma decisão política do Governo Imperial, sendo que a mesma tinha estreita relação com as questões sociais provocadas pela seca, porém os critérios estritamente econômico foram importantes mas não foram determinantes, embora este empreendimento provocasse alterações no desempenho da economia local e regional, além de atender os objetivos para as quais foram destinadas.

As principais ferrovias nordestinas tiveram um desempenho financeiro inferior àquele obtido pelas estradas com o mesmo porte na região Sudeste, exceto a E.F. Recife ao São Francisco que no período de 1858 a 1890 obteve superávit em todos os seus exercícios; apenas em 1861 apresentou déficit. Já no caso da E.F. Bahia ao São Francisco⁴², entre 1860 e 1884, foram constantes os déficits. Neste intervalo de 24 anos, somente em oito obtiveram saldos positivos. A E.F. Recife ao São Francisco foi a terceira em arrecadação nesse período, ficando

⁴² A E. F. Recife ao São Francisco, com concessão feita aos irmãos Mornay em 26-06-1852, foi a Segunda ferrovia construída no Brasil, inaugurada em 1858 juntamente com a E.F. Dom Pedro II e a E.F. Santos Jundiá, inaugurada em 12-2-1867. Todas estas ferrovias contaram com a participação financeira do Barão de Mauá. FARIA, Alberto. MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa e Visconde de Mauá. 1813-1889. 4 ed.. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, pp. 160,161.

atrás da E.F. Dom Pedro II. e da E.F. Santos a Jundiáí, que começou a operar nove anos após estas duas.

A curto prazo, a sua construção garantiu o socorro aos flagelados das famigeradas secas de 1877 e 1878, propiciando trabalho e fornecimento de alimentos para a população atingida, além de assegurar a comunicação do litoral com o interior. A longo prazo, mesmo gerando déficit, ela contribuiu para aumentar a riqueza geral da região e das pessoas, garantindo saída de produtos destinados aos mercados externo (algodão, café, peles e cera de carnaúba), interno (cereais e jabá) e a entrada de mercadorias destinadas ao abastecimento do comércio interiorano.

A construção desta estrada de ferro, por outro lado, garantiu o mercado para as indústrias estrangeiras de equipamentos, locomotivas combustível e uma série de materiais necessários para o desenvolvimento da viação ferroviária. Com isso, o Estado assegurou a reprodução e a expansão do capital (interno e externo). Empreendimento desta natureza não pode ser pensada apenas a partir do seu resultado financeiro imediato como se fosse uma “padaria”. Assim, a decisão do governo em construir a E.F. Sobral foi correta, já que não esperava um retorno financeiro a curto prazo, pois o mais importante seria atender aos objetivos para os quais foi criada.

3.3 Expansão e Resultados Operacionais e Financeiros das Ferrovias Nordesteiras

No decorrer do Segundo Reinado, o Brasil passou por grandes mudanças econômicas, políticas e sociais, como a derrocada da economia açucareira e a ascensão da cafeeira. Em razão disso o Nordeste que já estava em crise e acelerou o processo de estagnação e o Sudeste iniciou a sua expansão, tendo como consequência a perda da supremacia econômica dos senhores de engenho. De acordo com Besouchet (1978), este período teve forte penetração do capital estrangeiro no setor açucareiro o que contribuiu para uma vigorosa concentração dessa atividade econômica, que, por um lado, provoca uma enorme concorrência, eliminando os pequenos e médios produtores. Por outro, inviabiliza o capital nacional.

A estagnação e ajuste da antiga estrutura econômica baseada na produção de açúcar coincide com o surgimento de uma nova atividade econômica, alavancada pela agricultura cafeeira. Esta mudança alterou a estrutura espacial, econômica e política, pois o eixo econômico se desloca do Nordeste para o Sudeste e parte da força política do senhor de engenho é dividida com o novo, senhor que é o “Barão do Café”. Os nordestinos perderam a hegemonia econômica, no entanto continuaram com muita força política e influência junto ao poder central do país.

A implantação das ferrovias no Brasil tem estreita relação com a transformação econômica pelo qual o país estava passando. Do ponto de vista político e econômico, o desenvolvimento e a expansão das ferrovias brasileiras espelham bem essas alterações, ao se comparar o desempenho das estradas de ferro do Sudeste com as do Nordeste, pois enquanto a E.F. Dom Pedro II e seus ramais avançavam em três direções, as estradas de ferro Recife ao São Francisco e Bahia ao São Francisco permaneceram estacionadas por vários anos e em uma única direção, ou seja, não tinham ramais.

O fim do tráfico escravo, a introdução e expansão do trabalho livre nas lavouras de café e a proibição legal da utilização da mão-de-obra escrava nas companhias ferroviárias foram mudanças importantes que, em parte, contribuíram para a entrada de investimentos estrangeiros (ingleses) no Brasil, particularmente para o setor ferroviário, que, de acordo com Ana Célia Castro, já representavam 34% do capital global das empresas estrangeiras entre 1860 e 1875. No período seguinte (1876-1885) quando ocorre a aceleração da expansão ferroviária, o capital desse setor já totalizava cerca de 60% do capital global, apesar de a sociedade ainda continuar escravista.

No período de 1850 a 1889, o em que pese todas as crises que o país tenha atravessado, o Brasil foi capaz de realizar uma grande transformação material, marcada pelo o alavancamento da economia cafeeira, apesar das crises econômicas e sociais internas e internacionais. Sua produção aumentou e os preços mantiveram-se em alta, ao mesmo tempo que foram criadas as condições para a ampliação dos investimentos externos no país. Tais transformações materiais, como desenvolvimento das ferrovias, a implantação do telégrafo, saneamento básico, iluminação pública, ampliação da navegação a vapor, tiveram estreita relação com investimentos externos efetuadas em sua maioria pelo capital inglês⁴³. Por outro lado, o Estado Brasileiro teve o papel crucial de fiador desse processo, sobretudo para os investimentos aplicados em ferrovias.

As ferrovias brasileiras foram inseridas no contexto em que o capital inglês tinha supremacia não só neste setor mas também em relação aos investimentos estrangeiros. Durante o período Monárquico, foram instaladas uma série de empresas inglesas no Brasil abrangendo várias atividades econômicas, muitas delas no Nordeste, sobretudo em Pernambuco e Bahia. No entanto, as companhias ferroviárias foram as que obtiveram a maior parcela de investimentos,

⁴³ A partir da década de 1870, teve início uma segunda etapa no desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro, marcado por uma maior expansão da quilometragem das ferrovias construídas no século XIX. Nesta fase houve uma elevação significativa do número de empresas inglesas em toda a região, ao mesmo tempo em que ocorreu a intensificação da presença do Estado no setor, construindo e administrando várias estradas de ferro. SIQUEIRA, Tagore Villarim. *Expansão e Estagnação do Transporte Ferroviário no Nordeste Brasileiro no Período 1858-1940*. Recife: Dissertação de Mestrado apresentada ao CME - PIMES - UFPE, 1991, p. 68.

pois além de proporcionar maiores rendimentos, elas contavam com a firme proteção governamental, diminuindo os riscos para o capital aplicado na construção de estradas de ferro, fosse no Nordeste ou em qualquer outra região do Brasil.

No Brasil, as estradas de ferro podem ser divididas em quatro grupos distintos: ferrovia do café, ferrovia do açúcar, ferrovia estratégica ou de embrenhamento e ferrovia da seca. As ferrovias do café, como o próprio nome diz, são diretamente ligadas à produção desse produto, localizadas, sobretudo na região Sudeste. Economicamente, são aquelas que apresentam melhores resultados financeiros. As ferrovias do açúcar foram construídas no Nordeste, apresentando resultados financeiros, geralmente insatisfatórios. As ferrovias estratégicas e de embrenhamento estão ligadas à questão de segurança, povoamento, colonização e controle do território; elas dependem mais das decisões políticas do Governo Central do que dos resultados econômicos positivos ou negativos. Estas estradas foram construídas em todas as regiões do país.

O último grupo é composto pelas estradas das secas, construídas no Nordeste com o propósito de amenizar os efeitos das estiagens periódicas que ocorrem na região. As ferrovias das secas são formadas pelas estradas de ferro de Sobral, construídas no Ceará e a Paulo Afonso, no sertão de Alagoas e Pernambuco. Deveriam contribuir com o melhoramento da estrutura material e alavancamento da economia regional. Apesar da importância social dessas estradas. A maioria operava em regime de déficit. Por serem ferrovias federais o governo garantia os recursos necessários para cobrir as suas despesas. A E.F. Baturité além de preencher os critérios de ferrovias da seca, também preenchem os critérios de ferrovia do café, embrenhamento e até mesmo do açúcar, pois atravessa áreas produtoras destes produtos. É a ferrovia mais completa do país, foi construída pelo Governo Imperial e durante o regime Monárquico apresentou resultados positivos, exceto no ano de 1885 em que esta ferrovia teve déficit.

Entre as ferrovias construídas em São Paulo, apenas uma foi construída pelo capital inglês, a E.F. Santos a Jundiaí, que interligava as áreas produtoras de café, transportando este produto para o porto de Santos. No ano de 1886, havia em São Paulo oito companhias de estradas de ferro entregues ao tráfego, das quais sete foram construídas com capital interno, mas apenas duas não haviam contraído empréstimos em Londres, Castro (1979). Estes fatos mostram a forte presença dos investimentos ingleses no Brasil, quando os ingleses não construíam suas próprias estradas, emprestavam o dinheiro para o governo e para as empresas particulares construírem as suas próprias ferrovias.

No Nordeste, a presença do capital inglês era mais contundente. Entre as cinco primeiras estradas de ferro inauguradas na região, três foram construídas pelos ingleses, uma pelo Governo

Central e outra com capital local (E.F. Nazaré). As estradas de ferro do açúcar foram construídas pelo capital inglês. Parte significativa delas operavam em regime de déficit, mas o Estado financiava o desequilíbrio financeiro destas empresas. A expansão e o desenvolvimento das estradas de ferro do Brasil têm seu auge entre 1880 e 1915, apesar das crises políticas ocasionadas pela libertação dos escravos, em 1888, pelo fim do Império e surgimento da República, em 1889, da eclosão do movimento de Canudos no sertão da Bahia e do Federalismo no sul, ambos ocorridos durante a década de 90 e da crise econômica ocorrida no final do século passado e início deste. Mesmo assim, foi neste período em que as ferrovias mais se expandiram; isto é, saltaram de 2.906 km construídos em 1880 para 23.633 km em 1915, desta data até 1919 praticamente não se construiu ferrovia no Brasil, devido a eclosão da Primeira Guerra Mundial.

A conjuntura internacional no período 1876-1885 foi marcada pelos efeitos da grande depressão inglesa que teve início em 1873, que na Inglaterra seus efeitos se estenderam até 1886, ano em que começou a sua recuperação. Internamente essas crises provocaram fortes efeitos, pois parcela significativa dos investimentos em infra-estrutura são provenientes da Inglaterra. Mesmo com a conjuntura externa desfavorável, as receitas com exportação de café continuaram elevadas, pois o consumo mundial deste produto não parou de crescer. Com isso, assegurou-se uma acumulação interna capaz de constituir as bases para o alavancamento das ferrovias a partir de 1878, sobretudo em São Paulo, Província em que a expansão das vias férreas foi feita pelo capital interno. No Sul e no Nordeste os investimentos neste setor ficaram por conta do capital externo e do Governo Central.

Esse período de implantação e expansão das estradas de ferro do Nordeste coincide com recuperação da economia mundial, embora na Inglaterra esta crise se estendesse até 1886. Mesmo assim foi possível dar início às obras de várias ferrovias, como também continuar o prolongamento daquelas já existentes. Alguns autores, como Castro (1979) e Tenório (1979), destacam a questão da expansão das ferrovias no Brasil no período entre 1876 e 1885. Foi mencionado como tendo ocorrido um certo surto ferroviário na mesma época, Baptista (1942). Na verdade se tomarmos como referência a quantidade de concessões feitas nesse período, associadas ao número de obras iniciadas a partir de 1878, isto representaria uma enorme expansão das ferrovias no Brasil como um todo.

Entre as vinte e duas ferrovias do Nordeste inauguradas durante o Governo Imperial, doze delas tiveram seus primeiros trechos entregues ao tráfego no período entre 1880 e 1887. Isto representa concretamente um verdadeiro surto ferroviário, como afirma José Luís Baptista, embora este autor se refira a todas as estradas de ferro construídas em todo Brasil. Ao contrário

de São Paulo, onde o capital interno teve condições de financiar a construção da maioria dos seus caminhos de ferro, no Nordeste e no Sul o capital local não tinha condições de construir as ferrovias destas regiões e esta tarefa ficou por conta dos investimentos estrangeiros e, em menor parte, pelo investimento estatal.

As ferrovias, as empresas de obras públicas, o comércio importador-exportador e a indústria do açúcar receberam 90% dos investimentos externos no período entre 1876 e 1885, sendo que 88% destes foram provenientes da Inglaterra. No mesmo período, o setor ferroviário absorveu 60% do capital global investido no Brasil. Essa injeção de capital também ocorreu em outras partes, sendo um setor de ponta, as ferrovias garantiram oportunidade de investimento com alto retorno e um elástico mercado para as indústrias inglesas de equipamentos, siderúrgica e combustível. Ao mesmo tempo contribuíram com a redução dos custos das matérias-primas produzidas em várias partes do mundo e consumidas pelas indústrias da Inglaterra. Na verdade, a expansão ferroviária ocorrida neste período, não só no Brasil como também no resto do mundo, foi um grande antídoto contra a crise econômica pela qual a Inglaterra estava passando.

Mas esse antídoto não resolve os problemas das crises ocorridas nas economias periféricas, pois a divisão internacional do trabalho sempre foi desfavorável a estes países, graças à relação de dependência destes com os centrais. Segundo Furtado (1995) nas economias dependentes, a crise se apresenta de forma totalmente distinta, tendo início com uma queda no valor das exportações em razão de uma redução no valor unitário das exportações, nesse valor e no volume de produtos primários, a crise se apresentava como um cataclismo, imposto de fora para dentro.

O Brasil também, se inclui na conjuntura de uma economia periférica; no entanto, apresentava uma particularidade: por conta da exportação de café, manteve suas receitas, apesar da crise internacional. Com isso, assegurou a capacidade de pagamento do Estado Brasileiro. O capital externo e interno aplicados em ferrovias corriam reduzidíssimos riscos, devido a garantia de juros e outros benefícios assegurados pelos governos Central e provinciais. Para o investidor em ferrovias, construir uma estrada e ferro no Nordeste ou no Sul do país era indiferente, o que importa é capacidade de pagamento dos juros, subsídios e outros benefícios assumidos pelo governo com os empreendedores do setor ferroviário.

“Alguns dos privilégios oferecidos às ferrovias estrangeiras eram comum em todo o mundo e tinham sido introduzidos na própria Inglaterra. A experiência pioneira com o sistema de garantia de juros, no entanto, havia sido realizada pela Rússia. A inovação brasileira, e que depois seria adotada por outros países, é a concessão de uma zona privilegiada: em uma extensão de 5 léguas ou 30,000

km de cada lado da estrada, não se daria licença para estabelecimento de outro caminho de ferro”.
(Castro, 1979, p.48)

Foram com estas condições que as estradas de ferro, construídas com investimentos estrangeiros, se estabeleceram no Brasil. Foi o preço que o país teve de pagar pelos trilhos de ferro implantados em seu território. Ao contrário dos países centrais, a expansão das ferrovias brasileiras pouco contribuiu com o alavancamento do processo industrial no país, pois não havia indústria nesse setor. Elas tinham estreita relação com a economia agrária exportadora. De qualquer forma, elas tiveram um importante papel na economia brasileira, como também no melhoramento da estrutura material do país. Grande parte da literatura ferroviária aponta a invenção da locomotiva como uma das mais fantásticas entre as criações humanas. Também, o seu desenvolvimento tornou-se um dos mais sofisticados empreendimentos capitalistas, também é vista como impulsionadora do bem estar e do desenvolvimento social dos lugares em que elas são tributárias, melhora as comunicações e aprimora os meios de transporte. A análise que segue logo abaixo tem perfeita sintonia com a visão acima descrita. Há discordâncias, mas prevalece a posição de que a “ferrovia é quase a salvadora” de todos os males proporcionados pelo atraso econômico e pelo isolamento Geográfico, sobretudo dos países periféricos:

“O processo de um paiz e o seu grau de civilização tem que ser hoje forçosamente medido pello número de suas vias de comunicação aperfeiçoadas; e diga se logo: os caminhos de ferro criam e desenvolvem as indústrias, congraçam povos e consolidam a ordem e a direção política das nações. De tempos remotissimos gritavam todos os patriotas que este paiz precisa de boas vias de comunicação, de estradas de ferros, sobretudo; que sua prosperidade, a da União de seus filhos, a defesa de seu território depende d’isso inteiramente; mas infelizmente o Império nada fez e a República pouco vai fazendo. (Silva, 1904, p. 400).

No Brasil, com certeza, as ferrovias provocaram efeitos positivos, mas por outro lado, também apresentaram o seus aspectos danosos como indica o texto abaixo.

“Esta criação também tem seu lado negativo, foi um eficiente instrumento de dominação e subjulgamento, um agente da política de dominação mansa e de exploração sutil: o imperialismo econômico. Por conta disso, a história das ferrovias em países como o Brasil põe em evidência os numerosos equívocos que nortearam sua política, os quais de difícil retificação, uma vez implantadas, gravitam pesadamente sobre o corpo social com serviços insuficientes quanto ao número, defeituoso quanto a qualidade e incorretos quanto aos traçados, e consequentemente oneroso” (Tenório, 1979, p. 9).

Embora existam críticas fundamentadas a respeito das estradas de ferro, como esta apresentada por Tenório, é uma crítica ampla à estrutura do processo de dominação a qual as

ferrovias representam tanto no âmbito mundial quanto nacional e regional, mas também temos críticas localizadas como a que segue abaixo, feita pelo Historiador Antonio Bezerra a respeito do traçado da E.F. Sobral:

“ESTRADA DE SOBRAL! Aquilo significava para mim a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio dos dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais cruciente aos sacrifícios de um povo inconsciente dos seus direitos! Adiante me encarregarei de provar o que vem a ser aquele luxo de despesa, aquela gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camocim até Sobral, que nem o futuro com todas as suas promessas de grandeza será capaz de fazer emudecer. Presentemente contento-me com dizer que não conheço nesta Província nada mais inútil, nem mais ilusório, que aquela grande mentira escrita em 131,000 quilômetros de trilhos de ferro. Não me engano, e duvido que os homens profissionais, em quem palpito no coração resto de amor da Pátria, sejam capazes de me constelar seriamente”. (apud. Oliveira, 1994, p. 49).

Contrariamente a esta crítica feita acima em 1884, o Presidente da Província do Ceará José Albuquerque Barros, em 26 de março de 1879, na cerimônia de assentamento dos primeiros trilhos da E.F. Sobral, destacou a importância deste grande empreendimento Nacional com objetivos humanitários, econômicos e sociais para aquela região tão castigada pelo flagelo da seca que atingia sua Província, fazendo o seguinte pronunciamento:

“Dizendo que se felicitava por ter sido vibrado pelo martelo cuja percussão ressoaria de um outro extremo da Província como um brado do júbilo e das mais lisonjeiras esperanças; que congratulavam-se, com a Província, com o ilustre engenheiro da estrada e com brasileiros amantes do progresso, pela realização desta empresa, um dos maiores benefícios que poderia ser concebidos ao Ceará, no presente por dar útil ocupação a milhares de braços que mingua de trabalho definhavam, no futuro como seguro elemento de restauração e prosperidades; que em face d’esta via-férrea não se podia de reconhecer a patriótica solicitude e generosidade do Governo Imperial que por todos os meios tem de preservá-la dos cruéis efeitos das calamidades que flagellão periodicamente, e que, assim, os filhos d’esta terra deviam por tantos favores recebidos protestar eterna gratidão a sua Majestade O Imperador e ao seu benemerito Governo...” (idem p. 55)

O financiamento externo, sobretudo inglês, foi fundamental para a expansão das ferrovias do Nordeste a partir do final da década de setenta e durante a de oitenta. A sua importância deu-se em dois níveis, primeiro construindo as suas próprias ferrovias e segundo garantindo o desenvolvimento, o funcionamento operacional e técnico delas. No entanto, o papel do Estado Brasileiro foi fundamental nesse processo. Por um lado, como fiador dos investimentos pelo outro, ele próprio investindo no setor, mesmo tendo que contrair empréstimos no exterior para viabilizar tais empreendimentos.

Para o capital externo, investir no Brasil era mais um espaço que possibilitava aumentar a sua expansão e conquista do mercado em tempo de crise. Entretanto, o que mais interessava era possibilidade de obter elevadas taxas de retorno e a capacidade do Estado de cumprir os compromissos de agente fiador desses investimentos e assegurar o pagamento dos empréstimos contraídos no exterior. Portanto, os investimentos foram determinantes para o desenvolvimento da viação ferroviária no país, mas o Estado foi o grande responsável pela vinda dos investimentos, sem os quais, possivelmente, o desenvolvimento dos caminhos de ferro, construídos com capital forâneo, teria sido bem mais reduzido, pelo menos no período em questão, caso não houvesse a segurança estatal para estes.

Mesmo com a garantia de juros sobre o capital investido em ferrovias, em muitos casos era feita uma complementação financeira para cobrir os déficits operacionais daquelas que apresentavam despesas superiores às receitas; isto é, quando a ferrovia apresentava déficit, o governo pagava a diferença: um paraíso para essas empresas, com isso, a realização desta Cia. Férrea e de seus acionistas ficava assegurada em qualquer circunstância. É tal contexto que o papel do Estado foi imprescindível para a implantação da ferrovia a partir da década de cinquenta do século passado, atingindo o seu auge na década de oitenta e nos anos posteriores, mesmo com a mudança do regime em 1889, ocorreram alterações jurídicas e econômicas nas empresas ferroviárias de todo o país. Mas os seus traçados não tiveram modificações significativas, no decorrer do período Monárquico foram construídos aproximadamente 2.100 km de estradas de ferro no Nordeste dos quais 1.746,747 km foram construídos durante a década de oitenta.

Notadamente, o prolongamento dessas ferrovias foi muito lento, mas na última década do Governo Imperial houve um acelerado avanço se comparado com as décadas anteriores. Por outro lado, os resultados financeiros foram aquém do esperado; ou seja, cresceu menos que o conjunto das estradas de ferro da região. Inclusive a E.F. Recife ao São Francisco, que era a terceira ferrovia em arrecadação bruta, ficando atrás apenas das estradas de ferro Dom Pedro II e Santos a Jundiaí, seus resultados não eram satisfatórios. Para os autores como Benévola (1953), Pinto (1949), Castro (1979), e para os próprios relatórios do Presidente da Província de Pernambuco do período Imperial mostram que as ferrovias do Nordeste apresentavam resultados financeiros insatisfatórios, com exceção da E.F. Recife ao São Francisco que durante o Governo Imperial teve saldos positivos, exceto em 1863, mesmo assim, não era considerada uma ferrovia lucrativa (ver TABELA 3).

Com a implantação da E.F. Recife ao São Francisco, ocorreu um aumento extraordinário de 200% de engenhos na área pela qual esta ferrovia atravessa e de 300% o volume físico da produção. Este fantástico aumento ocorreu num espaço de tempo de 20 anos (1857-1877). Com o desenvolvimento ferroviário em Pernambuco, o transporte feito por animais diminuiu rapidamente, mas aquele feito por pequena cabotagem e fluvial resistiu. Segundo Evaldo Cabral de Melo, em 1889, cerca de 5% do açúcar destinado ao Porto de Recife era transportado por almocreves (animais), 38% por barcos e 57% pelas três ferrovias da Província, sendo que 41% desse foi transportado pela Recife ao São Francisco.

Já a E.F. Sul de Pernambuco de propriedade da União é o prolongamento da E.F. Recife ao São Francisco com 146,420 km. Que segue de Palmares até Garanhuns com ramal para o Glicério, atual Paquevira e, mais tarde, estabeleceu ligação com a ferrovia de Alagoas. Esta ligação só veio a acontecer em 1894, já no Regime Republicano. Embora fosse tributária de uma área com intensa produção açucareira, além de produzir fumo, café (em Garanhuns) cereais e algodão, a E.F. Sul de Pernambuco desde a sua inauguração até o fim da Monarquia operou em regime de déficit.

A E.F. Central de Pernambuco teve sua origem em 1876, assumindo a posição da E.F. Recife ao São Francisco, com caráter nacional e de integração. Foi inaugurada em 1885 e em 1889 havia 72,075 km entregues ao tráfego. Sua importância política era bem superior aos seus resultados financeiros e operou em regime de déficit neste período. A Central de Pernambuco tornou-se a principal estrada do complexo ferroviário composto pelas ferrovias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas, pois a mesma possibilitaria a ligação de todas estas províncias com o Sudeste através da navegação fluvial do Rio São Francisco e com a Bahia, através da sua ferrovia, caso tivesse sido completado o seu percurso.

Do ponto de vista econômico a E.F. Central de Pernambuco tinha todas as condições para apresentar resultados financeiros positivos, porque o seu traçado atravessava todas as regiões geoeconômicas como: Zona da Mata, Agreste e Sertão, áreas produtoras de açúcar, cereais, algodão, madeira, pecuária, ao mesmo tempo, porque passava por uma série de cidades importantes, entre elas: Vitória de Santo Antão, Caruaru e Arcoverde. Mas para ser eficiente economicamente era necessário que estabelecesse uma série de ligações com as estradas vicinais da região por onde atravessasse como também deveriam construir alguns ramais secundários para facilitar a ligação com outras localidades mais afastadas do leito da estrada tronco, com isso asseguraria o suprimento de cargas e evitaria o ociosidade dos trens da ferrovia. Outro ponto importante é que para melhorar a sua eficiência todo o trecho entre Recife e o ponto final

estabelecido estivesse operando. No entanto, o avanço desta estrada foi muito lento e não conseguiu o seu objetivo, que era chegar a Petrolina no vale do São Francisco.

Com a Proclamação da República, a Central de Pernambuco continuou com sua importância estratégica de antes, mas as crises política e econômica que o país estava passando fizeram com que o seu prolongamento fosse muito lento e com resultados financeiros deficitários. Por contrato provisório, em 12 de abril de 1898, a Central foi arrendada e em 1904 passou a fazer parte da futura rede Great Western e alongou-se até Arcoverde, a 269,290 km do seu ponto inicial. A extensão da Central de Pernambuco construída pelo Governo Imperial teve o custo médio por quilômetro mais elevado do país; ou seja, cerca de 173:062\$220. Tal custo está relacionado com a forma de relevo em que foi feito o seu traçado, que exigia a construção de muitas obras de arte (túneis e pontes) no trecho entre Recife e Caruaru. Neste caso prevaleceu a decisão política em detrimento da econômica, embora a longo prazo ela viesse a tornar-se uma ferrovia com grande potencial econômico, além de atender aos objetivos políticos e estratégicos tanto no Império como na República. A TABELA 2, abaixo, destaca os resultados financeiros de um conjunto de estradas de ferro da região Nordeste, entre elas a Central de Pernambuco.

TABELA 2 – DESEMPENHO FINANCEIROS DAS FERROVIAS DO NORDESTE CENTRAL E DA BAHIA - SUPERÁVIT E DÉFICIT EM (%)

Estradas de ferro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
São Francisco	-200,0	-286,0	-254,3	-191,6	-183,8	-102,3	-89,4	-118,9	-144,9	-120,6	-129,2
Recife ao Limoeiro		29,1	7,0	21,8	9,5	-4,5	9,6	27,5	39,4	31,2	29,7
Natal a Nova Cruz		-92,6	-128,1	-113,1	-228,8	-231,5	-175,8	-128,2	-105,1	-105,7	-171,5
Sul de Pernambuco			-97,3	-79,2	-65,5	-127,0	-139,0	-59,1	-113,1	-119,0	-140,3
Conde d'Eu				50,1	-21,3	-146,5	-130,7	-49,6	-50,0	-32,9	-24,8
Central Pernambuco						-69,5	-50,4	-34,7	-81,0	-77,9	-57,3
Central de Alagoas						-11,8	-9,0	3,9	1,6	4,8	4,8
Ramal do Timbó								-58,1	-113,1	-161,5	-137,0

Fonte: PINTO, Estevão. História de uma Estrada de Ferro no Nordeste, 1949. SILVEIRA, Tagori Villarin. Expansão e Estagnação do Transporte Ferroviário no Nordeste brasileiro no período de 1858-1940.

A TABELA 3 mostra o desempenho financeiro das primeiras estradas de ferro de integração e a de Nazaré, no período de 1958 a 1890. Apenas as ferrovias Dom Pedro II operou sem déficit e, no mesmo período, a Recife ao São Francisco apresentou um único saldo negativo, em torno de 3,20% no exercício de 1863, enquanto a Bahia ao São Francisco em 30 anos apresentou somente 5 exercícios com superávit e a Central da Bahia combinou saldos positivos com negativos com predominância dos primeiros, mas não foram suficientes para remunerar a

garantia de juros, a E. F. Nazaré operou com resultados positivos e a Baturité teve somente três exercícios deficitários. Para o Governo, os resultados desta Cia. Férrea foram considerados acima das “expectativas”. A TABELA 4 apresenta a evolução quilométrica das ferrovias do Nordeste e Dom Pedro, entre 1860 e 1920, a QUADRO 2 destaca as questões formais como leis e decretos que asseguravam as concessões, garantias de juros e o período de duração das zonas de privilégios, e a TABELA 5 trata dos custos gerais do conjunto das estradas de ferro país construídas no decorrer do Governo Imperial no período entre 1854 e 1889.

TABELA 3 - RESULTADO FINANCEIRO DAS FERROVIAS DE INTEGRAÇÃO E NAZARÉ Renda Líquida Sobre Renda Bruta em %

ANO	1.EFDP	2.EFRSF	3.EFBSF	4.EFCBA.	5.EFB	6.EFN
1858	31,00%	3,40%				
1859	15,21%	29,26%				
1860	33,34%	5,65%	-67,65%			
1861	36,22%	20,00%	-82,49%			
1862	20,18%	7,05%	-58,37%			
1863	16,25%	-3,20%	-65,73%			
1864	19,86%	16,75%	-108,27%			
1865	37,43%	35,12%	-42,17%			
1866	57,07%	43,75%	-74,63%			
1867	56,00%	30,79%	-81,59%			
1868	54,47%	29,60%	-7,00%			
1869	55,01%	38,27%	-15,33%			
1870	57,02%	41,88%	1,97%			
1871	54,86%	36,55%	6,45%			
1872	43,24%	51,86%	-6,03%			
1873	44,75%	45,79%	-34,94%			
1874	54,73%	49,94%	-11,85%			
1875	51,50%	38,27%	2,05%	-26,79%		13,36%
1876	45,27%	52,87%	-9,23%	-9,61%	-17,99%	-
1877	41,93%	50,82%	-17,31%	-8,07%	2,72%	53,78%
1878	44,56%	32,48%	-3,48%	0,46%	42,92%	-
1879	57,33%	50,65%	-3,44%	18,46%	44,61%	3,33%
1880	52,40%	34,41%	-3,32%	8,96%	36,14%	33,18%
1881	55,66%	30,41%	-0,24%	-0,03%	34,77%	29,90%
1882	47,37%	28,93%	-19,91%	-2,86%	30,79%	39,59%
1883	43,43%	43,25%	5,74%	8,34%	17,84%	16,61%
1884	42,94%	37,89%	11,34%	12,33%	12,80%	32,91%
1885	48,26%	27,08%	-0,01%	2,84%	8,30%	33,15%
1886	43,99%	35,68%	-1,98%	0,07%	-2,34%	34,00%
1887	36,03%	13,98%	-1,99%	8,90%	6,30%	31,46%
1888	45,27%	51,46%	-2,03%	8,99%	1,48%	21,08%
1889	41,68%	43,97%	-29,08%	-0,68	20,74%	3,41%
1890	23,73%	41,81%	-10,92%	6,08%	-12,76%	14,41%

Fonte: Relatório de presidentes das províncias de Pernambuco, Bahia e Ceará 1856-1889. In: BATISTA, José Luiz, SILVA Clodomiro Pereira da.

1 EFDP = E.F. Dom Pedro II, 2 EFRSF = E.F. Recife ao São Francisco, 3 EFBSF = E.F. Bahia ao São Francisco, 4 EFCB = E.F. Central da Bahia, 5 EFB = E.F. Baturité, 6 EFN = E.F. Nazaré.

**TABELA 4 - EXPANSÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE E DA E.F. DOM PEDRO II
ENTRE 1860 E 1920**

Estradas de Ferro - KM	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920
E.F. Recife ao São Francisco	58,160	124,739	124,739	124,739	124,739	124,739	124,739
E.F. Dom Pedro II *	61,675	197,613	769,126	828,538	1.031,503	1.299,162	1.449,162
E.F. Bahia ao São Francisco	36,000	123,340	123,340	123,340	123,340	123,340	123,340
E.F. Baturité			97,365	156,890	297,400	416,300	518,000
E.F. Central da Bahia			35,940	316,600	316,600	316,600	323,255
E.F. São Francisco			110,581	321,993	452,310	452,310	452,310
E.F. Sul de Pernambuco			146,420	146,420	194,000	194,000	194,000
E.F. Nazaré			34,000	34,000	99,000	185,650	221,662
E.F. Central de Pernambuco				72,075	179,900	241,400	269,290
E.F. Sobral				129,000	216,300	216,300	373,000
E.F. Paulo Afonso				116,000	116,000	116,000	116,000
E.F. Natal a Nova Cruz				121,000	121,000	121,000	121,000
E.F. Bahia a Minas				142,400	376,270	376,270	495,000
E.F. T. A Propriá e R. Timbó				82,580	82,580	82,580	137,000
E.F. Conde d'Eu				76,616	140,618	165,000	194,000
E.F. Limoeiro				141,045	152,631	260,488	270,000
E.F. Central de Alagoas				88,000	150,000	185,847	230,162
E.F. Santo Amaro				35,940	44,000	47,360	88,350
E.F. São Luís Teresina					78,000	115,000	418,260
E.F. Centro Oeste da Bahia					27,000	51,863	51,863
E.F. Central Rio Grande Norte						66,000	171,720
E.F. Ilhéus						32,000	82,840
E.F. Mossoró							38,000
E.F. Central do Piauí							
E.F. Petrolina a Teresina							
TOTAL	155,835	445,692	1441,511	3057,176	4323,191	5189,209	6462,953

Fontes: Centenário das Ferrovias Brasileiras, 1954 e Relatórios dos Presidentes das Províncias de Pernambuco e Bahia - 1860-1887. In: PINTO, Estevão, História de uma estrada de ferro do nordeste, 1949.

* A E. F. Dom Pedro II representava 22,4% do conjunto das estradas relacionadas no ano de 1920.

QUADRO 2 - DADOS TÉCNICOS E FORMAIS REFERENTES ÀS FERROVIAS NORDESTINAS

ESTRADAS DE FERRO	Nº DECRETO CONCESSÃO	TEMPO E ZONA DE PRIVILÉGIO	GARANTIA DE JUROS/ TEMPO	ANO DE INAUGUR.	CUSTO MÉDIO KM CONSTRUÍDO
MAUA	Lei 987 / 1852	10 anos/10 km		1854	113 :059\$000
RECIFE AO SÃO FRANCISCO	Dec. 1030/ 1852	90 e 30 km	7% a.a.	1858	116 :419\$490
DOM PEDRO II	Dec. 1599/1855	90 e 31 km	7% por 33 anos	1858	130 :817\$470
BAHIA AO SÃO FRANCISCO	LEI 500/1853	90 e 30 km	7% a.a.	1860	127:722\$717
CENTRAL DA BAHIA	Dec. 3590/1865	90 e 20 km	7% por 30 anos	1875	41:866\$858
BATURITÉ	Dec 1332/1870	90 e 30 km	7% por 30 anos	1875	58:600\$000
NAZARÉ	Dec. 6107/1876	90 e 20 km	7% por 20 anos	1875	51:107\$059
SÃO FRANCISCO	Lei 1953/1871			1880	44:727\$107
PAULO AFONSO	Lei 6918/1878			1881	58:856\$834
SANTO AMARO	Dec. 5186/1872			1881	68:460\$901
SOBRAL	Dec. 6918/1878			1881	46:511\$627
SUL DE PERNAMBUCO	Lei 1953-1871			1882	119:274\$689
NATAL A NOVA CRUZ	Dec. 5877/1875	80 e 30 km	7% por 30 anos	1882	49:586\$776
RECIFE AO LIMOEIRO	Dec. 6165/1876	90 e 20 km	7% por 30 anos	1882	46:000\$000
BAHIA A MINAS	Lei 1946/1879	50 e 30 km	7% a. a.	1882	30:534\$000
CONDE d'EU	Dec. 5608/1874	50 e 20 km	7% a.a.	1883	49:586\$000
CENTRAL DE ALAGOAS	Dec. 7895/1880	90 e 20 km	7% por 30 anos	1884	39:772\$727
CENTRAL DE PERNAMBUCO	Dec. 8577/1882			1885	173:062\$220
TIMBÓ	Dec. 8725/1873	30 e 20 km	6% por 30 anos	1887	32:086\$986
SÃO LUIS A TERESINA	Dec10250/1889	80 e 20 km	6% por 30 anos	1895	28:728\$350
CENTRO OESTE DA BAHIA	Lei 37/1893		7% por 15 anos	1900	63:545\$630
ILHÉUS	Lei 57/1894	50 e 20 km	5% por 20 anos	1906	35:000\$000
C. DO RIO GRANDE DO NORTE	Lei 1145/1903			1906	72.000\$000*
MOSSORÓ	Dec. 6139/1876			1915	25:000\$000
CENTRAL DO PIAUÍ				1922	
PETROLINA A TERESINA				1922	

Fontes: Relatórios dos Presidentes Provinciais - Pernambuco e Bahia - 1856 - 1889, itens: Ferrovias; BAPTISTA, José Luis O Surto Ferroviário, 1942.

* O custo de desta estrada variou bastante, alcançando cerca de 170.000:000\$000 por km construído em alguns trechos.

QUADRO 3 - ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE COM MENOS DE 60 KM LOCALIZADAS EM PERNAMBUCO

Recife a Olinda	13 km
Recife a Caxangá e Várzea	26 km
Ribeirão ao Bonito	26 km
Ribeirão a Cacahú	24 km
Ribeirão a Barreiros	53,3 km

Fonte: SILVA, Clodomiro Pereira da, Política e Legislação de Estradas de Ferro, 1904, p. 451.

TABELA 5 - EXPANSÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL DURANTE O GOVERNO IMPERIAL

Estradas De Ferro	Extensões (km)	Custos	Custo por km
DOM PEDRO II	828,538	108.387:251S012	130:817S470
MAUÁ	18,000	1.600:000S000	113:059S000
RECIFE AO S.FRANCISCO	124,738	16.375:869S000	116:419S717
BAHIA AO S.FRANCISCO	123,340	16.000:000S000	129:729S470
SANTOS A JUNDIAÍ	139,600	10.665:000S000	76:396S848
S.PAULO – R.JANEIRO	231,039	10.665:000S000	46:161S037
COND'EU/R.CABEDELO-PB	140,039	6.800:000S000	49:586S686
RECIFE/LIMOEIRO/TAMBAÚBA	141,336	7.227:564S000	46:000S000
D.TEREZA CRISTINA E R – SC	116,340	6.609:298S020	48:214S698
CAMPOS A CANTAGALO E R-RJ	222,499	6.500:000S000	29:213S614
NATAL A NOVA CRUZ – RN	121,500	5.496:052S544	49:856S776
PARANAGUÁ A CURITIBA – PR	110,386	11.492:042S207	110:649S350
OESTE DE MINAS	301,196	5.250:841S233	17:433S302
MINAS E RIO	170,000	16.150:000S000	107:667S000
CENTRAL DE ALAGOAS	88,000	4.533:000S000	68:460S818
QUARAIM A ITAQUI – RS	175,500	6.000:000S000	34:188S834
BRAGANÇA – PA	61,000	1.708.000S000	28:655S738
BATURITÉ – CE	111,200	6.519.244S314	58:600S000
CENTRAL DA BAHIA	321,600	13.000:000S000	40:422S885
SOBRAL – CE	129,000	6.000:000S000	46:511S627
SUL DE PERNAMBUCO	146,420	16.000:000S000	109:274S680
CENTRAL DE PERNAMBUCO	72,075	13.000:000S000	173:062S220
CAXANGÁ E OLINDA – PE	31,132	1.500:000S000	48:181S934
RAMAL DO TIMBÓ	82,350	2.650:000S000	32:086S972
PAULO AFONSO - AL E PE	116,000	6.827:296S576	58:856S834
SÃO FRANCISCO – BA	321,993	18.000:000S000	52:901S836
NAZARÉ – BA	34,000	1.250:000S000	36:764S705
SANTO AMARO – BA	36,020	2.400:000S000	66:629S650
BAHIA-MINAS – BA	142,400	5.450:000S000	38:272S471
ITAPEMIRIN – ES	71,182	1.250:000S000	17:560S619
RIO DE OURO	65,300	986:635S664	15:109S264
SANTA ISABEL – RJ	74,500	3.800:000S000	51:006S711
RESENDE AREIA – RJ	28,319	962:846S000	34:000S000
GRÃO PARÁ – RJ	75,810	4.496:079S795	59:307S202
NORTE – RJ	45,340	1.140:000S000	25:143S361
RAMAL DO CANTAGALO RJ	69,000	1.380:000S000	20:000S000
VALENCIANA – RJ	63,350	1.692:267S600	26:712S975
MACAÉ-CAMPOS E RAMAIS RJ	187,502	10.334:043S434	55:114S308
SANTANA – RJ	38,700	1.400:000S000	36:175S710
BARÃO DE ARARUANA – RJ	45,500	753:988S460	16:571S164
CAMPOS/SÃO SEBASTIÃO – RJ	18,200	605:960S808	36:576S373
RIO DAS FLORES – RJ	36,098	1.414:000S000	39:171S145
BANALENSE – RJ	28,000	800:000S000	28:571S428
VASSOURENSE – RJ -	6,000	150:000S000	25:000S000
CANTAGALO E RIO BONITO – RJ	209,412	10.860:505S652	51:861S903
RIO BONITO/ MACAÉ – RJ	116,907	2.246:400S000	19:215S273
RAMAL DO SUMIDOURO – RJ	92,770	2.783:100S000	30:000S000
SÃO FIDELIS/CAMPOS – RJ	52,300	1.590:000S000	30:401S529
LEOPOLDINA	763,818	32.080:356S000	42:000S000
JUIZ DE FORA/PIAUI	61,000	1.693:000S000	27:754S098
PAULISTA – SP	242,500	16.271:750S000	67:100S000
SOROCABANA	331,036	14.234:548S000	43:000S000
ITUANA – SP	220,000	6.451:280S000	29:324S000
MOGIANA – SP	827,091	20.350:000S000	24:684S305
RIO CLARO – SP	264,490	5.000:000S000	18:904S305
BRAGANTINA	52,000	2.435:500S000	46:836S538
RIO GRANDE / BAGÉ – RS	283,200	13.683:637S090	48:317S927
P.ALEGRE/URUGUAIANA – RS	378,410	25.128:162S400	66:484S592
P.ALEGRE//NOVA HAMBURGO –RS	42,851	3.538:631S148	82:578S893
Totais	9.437,792	533.915:805S457	56:572S109

Fontes: I Centenário das Ferrovias Brasileiras, 1954, TENÓRIO, Douglas Apratto, 1979, BAPTISTA, José Luís, 1942

CAPÍTULO IV

4. REPÚBLICA E A MUDANÇA NA POLÍTICA FERROVIÁRIA DO BRASIL

4.1 A República e a Continuidade dos Traçados das Estradas de Ferro Brasileiras

No final da década de 80 do século passado, o Brasil depara-se com duas crises políticas de grande envergadura. A primeira foi a libertação dos escravos em 1888, embora esta medida fosse uma exigência da “sociedade brasileira” e da “comunidade internacional”, internamente ela provocou uma série de problemas de ordem política, econômica, jurídica e social. A segunda foi a ruptura de todos os sistemas políticos e jurídicos do país, ocasionada pela queda da Monarquia em 1889 e a instalação da República. Do ponto de vista econômico, a situação era de equilíbrio; pois, entre 1886 e 1889, além da expansão da massa de lucros no setor exportador, ocorreu também a ampliação da rentabilidade do setor industrial. Com relação aos investimentos externos, verificou-se a elevação da entrada de capital, com registro de mais de duas dezenas de empresas que somam 12,7 milhões de libras Castro (1979).

A implantação da República, além de provocar uma crise política no país, ocorreu num quadro de crise econômica de alcance internacional que se agravou ainda mais nos anos de 1890 e 1891. No primeiro ano reduziu para 970 mil libras os investimentos externos, e no ano seguinte não se verificou o registro de qualquer empresa instalando-se no Brasil. É verdade que as políticas internas influíram nessa redução mas, por outro lado, a crise econômica externa foi determinante. Até este período o setor ferroviário representava parcela significativa dos investimentos externos e reduziu sua participação para 20% destes, outros setores da economia brasileira tornam-se mais atraentes para o capital externo, como as companhias de seguros, navegação e serviços básicos. Outro dado importante é que neste período ocorreu uma redução (relativa) do capital inglês investido no Brasil e aumentou a participação de investimentos de outros países.

Com a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, ocorreram mudanças no ordenamento jurídico, político, econômico e social do país. Também foram alteradas as suas relações com a Inglaterra ao mesmo tempo que procurou aproximar-se dos EUA, pois o novo regime tinha maior identificação ideológica com este grande país do Norte da América, até porque os ingleses desconfiavam desta nova ordem implantada no Brasil. Com relação ao sistema de transporte ferroviário, o Governo Republicano procurou priorizar o prolongamento

das ferrovias já existentes, pois a integração nacional era também de fundamental importância para a República, como foi no Regime Monárquico.

A expansão ferroviária não é novidade, pois a mesma estava inserida no contexto histórico do Estado Brasileiro, o que por um lado assegura o controle político do território através do sistema de comunicações e transportes mais eficiente e por outro, procura integrar estas áreas na economia do mercado internacional garantindo a realização de lucro para os investimentos aplicados neste setor, além de possibilitar o surgimento de outras atividades econômicas nestas regiões tributárias dos traçados das ferrovias, sobretudo as de caráter nacionais e de integração.

A República para se impor teve que contornar uma série de problemas extremamente complexos e de difícil solução a curto prazo. Primeiro teve que eliminar os símbolos que representavam o regime anterior, ao mesmo tempo que teria de dar continuidade a uma série de atividades e procedimentos iniciados pelo antigo sistema. Entre as atividades dar prosseguimento ao prolongamento das ferrovias nacionais e de integração, como também proporcionar a soberania nacional. Estes pontos foram vitais no sistema anterior, mesmo com a radical alteração da ordem vigente até 1889, eles continuaram tendo especial atenção dos novos “mandarins”.

O Governo Republicano procurou destruir todo um “arcabouço simbólico” consolidado durante o período Monárquico entre 1822 e 1889 e reconstruir uma nova simbologia com a cara da nova ordem, no entanto ele se viu forçado a ter que apropriar e conduzir aquilo que já existia sem qualquer modificação. Coube ao novo governo a responsabilidade de continuar e aperfeiçoá-lo. O Governo Republicano procurou alongar o controle sobre a massa territorial sem sair dos trilhos do Império. De acordo com Lessa (1993), a implantação da República possibilitou o desenvolvimento de uma atualização, benéfica e tutelar, sobre os grupos urbanos e rurais, capaz de amenizar os conflitos sociais e ampliar as forças náuticas e terrestres; estratégias com base na “integração nacional” que tem como objetivo o controle e a vigilância do território. Estes também foram os objetivos da Império.

No início do Governo Provisório, através do Decreto nº 159⁴⁴ de 15 de janeiro de 1890, começou-se a organizar o Plano de Viação Federal. Este plano indica que o avanço das ferrovias no Brasil é de fundamental importância para a expansão e domínio do território, também ressalta a necessidade de conquistar as fronteiras internas, priorizando os aspectos econômicos e visando

⁴⁴ O Dec. nº 159, num de seus itens, determina que o Governo Federal só poderá decretar a construção de linhas férreas no território de um Estado quando for necessário ligá-las ao sistema de viação geral ou a um ponto de mar, os estabelecimentos militares ou industriais pelo mesmo governo custeando, e ainda quando tiver de satisfazer interesses fiscais de fronteira. LESSA, Simone Narciso. Trem-de-Ferro: Do Cosmopolismo ao Sertão. Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1993, p. 82. Na verdade trata-se de letra morta e as vezes contraditória, pois o que o governo mais fez foi intervir neste setor, na época considerado prioritário.

o povoamento e o aproveitamento dos territórios vazios. Estas medidas na verdade são complementares ao projeto Monárquico que também trilhava nesta direção. Apesar das crises políticas e econômicas internas e a crise externa (1890-1891), ocorreu a expansão de ferrovias, tanto que entre 1890 e 1895 foram construídos 3.383 km de estradas de ferro.

O Plano Geral de Viação Federal proposto pelo novo governo procurou combinar o sistema de transporte ferroviário com o fluvial juntamente com o rodoviário e assim alcançar mais rapidamente o seu objetivo integracionista, com a novidade de que o último sistema seria o maior beneficiado. Também deu início às obras de muitas vias férreas com concessões feitas pelo regime anterior. Na primeira década de implantação do Regime Republicano foi marcado por crises políticas, econômicas e sociais, mesmo assim foram construídas 5.372 km. de estradas de ferro no país. A questão da Integração Nacional sempre foi uma preocupação tanto no Império quanto na República, os relatórios transcritos pelo Ministério dos Transportes apresentam uma série de pontos que reafirmam esta política que visa à unidade do território por meio das ferrovias, e nestes relatórios destaca a posição de autores como Paulo de Frontin (1922) que trata deste processo com a seguinte posição:

“O que se me afirma condição indispensável à indisponibilidade e integridade do território de nossa Pátria é que essas linhas sejam levadas a efeito, permitindo comunicação rápida e econômica entres as diversas regiões do nosso país; só assim poderemos dirigir para nos “hinterland” a colonização nacional e estrangeira, que permitirá o povoamento de uma vasta região calculada em 5.300.000 km², cuja, população é insignificante” (Cons. Nacional dos Transportes, MT., 1974, p. 99)

O governo alterou radicalmente a política ferroviária vigente até 1889. A mudança mais significativa foi a extinção gradual do regime de garantia de juros a partir de 1896 e ao mesmo tempo iniciou-se o processo de encampação e arrendamento das ferrovias brasileiras, realizados em grande escala no anos de 1900 e 1901; isto é, o governo encampou e logo em seguida arrendou estradas para empresas privadas através de concorrência pública. Estas mudanças foram feitas sob a justificativa de que a garantia de juros era danosa às finanças do Estado e estimulava a ineficiência, *“pois qualquer ferrovia mal dirigida poderia ter lucro, visto que o governo se encarregava de fornecê-lo”*. Tenório (1979).

Uma das primeiras alterações promovidas pelo Governo Republicano, em relação às ferrovias foi a troca de nome da E.F. Dom Pedro II para a Central do Brasil. Na verdade apenas uma mudança, sem qualquer modificação dos traçados desta estrada. Foi uma forma mesquinha de eliminação de um “símbolo” da viação ferroviária do país, mas continuou o reconhecimento da importância desta ferrovia como meio de comunicações e integração do território; este

significado não foi possível eliminar. Em relação às ferrovias nordestinas a questão da encampação já havia sido autorizada pela Câmara, em 1871; incluíam neste processo as duas principais estradas da região: a E.F. Recife ao São Francisco (trecho entre Recife e Palmares) e a E.F. Bahia ao São Francisco (trecho entre Salvador e Alagoinhas).

Mas o Governo Imperial não tomou tal medida. No ano de 1884, novamente o Parlamento autorizou a compra destas ferrovias, mas nada aconteceu. O próprio Ministro do Império reconheceu que a encampação destas ferrovias garantiria uma razoável economia para o Estado. Segundo os cálculos da época, só com o resgate da estrada de Pernambuco seriam economizados 100:000\$000 anualmente. O encampamento destas estradas de ferro só veio a ocorrer com a República a partir de 1901, no governo de Campos Sales. A encampação destas estradas era tecnicamente correta, porque seus trechos iniciais pertenciam a empresas particulares (ingleses) e os prolongamentos destas eram propriedades do governo Central. Tal procedimento unificaria a administração das ferrovias, diminuiria a burocracia e os seus custos e agilizaria os serviços prestados por elas.

As mudanças da política ferroviária teve ressonância na Câmara dos Deputados, que tinha interesse neste assunto. De um lado, a tendência era de que o governo encampasse as ferrovias particulares e por outro arrendasse as mesmas, inclusive aquelas de sua propriedade. Essa questão era bastante complicada em termos políticos; entretanto, nesse contexto, destaca-se o PARECER nº 7 - 1891 (ao Projeto nº 2) do Deputado J. de Serpa, autorizando ao Senhor Presidente da República a mandar vender ou arrendar a E.F. Baturité no Ceará. Nesta época ela contava com 120,760 km em tráfego e 45 km em conclusão. A comissão que estudou o Projeto não encontrou motivos que justificasse a venda ou arrendamento da Baturité, destacando que ela não era a única estrada federal do país e destacando-se também o fato de que esta não apresentava déficits operacionais recorrendo à seguinte argumentação:

“Caso o governo abrisse mão desta estrada, ela deixaria de prestar um grande serviço ao país e ao Ceará em particular, sobretudo em tempo de estiagem, porque uma companhia particular não teria preocupação com esta questão. A comissão da Fazenda e Indústria recomenda a rejeição do Projeto, pois os dados nele existentes são inconsistentes para tal”

Da Tribuna da Câmara, o Deputado Serpa procurou justificar o seu projeto e pedir apoio para a sua aprovação, fazendo a seguinte argumentação:

“A CIA. Particular poderia realizar o prolongamento da ferrovia, coisa que o governo não estava conseguindo, os saldos apresentados são fictícios, na verdade apresentam enormes déficits, não só esta estrada, mas outras estão nestas mesmas condições. A Comissão afirma que a E.F. Baturité

destina-se a prestar serviços extraordinários em períodos calamitosos por conta das secas que são sempre no Ceará. Esta função é melhor desempenhada quando onera menos os cofres públicos". (ANNAES da Câmara, julho de 1891, p.319)

O debate continuou. Para alguns deputados a venda da Baturité, mesmo com a condição de alongar até o Crato, era uma medida odiosa, mas o autor do projeto respondeu que não havia nada de odioso, foi antes de tudo uma medida "altamente patriótica". Justificou também que a administração do governo relativamente a estrada e ferro era lenta, sempre com um pessoal luxuoso e com altos rendimentos. Com este projeto, só pensou em melhorar sua terra natal.

Os deputados contrários ao Projeto nº 2 procuraram justificar porque a Baturité não deveria ser vendida ou arrendada com o seguinte argumento:

"É verdade, existem empresas dispostas a abarcar esta tarefa, pois a Baturité entre 1879 e 1885 apresentou saldos bem regulares, com certeza aumenta a "cobiça". É preciso fazer um enxugamento da estrada eliminando parte destes empregados sem atividades, com certeza não fariam falta e contribuiriam para melhorar suas finanças. A apreciação apressada de que os anos de 1887 a 1889 apresentaram déficits não desabonam a ferrovia até porque os dados são generalistas e com certeza não podem ser impecilho ao prolongamento da mesma, portanto não é justo, não é legal esta justificativa". estiveram neste debate os deputados Barbosa Lima, Bezerrel, João Lopes, Dionysio Serqueira e José Bevilacqua, (ANNAES da Câmara, julho de 1891, p.323)

O Projeto nº 2 tem alguma preocupação com as finanças públicas, mas no seu conjunto ele traz um vício de origem, porque em caso de arrendamento e na hipótese da companhia realizar o prolongamento da ferrovia, o Estado deveria assegurar a garantia de juros de 6% ao ano. Proposta deste nível não parece que traga uma redenção para as finanças dos cofre públicos. Embora o Projeto do deputado J. Serpa propunha a venda ou arrendamento⁴⁵ da ferrovia cearense e essa proposta que foi implementada logo depois pelo Governo Central, mas que não livraria o Estado da garantia de juros a qual ele queria livrar-se. O Projeto nº 2 foi o prenúncio das mudanças ocorridas na política ferroviária do Governo Republicano nos primeiros 12 anos do Regime. O governo encampou e arrendou a maioria das ferrovias do país, alterou a forma de concessão, zona de privilégios e eliminou a garantia de juros para os novos contratos assim como para os antigos.

⁴⁵ A questão de privatização ou arrendamento de ferrovias era muito complexa para aquela época, pois o Projeto do Deputado Justiniano de Serpa deveria incluir a outra estrada de ferro do Estado do Ceará, no caso a E.F. Sobral. A alegação de que a ferrovia de Baturité apresentava déficits, porque não se sustentava a E.F. Central do Brasil também apresentava enormes déficits, mas, mesmo assim, foi a maior garantia de nosso crédito no exterior. ANNAES do Parlamento Brasileiro, Sessão da Câmara em 11 julho de 1891. Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 1894, p. 321.

O Projeto nº 2 foi uma iniciativa vinda do Legislativo, mas o executivo também propôs o arrendamento de uma estrada de ferro. Em 1891, o Marechal Deodoro da Fonseca, primeiro Presidente da República, ofereceu a E.F. Central do Brasil para arrendamento, o Congresso protestou e o Presidente decretou o seu fechamento. Os trabalhadores da Central entraram em greve e isolaram e cortaram as comunicações por via férrea entre a capital da República e o interior do país. Logo em seguida, o Marechal Deodoro foi destituído do poder. Houve outra tentativa de arrendamento em 1896, mas não vingou. Havia uma forte oposição contra esta medida da qual os trabalhadores faziam parte. De acordo com Topik (1987), em 1894, a Central empregava 14.000 pessoas, o que representava 66,50% de todo o efetivo do exército brasileiro. Era uma expressiva quantidade de pessoas e não devia ser ignorada. A questão da venda ou arrendamento de ferrovias da União esteve presente logo após ao início da República. Em 1924 ocorreu uma tentativa de venda da Central, mas fracassou.

Quando teve início a República, o Estado era proprietário de 3.200 km de linhas férreas, que representava 34% do total, das linhas do país; e de deter interesses substanciais em companhias ferroviárias, como a Leopoldina e a Oeste de Minas. Com a forte crise de 1890, o Governo Federal teve que intervir no setor ferroviário, encampando um grande número de estradas de ferro privadas; tal procedimento se justificava porque as garantias de juros concedidas à estas empresas pesava muito no orçamento federal. Por outro lado, a maioria das ferrovias brasileiras, sobretudo no Nordeste, apresentava déficits operacionais. Segundo Topik (1987), em 1898 a garantia de juros paga às companhias férreas representou um terço do orçamento do país. O processo de encampação das estradas de ferro não “comungava” com a posição ideológica dos governos liberais da época, mas era uma forma de continuar remunerando o capital.

4.2 Modificação do Sistema de Concessões, Encampação e Organização das Redes Ferroviárias: The Great Western of Brazil Railway Company Limited- GWBR

A República teve início em 1889, enquanto o processo de encampação e arrendamento da maioria das ferrovias brasileiras só veio ocorrer a partir de 1900 e 1901, embora a discussão em torno desta questão tenha começado em 1891, com o Projeto nº 2, que propunha a venda ou arrendamento da E.F. Baturité no Ceará. Neste intervalo foram feitos alguns arrendamentos de ferrovias estatais, entre elas a própria Baturité em 1898 e a E.F. Sobral em 1897.

Com a instauração da República, os objetivos de Integração Nacional, através das ferrovias, não foram alterados pelo novo regime, porém, com a mudança de sistema de concessões, garantia de juros e privilégios para a construção de ferrovias e com o processo de

encampação e arrendamento das companhias ferroviárias iniciado a partir de 1900, o governo pretendia sair ou reduzir radicalmente sua participação econômica no setor e transferir para a iniciativa privada. Segundo Topik (1987), a política do Governo Republicano não só buscava aliviar o Tesouro Nacional, por outro lado procurava estimular a atuação dos interesses privados como também amplia a esfera de prosperidade e de utilidade tanto para o comércio como para a indústria. Com esta política, tivemos a alienação das propriedades do Estado através de contratos de arrendamento e a formação de grandes redes ferroviárias estrangeiras no país. Neste sentido, o avanço das estradas de ferro para o interior do país caberia às novas companhias, conforme as cláusulas estabelecidas pelo contrato de arrendamento.

Ao Estado caberia a função de elaborar as políticas nacionais de transportes com vista a atender aos objetivos políticos, estratégicos e econômicos do país, o governo também estabelecia a política de tarifas. Objetivamente a conjuntura do período impôs outra realidade, apesar das intenções do novo regime, o governo continuou mantendo forte controle sobre as operações das linhas arrendadas. Existia uma enorme contradição entre os princípios políticos do regime e as suas realizações práticas. A primeira grande intervenção do Estado feita pelo Governo liberal ocorreu com o processo de encampação de ferrovias estrangeiras a partir de 1900, para em seguida serem arrendadas e no período até 1911 o governo havia arrendado todas as ferrovias da região Nordeste e as mesmas deram origem a três grandes redes férreas: a Great Western originada em 1900, a Rede de Viação Cearense em 1910 e a L'est Brésilien em 1911-1912 (futura Leste Brasileiro), sendo que a Rede Cearense retornou para a administração estatal logo em 1915, a L'est em 1935 e a Great Western em 1948.

A Great Western foi a primeira rede ferroviária nordestina organizada a partir da política de ajuste econômico, esta empresa apresentou várias etapas no decorrer de sua existência, neste sentido destacamos a primeira que abrange o período entre 1900 e 1910, em que consolidou-se sua formação e conseguiu expandir suas linhas segundo exigências estabelecidas pelo contrato de arrendamento e atingiu seu auge em 1909. A Segunda foi marcada por crises financeiras, operacionais e contratuais, inclusive esta empresa sempre reclamou da política de tarifas e cambial do governo que resultou na alteração de contratos de arrendamento no período de 1910-1920 e a última de 1920 até o rompimento definitivo do contrato com esta Cia. Férrea em 1948. A Great Western procurou atender às novas exigências trabalhistas e sociais imposta a partir dos anos trinta e manter os serviços de transportes, que contou com significativo amparo financeiro por parte do Governo Central, através de renúncias fiscais e empréstimos subsidiados pelo Estado, como demonstraremos neste capítulo.

Com a Proclamação da República, ocorreu a formação de muitas empresas ferroviárias, parte delas de pequeno porte, mas com a crise do “encilhamento” estes projetos não saíram do papel e o governo teve que continuar desenvolvendo aqueles já existentes, apesar dos esforços do Governo Imperial com o desenvolvimento das ferrovias, mas quando este chegou ao fim havia apenas duas capitais brasileiras que estavam ligadas entre si por ferrovias. São elas: São Paulo e Rio de Janeiro. O Governo Federal volta suas atenções para os estados centrais (Mato Grosso e Goiás) por causa do isolamento destes. Era necessário fazer as ferrovias chegar até eles, mesmo assim na metade dos anos 90 do século passado já havia várias capitais ligadas entre si através das ferrovias.

Toda a década de 1890 foi marcada por fatos políticos, econômicos e sociais, a começar pela própria Proclamação da República, ocorrida em 1889, que, além dos efeitos internos, provocou fortes desconfianças externas, sobretudo para os investidores estrangeiros, assim o governo tinha que reestabelecer esta confiança. Internamente, tinha que solucionar as suas próprias crises, que perdurou por todos os anos 90. Quando superou o trauma da Proclamação, eclodiu a revolta de Canudos nos sertões da Bahia, em que o governo usou tropas militares para acabar com este movimento cujos custos financeiros e sociais foram elevados. Com os gastos empreendidos na ação militar para derrotar os canudenses, poderia ser usado pelo governo para fazer avançar as ferrovias de integração, mas era politicamente fundamental a eliminação de qualquer obstáculo que colocasse em perigo a consolidação da República.

Mesmo com os efeitos das crises econômicas ocorridas no decorrer dos anos 90 do século passado e sua repetição em 1900 e 1901, e com recuperação lenta ocorrida até 1905. No período até 1896, a rentabilidade e acumulação obtidas com a exportação do café continuava elevada, embora os preços do café no mercado externo continuassem em queda, a exportação de borracha também contribuiu para diminuir a pressão frente às crises econômicas externas. No entanto, com a superprodução de café de 1896, diminuía as divisas fazendo com que o Estado deixasse de saudar os seus compromissos financeiros com exterior, obrigando o governo a decretar uma moratória por treze anos. Esta medida alterou todas atividades econômicas do país e por tabela o programa de prolongamento e implantação de ferrovias.

No decorrer desta enorme crise, o Governo Campos Sales (1898-1902) fez um radical ajuste na economia brasileira. Neste contexto também foi alterada toda a política ferroviária. O governo deu início ao processo de encampação das ferrovias privadas, ato atingiu a maioria delas. Em seguida, este as arrendou juntamente com aquelas de sua propriedade. O arrendamento das ferrovias foi feito mediante concorrência pública. Este processo ocorreu entre 1900 e 1901.

No caso do Nordeste⁴⁶, foram encampadas todas as estradas de ferro com capital estrangeiro e as mesmas, juntamente com as do governo, foram arrendadas por uma única empresa: The Great Western of Brazil Company Limited⁴⁷. Excluem-se as estradas de ferro do Ceará (propriedade da União), Sergipe e Bahia, que foram encampadas e arrendadas por outras empresas estrangeiras. A encampação das ferrovias pelo governo era prevista quando eram feitas as suas concessões. Para Castro (1979) essa encampação fazia parte de um conjunto de normas “saneadoras” que o novo governo iria implementar, num contexto de uma política deflacionária, incluindo a própria valorização da taxa de câmbio.

“Foram encampadas as estradas de ferro estrangeiras que gozavam de garantia de juros, no Nordeste: a Recife ao São Francisco, a Central da Bahia ao São Francisco, a Natal a Nova Cruz, a Conde d’Eu, a Recife ao Limoeiro (concessionária da The Great Western of Brazil R. Co. Limited), a Central de Alagoas, no Sudeste e Sul foram as seguintes estradas: a Minas e Rio, a Dona Thereza Cristina, a Rio Grande a Bagé, a Quaramim a Itaquí, a Santa Maria do Uruguai e a Paranaguá a Curitiba, as estradas de ferro construídas pelo capital externo no Sul do País são dez inglesas e duas francesas. A Lei orçamentária no 652 de 23 de novembro de 1889, no artigo 22 no VIII, havia dado ao poder executivo autorização para resgatar as estradas de ferro Recife ao São Francisco e Bahia ao São Francisco; pelo parágrafo único do artigo 20 da Lei no 746 de 29 de 29 de 1900, autorização concedida tornava-se extensiva a todas as estradas de ferro que gozassem de garantias de juros da união nos termos dos respectivos contratos”. (Séries Estatísticas Retrospectivas, vol. II, 1986, p 79)

Esta medida, segundo o governo, era necessária porque este sistema representava uma verdadeira sangria para as finanças públicas. Segundo Lessa (1993), quando foi proclamada a República, a responsabilidade da União com a garantia de juros, incluindo as províncias, era sobre o capital de 259.093:471\$601, embora haja controvérsias em relação a este valor, mas de qualquer forma, no decorrer da década de 90, o capital com garantia de juros foi aumentando por conta do prolongamento de várias ferrovias e da concessão de novos contratos.

A encampação das estradas de ferro⁴⁸ e o fim da garantia de juros tiveram como efeitos, por um lado, a forte oposição dos concessionários e acionistas destas ferrovias e, por outro, a fuga

⁴⁶ A encampação das ferrovias nordestinas tiveram os seguintes valores: a E.F. Natal a Nova Cruz £ 427.800, a Conde d’Eu £ 615.200, Recife ao São Francisco £ 1.637.200, a Central de Alagoas £ 760.000, Bahia ao São Francisco £ 2.265.000, R. Timbó £ 165.000 e Central da Bahia £ 1.150.600. PINTO, Estevão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949, op. cit. pág. 115.

⁴⁷ A E.F. Great Western of Brazil não foi encampada pelo governo, mas foi resgatada a garantia de juros por contrato aprovado pelo Decreto nº 4.111 de 31 de julho de 1901. O resgate consistiu em desistência da garantia de juros por parte da Cia., tendo como compensação o arrendamento das estradas de ferro que formaram a sua malha ferroviária. A garantia de juros integral era de £ 39.375 e devia terminar em 1910. Série Estatísticas e Retrospectivas, vol. II. Rio de Janeiro: FIBGE, 1986, p 79.

⁴⁸ O processo de encampação e resgates das estradas de ferro eram previstos nos contratos das concessões, no entanto só a partir de 1900 as ferrovias passaram a ser encampadas. Para isso foi necessário intensas conversações em Londres com este objetivo. E teve início em 1901 com todas as estradas de ferro que gozavam de garantias de

dos investimentos deste setor, sobretudo aqueles de origem inglesa. Mas nem todos reclamaram desta medida, para parte das ferrovias do Sudeste ela era benéfica, assim como para o setor financeiro de Londres, que passou a financiar esta operação através de empréstimos contraídos pelo governo para tal fim, já que o Brasil estava conseguindo reestabelecer a sua credibilidade frente à comunidade internacional, particularmente aquela representada pelos banqueiros ingleses.

No decorrer do Governo Campos Sales e do Ministro da Fazenda Joaquim Murinho, foram suspensos todos os programas de obras públicas do país, no caso do setor ferroviário não foi diferente, tanto que nos dois últimos anos (1900-1901) de seu mandato só construíram respectivamente 190 e 174 km de estradas de ferro. Mas com o processo de recuperação econômica a partir destas medidas e da economia mundial, o próximo governo (1903-1906) retomou o programa de obras públicas e deu início à implantação de uma série de ferrovias, sendo a E.F. Noroeste, do Brasil a mais importante delas. No Nordeste iniciaram-se as obras da E.F. Central do Rio Grande do Norte e da E.F. Ilhéus a Conquista.

Após a encampação das estradas de ferro estrangeiras que gozavam dos benefícios da garantia de juros, o governo por meio de concorrência pública arrendou as mesmas, juntamente com aquelas de sua propriedade, como a Central de Pernambuco, a Sul de Pernambuco, a Paulo Afonso. The Great Western of Brazil Railway Company Limited, proprietária da E.F. Recife ao Limoeiro foi a empresa beneficiada com o arrendamento; trata-se de uma pequena ferrovia que, até 1901, não ultrapassava a casa dos 150 km em tráfego. Entre agosto de 1901 e outubro de 1904, a Great Western havia incorporado todas as estradas de ferro dos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas, formando uma rede ferroviária⁴⁹ com pouco mais de 1.000 km, incluindo a própria E.F. Limoeiro, proprietária da primeira rede de vias férreas do Nordeste.

“Este arrendamento foi concedido pelo prazo de 60 anos, a companhia inglesa desiste da garantia de juros (equivalente a £ 39.375 por ano) e passa a pagar ao governo uma porcentagem variável para cada estrada, da renda bruta das linhas cedidas. Em 1904, foi feita uma revisão do antigo contrato de arrendamento das ferrovias indicadas, neste período foi incorporado a E.F.

juros, mediante o pagamento de seu valor em título-ouro, rendendo 4% de juros e na base de ½% de amortização. CALÓGERAS, J. Pondiá. A política Moetária do Brasil. São Paulo: C. Editora Nacional. 1960., p. 357.

⁴⁹ Mesmo que, do ponto de vista técnico, as estradas de ferro do Nordeste não constituíssem uma verdadeira rede ferroviária, administrativamente a junção de várias estradas inclusive algumas descontínuas e isoladas formaram uma rede. A primeira rede ferroviária do Nordeste foi a Great Western, organizada a partir de 1901, com estradas de ferro de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Nos anos 40, esta rede foi dissolvida e com as mesmas estradas formou-se a Rede Ferroviária do Nordeste - RFN. A segunda foi a Rede de Viação Cearense -

Central de Pernambuco, permitiu adquirir o Ramal de Ribeirão a Bonito, com obrigação de reconstruir o trecho em tráfego entre Ribeirão a Cortês, alterar a bitola da E.F. Recife ao São Francisco de 1,60m para 1,00m e construir o Ramal entre Itabaiana a Campina Grande e unificar todos os prazos e normas contratuais.

A rede ferroviária construída pelas estradas acima, inclusive os seus prolongamentos ou ramais revertiam ao domínio da União em 31 de dezembro de 1960, pagando ao governo o custo da linha do Recife ao Limoeiro e seus ramais e dos prolongamentos feitos pela Great Western. O arrendamento era feito na seguinte base: A Central de Pernambuco e seu prolongamento até pesqueira, a Central de Alagoas e Conde d'Eu é igual a 10% da renda bruta até 31 de dezembro de 1910 e, de 1 de janeiro de 1911 a 31 de dezembro de 1960, exceção da do Recife ao Limoeiro e seus ramais. Se no período de qualquer ano financeiro a soma das rendas brutas totais de todas as estradas, com exceção da Limoeiro, atingisse ou excedesse a cifra de 6:000\$000, o preço do arrendamento elevar-se-ia para 15% ao ano". (Pinto, 1949, pp.127 a 131)

Em 1909, o Governo Nilo Peçanha alterou o contrato de arrendamento com a Great Western e estabeleceu que esta rede deveria construir uma série de prolongamentos⁵⁰, reversíveis, também sem indenização no final deste, em 31 de dezembro de 1960. A Cia. férrea chegou à conclusão de que as condições estabelecidas por este contrato eram pesadas para a empresa, pois no caso de a renda exceder de 8:200\$000 por quilômetros, como de fato excedeu várias vezes, o preço do arrendamento seria 15% sobre a renda bruta. Em 1914, foi feita uma nova revisão de contrato, pois os preços dos materiais de consumo das ferrovias elevaram-se graças à eclosão da Primeira Guerra Mundial. Frente às circunstâncias impostas naquele momento, a Great Western pediu que fosse reduzido o custo do arrendamento. Em 1920, o Governo Epitácio Pessoa modificou novamente o contrato com a Great Western e estabeleceu que todas as linhas de sua propriedade, com cerca de 353,691 km, passassem para o controle da União. A indenização estava definida no contrato. Estas linhas juntamente com as de propriedade da União, formando uma "única rede", que seriam arrendadas à Great Western com contrato até 31 de dezembro de 1960. Pelo arrendamento de todas as ferrovias (rede geral) a Cia. Inglesa pagaria 4% da renda bruta e quando excedesse 15:800\$000 por quilômetro de linha em tráfego elevaria a 10% sobre o excedente.

O propósito destas grandes ferrovias de propriedade da União e arrendada a companhias privadas não era gerar lucros imediatos ao Estado e sim aumentar os lucros indiretos,

RVC, formada com as ferrovias do Ceará em 1910. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: FIBGE, 1954, op. cit., pp. 109-115.

⁵⁰ De acordo com a Lei Calmon, aplicadas as outras estradas, o governo manda custear as obras dos prolongamentos, mediante a emissão de apólices, enquanto a Great Western era forçada a construir obras semelhantes com seus próprios recursos, desta forma estabeleceu tratamento diferente para situações iguais. PINTO, Estevão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949, op. cit., p. 162.

através do alavancamento econômico ocasionado pelo desenvolvimento das ferrovias; desta forma o governo ficava desobrigado de ter que construir ferrovias. Para o governo esta era a melhor forma de conduzir o desenvolvimento ferroviário. Ainda com relação aos contratos feitos com a Great Western, destaca-se o de 1909, em que esta empresa construiria os prolongamentos das linhas entre Independência e Picuí-PB, Pesqueira e Flores-PE e Viçosa a Palmeira dos Índios-AL, e estas linhas depois de vencidos os contratos passariam para a União sem pagamento de indenização.

Entre 1901 e 1913, por conta dos encargos estabelecidos pelos contratos, a Great Western realizou uma série de obras que inclui a construção de ramais, prolongamento dos mesmos e de linhas-troncos (principais), além de reparos e troca de material danificado. As maiores obras dizem respeito ao ramal que liga Itabaiana a Campina Grande. De acordo com os estudos entregues ao governo, o trecho entre as duas localidades era de 80 km de extensão. Em 1903 foi entregue ao tráfego (provisório) o trecho entre Independência e Nova Cruz, com 50,196 km e entre 1905 e 1909 foi concluída a redução da antiga bitola de 1,60m para 1,00m da E.F. Recife ao São Francisco com 124,739 km de extensão, além de várias obras de pequeno porte.

No período de 1901 a 1909 as ferrovias que compunham a Great Western passaram de aproximadamente 1.000 km em tráfego para 1.454,698 km.. A Great Western era composta por três grandes redes de linhas férreas: Norte, Centro e Sul. Os dados levantados por Estevão Pinto para o ano de 1908 mostram a situação financeira de cada uma das linhas da Rede Great Western. As linhas Norte, consideradas deficitárias, contribuíram com cerca de 30% da receita global da rede; a Centro com 13% e a Sul com 57%. As vantagens destas últimas ocorrem por vários motivos; primeiro, elas são tributárias de áreas tradicionalmente produtoras de açúcar e com grande concentração de usinas, tanto em Pernambuco como em Alagoas. Estas áreas também produzem cereais, café, algodão, mamona, madeira e pecuária e tinham várias fábricas de linha, tecidos e óleo de caroço de algodão; segundo havia uma maior intensidade do tráfego ferroviário. Tudo isso contribuiu para que as linhas Sul apresentassem uma maior porcentagem da receita total da Rede Great Western.

As linhas Centro e Norte também atravessavam áreas que produziam os mesmos produtos (exceto café) das áreas tributárias das linhas Sul, porém em menor intensidade. Algumas destas linhas avançavam para o sertão onde a produção agrícola sofria variações por conta das estiagens periódicas, além da agricultura e a pecuária desta região serem pouco desenvolvidas. Este processo de arrendamento aparecia como sendo um sucesso, pois no início do século a

receita da Great Western era de 140.000 libras; em 1904 alcançou a casa dos 280.000 libras, esta receita manteve constante e, em 1909 elevou-se para 527.000 libras e 1910 para 604.000 libras.

A Great Western terminou o ano de 1915 com 1.617,017 km de ferrovias em tráfego, juntamente com os resultados financeiros somados ao aumento dos prolongamentos ocorridos em várias linhas e ramais desta rede foram considerados como um significativo sucesso para a empresa e para o governo. Muitas destas linhas são “safrista”, isto é, dependem da produção agrícola para ocupar o seus trens. Por conta das secas periódicas esta safra é irregular, pode aumentar ou diminuir o volume de cargas transportadas pelas ferrovias. Devido isto, o período entre 1910 e 1915, a Great Western passou por uma série de oscilações e nos anos de 1914 e 1915 enfrentou uma forte crise em que foi obrigada a suspender os pagamentos de dividendos.

Vários fatores contribuíram para que a empresa chegasse a esta situação, alguns relacionados a conjunturas externas ocasionadas pelas eclosão da Primeira Guerra Mundial, com forte implicação econômica para o Brasil e outros fatores relacionados com a própria administração da Great Western, que não conseguia atender as necessidades de transportes do Nordeste. A quantidade de locomotivas em tráfego era insuficiente para transportar as mercadorias encalhadas nos armazéns da empresa. Tal situação também se refletia no transporte de passageiros. No caso, esta Cia. gerava sua própria crise. A empresa procedendo desta forma deixava de prestar um bom serviço e atender as necessidades econômicas e comerciais da região. Portanto, este comportamento era o oposto das perspectiva do governo, que esperava que esta ferrovia pudesse contribuir fortemente com o desenvolvimento da região por ela servida.

Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, a situação financeira da Great Western ficou mais crítica e quando terminou o conflito, sua situação já estava quase insustentável, pois remontava a problemas anteriores, somados aos outros provocados pela Guerra. No decorrer da Guerra (1914-1918), a reposição e o conserto de locomotivas e outros equipamentos para as ferrovias ficaram comprometidos, porque as importações ficariam prejudicadas devido ao conflito mundial. Em termos operacionais, a Great Western contava com sua próprias dificuldade técnicas, como destinar parte de suas locomotivas para transportar água e lenha para seu próprio consumo e de alguns serviços públicos. O certo é que em 1913 o número de locomotivas da Great Western estava diminuindo, num momento em que aumentava o de cargas e passageiros.

Com relação às condições materiais a Great Western, alcançou um grau de deterioração bastante intenso em alguns períodos, mas que não chegou a comprometer os serviços da empresa. Quando esta Cia. Férrea assumiu o controle das demais ferrovias, todos os equipamentos destas também foram transferidos e a própria Cia. Inglesa tinha os seus equipamentos que pertenciam à

E.F. Limoeiro, empresa que deu origem à Great Western. Todo este material permitiu que a Cia. operasse sem problemas. No período entre 1904 e 1911, ela realizou a sua maior expansão, pois concluiu vários trechos que as ferrovias por ela arrendadas haviam iniciado e avançou com a construção de outros trechos. Frente a esta expansão, a Great Western teve que obter novos equipamentos e outros materiais para atender aos serviços desta expansão; porém, foi insuficiente porque a empresa demandava uma quantidade bem maior destes.

Em 1913, a Great Western havia diminuído o número de locomotivas, a redução do material de tração e rodante (locomotivas e vagões) em cerca de 10% . Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, os preços destes produtos se elevaram de forma “extorsiva”, sem contar as dificuldades para importar os mesmos; no decorrer da Guerra as perdas destes equipamentos foram grandes. Embora, as oficinas e fábricas brasileiras já produzissem vagões e carros de passageiros; no entanto, não fabricavam locomotivas e nem trilhos para as linhas, apenas os consertavam. Os dados apresentados por Topik (1987) mostram que das 2.315 locomotivas em operação no país no ano de 1920 apenas duas tinham sido fabricadas no país e, em 1915, 33,33% dos vagões de passageiros operando em linhas federais e mais de 50% das gôndolas de cargas tinham sido fabricadas no Brasil, enquanto nas empresas privadas esta porcentagem era de 6% de vagões para passageiros e de 17% para vagões de carga.

A Great Western fazia parte deste segundo grupo que dependia bem mais das importações destes equipamentos e estas estavam comprometidas por causa do conflito mundial iniciado em 1914. A solução mais imediata era recorrer às oficinas para consertar os trilhos e outros materiais danificados. A situação material desta Cia. férrea associada a outros problemas quase chegou a comprometer o seu tráfego neste período de Guerra. A situação foi agravada pela falta de manutenção das vias permanentes, pois dormentes estragados e trilhos avariados não eram substituídos e comprometiam a segurança do tráfego ferroviário. Por outro lado, a Great Western não conseguia atender adequadamente a demanda por transporte na região que servia provocando enormes atrasos na entrega das mercadorias e descontentamento na comunidade por ela servida.

Os relatórios da Great Western deste período afirmavam que a situação financeira da empresa era de penúria total e, desta forma, não conseguia repor o material danificado e conservar as linhas permanentes em bom estado. Mas Estevão Pinto contrapõe os relatórios com outros dados, mostrando que a situação desta empresa era privilegiada; pois, entre as 10 maiores do País em 1918, ela ocupava um lugar de destaque, sendo a terceira mais bem equipada, com 10 locomotivas, 13 carros e 139 vagões para cada 100 km, com a média anual de 148 locomotivas,

195 carros e 2.124 vagões, superada somente pela E.F. Santos Jundiaí e E.F. Central do Brasil. A situação dos recursos materiais⁵¹ de todas as ferrovias do Brasil no período da Guerra (1914-1918) foi bastante difícil pelo motivos apontados acima, mas no caso da Great Western é possível perceber que, apesar das dificuldades econômicas apontadas em seus relatórios, uma avaliação mais consistente denota um certo exagero, que no mínimo é uma forma “indireta” de buscar melhores condições contratuais ou alteração das tarifas da mesma.

Coincidentemente em 1920, a Great Western renovou o seu contrato de arrendamento com o Governo Federal e obteve condições econômicas bem mais favoráveis e menos exigentes quanto às suas obrigações. Depois de 4 anos do fim da Guerra, a situação das vias permanentes era crítica, muitas pontes e túneis necessitavam de reparos, 400 km da via permanente tinha que substituir os dormentes estragados por novos, mas a empresa alegava falta de recursos para realizar estes consertos. Em janeiro de 1923, a Great Western contava com os seguintes equipamentos: 175 locomotivas em uso e 31 em reparo; 272 carros, e 49 em reparo e 2.331 vagões e 545 em reparo. Excluindo o material em reparo, houve um aumento no conjunto deste em torno de 21,31% no período de 1920 a 1923; no entanto, a situação ainda continuava crítica, sobretudo nas vias permanentes.

Estevão Pinto mostrou que para a rede não interessava aumentar a sua receita através da elevação de tarifas, pois um acréscimo de 1\$263 na receita geral acarretava uma elevação de 489:484\$000 do pagamento devido ao governo brasileiro. Esta solução não era conveniente à empresa, pois o contrato estabelecido entre ela e o governo implicaria que uma elevação da receita bruta provocaria uma diminuição dos seus lucros. O autor demonstrou também que a receita, a despesa e a renda quilométrica entre 1909-1918, em que ele calculou a média por quilômetro e a renda, foi de 1:570\$720. Embora sendo este o quarto melhor resultado entre dez ferrovias analisadas no período. No entanto, os relatórios da Great Western indicavam que a sua situação era quase de falência ou de extinção, caso não fossem tomadas medidas saneadoras.

De acordo com Pinto (1949), a intenção do governo, ao inovar ou renovar o contrato de 1920, era melhorar as condições da empresa ferroviária inglesa, com redução da quota de arrendamento e a promessa de modificação periódica das tarifas, e também a de desobrigar a Great Western de construir, às suas custas, os ramais e prolongamentos em projetos, os quais ficariam por conta da União. Portanto o objetivo era fazer com que esta Cia. férrea pudesse

⁵¹ Em termos materiais a situação da Great Western era “confortável”, tendo em vista as dificuldades imposta pela Guerra, somada àquelas de ordem interna da empresa. Em 1918 esta rede contava com 10 locomotivas para cada 100,000 km em tráfego e um elevado número de carros e vagões, portanto as reclamações são reais, mas não tão

apresentar um serviço com melhores condições de segurança e atender satisfatoriamente as necessidades das regiões em que ela era tributária, como também possibilitar as condições de realizar o pagamento dos seus debenturistas e acionistas. Estas medidas puderam atender aos interesses desta empresa e as perspectivas do governo, já que o seu objetivo não era auferir lucros diretos e imediatos com as ferrovias, mas sim fazer com que elas pudessem propiciar condições para a elevação da riqueza coletiva e individual das regiões que serviam, como também melhorar a estrutura material das mesmas. Cabe verificar se com o passar do tempo estas medidas contemplariam satisfatoriamente as perspectivas governamental.

Se tomarmos os contratos anteriores como referência, não haveria motivos para otimismo, porque eles apresentavam uma série de problemas no decorrer de suas execuções e que nunca foram solucionados durante a sua vigência. O contrato de arrendamento de 1920, mesmo com inovações e diminuição da quota, também não ficou imune aos problemas enfrentados pelos anteriores, pois os mesmos não foram resolvidos antes. Por exemplo, em 1922, a Great Western deveria trocar 31% dos dormentes⁵² das vias permanentes, pois suas condições eram imprestáveis comprometendo a segurança do tráfego ferroviário desta empresa. Portanto, cerca de 390 km em estado precário. No entanto, a Cia. inglesa, por motivos econômicos, não teve condições de realizar os reparos das suas vias permanentes. Além da constante desvalorização da moeda brasileira e a elevação dos preços do material importado necessário para o conserto e manutenção das ferrovias, o governo não autorizou o aumento de tarifas previsto no contrato de 1920. Frente à estas circunstâncias, a empresa alegava que não era possível conservar estradas em condições ideais de tráfego.

Os produtos transportados pelas ferrovias da Great Western tinham tarifas muito baixas; enquanto sua receita em 1921 foi de 23.236:000\$000, obtida com o transporte de 1.585.382 t., a Sorocabana transportou 1.070.224 t, com receita de 23.180:000\$000: a receita líquida de ambas ferrovias atingiu cerca de 4.057:000\$000 e 12.525:000\$000 respectivamente. Esta questão era de difícil solução, pois enquanto a renda bruta do açúcar era de 19\$693 por tonelada, a do café era de 67\$196. Esta diferença teve efeito direto na rentabilidade das estradas. As tarifas para os outros produtos, como madeira, algodão, peles, materiais de construção, eram reduzidíssimas. A

alarmantes o quanto parecem. PINTO, Estevão. *História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste*. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949, op. cit., p. 155.

⁵² Os dormentes são imprescindíveis para a construção de estradas de ferro, servem para equilibrar os trilhos e amortecer a trepidação proveniente dos comboios, sua produção até a década de 1940 limitou-se à destruição de árvores, sem nenhuma preocupação quanto ao plantio e a partir desta década iniciou-se a formação de hortos florestais para abastecerem as estradas de ferro com dormentes e madeira para combustível. OTTONI, Benedito Homero. *Viação Férrea Brasileira-Planejamento*. São Paulo: n/c, 1948, p. 33.

receita proveniente do transporte de passageiros representavam pesos diferentes para cada ferrovia da Great Western, que oscilava entre 22% e 33% em média. O transporte de passageiros era dividido em três classes; também com tarifas diferenciadas. Entre a 1^a. e a 2^a. classe, a diferença podia variar entre 40% e 50% do preço da primeira e a 3^a. tarifa chegou a 70%, embora estas tarifas se alterassem de acordo com a política vigente em cada época.

Apesar da unificação administrativa do conjunto das companhias férreas por todo o Brasil e no Nordeste que se deu através da formação das grandes redes ferroviárias. No entanto, verificamos que as ex-empresas ferroviárias que compunham estas redes continuaram cada uma com as suas próprias planilhas, os dados a respeito destas estradas dificilmente aparecem agregados em uma única empresa, mesmo com a formação de redes, como é o caso da Great Western, da Rede de Viação Cearense-RVC, da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro-VFFLB e da maioria das estradas de ferro do Nordeste, fizeram parte destes agrupamentos, apenas umas poucas ferrovias daquela região continuaram como Cias. isoladas ou independentes.

4.3 As Relações do Estado e o Desempenho Operacional e Financeiro da Great Western

É evidente que a análise da evolução e desempenho econômico financeiro e político de cada estrada destas redes nos permite detalhar melhor o papel que elas representam nas regiões e áreas em que são tributárias. Em nosso trabalho procuramos verificar de forma sistemática a evolução e o desempenho financeiro e operacional, como também as mudanças ocorridas em cada uma destas estradas distribuídas pela Região Nordeste, desde o ponto mais meridional, com a E.F. Bahia a Minas ao mais setentrional, com a E.F. São Luís-Teresina. Esta forma de sistematização entendemos que é mais abrangente; no entanto, o trabalho de Siqueira (1991) procurou mostrar o movimento financeiro da Great Western entre 1901 e 1940 e da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – VFFLB. Entre 1911 e 1940, destacou a evolução das receitas e das despesas destas redes ferroviárias, agregando todas as estradas de ferro que compõem as mesmas.

De forma sucinta, o trabalho de Siqueira apresenta o comportamento econômico financeiro destas empresas no período indicado (receitas, despesas, saldos ou déficits), destacou a evolução do número de passageiros e de tonelage transportados pela Great Western e só de tonelage pela VFFLB. A partir deste trabalho foi possível verificar o peso das tarifas de passageiros para a receita global da Great Western. O número de passageiros transportados aumentou de 1.777.800 em 1901 para 3.668.182 em 1940. Contudo, a renda proveniente de suas tarifas manteve-se constante com algumas pequenas oscilações; ou seja, representa média anual

em torno de 25,76% da receita global da empresa inglesa e a parcela proveniente das mercadorias transportadas por esta compõe 74,24% da sua receita. No caso da VFFLB não foi possível dividir sua receita entre o transporte de passageiros e mercadorias em geral, mostrou apenas o desempenho da receita bruta, despesa e saldos ou déficits no período entre 1911 a 1940.

O período entre 1927 e 1931, o número de passageiros transportados pela Great Western caiu progressivamente. Nos anos de 1930 e 1931, esta queda foi de 15,60% e 22,94% em relação a 1929 e só em 1936 recuperou o número de passageiros transportados em 1926. Esta situação preocupava a administração da Great Western, mas não chegava a ocasionar impacto para a “fragilizada” receita desta rede ferroviária. No entanto, a causa desta diminuição era preocupante, tratava-se da concorrência com o sistema rodoviário que começava a se intensificar no país. Segundo Pinto (1949), os ônibus e caminhões desfrutavam de vantagens econômicas, em relação aos trens de ferro porque não tinham responsabilidades pela conservação de seus caminhos, além de burlar as severas taxações aplicadas à viação férrea. Por outro lado, os veículos rodoviários podiam escolher as mercadorias mais convenientes aos seus interesses, deixando as de mais baixo valor para as estradas de ferro, conclui o autor.

A Great Western também reclamava da elevação de seus custos decorrente da entrada em vigor das legislações (sociais e trabalhistas), como o Decreto nº 4.682 de 1923, que criou uma “caixa de aposentadoria e pensões” para os empregados das empresas ferroviárias e a partir dos anos 30 é instituído a obrigatoriedade do serviço de carteira de trabalho, do seguro de acidentes de trabalho e da indenização por despedida injusta prevista na Lei nº 62, além de outras obrigações que até então as empresas ferroviárias não arcavam.

A política de tarifas sempre foi um fator de conflito ou desentendimento entre o governo e as empresas ferroviárias e destas com os usuários das suas estradas. As Cias. férreas reclamavam da defasagem das tarifas impostas pelo governo, pois esta política contribuía para o agravamento da situação financeira das ferrovias do Nordeste. Não seria justo obrigar uma Cia. ferroviária a operar com prejuízo e, ao mesmo tempo, “em benefício de outros industriais”, Pinto (1949). Ou seja, a manutenção desta política favorecia o setor agrário exportador. A política cambial do governo foi outro elemento de instabilidade financeira para as Cias. férreas, que, por outro lado, beneficiou o setor exportador. A diminuição e manutenção das tarifas teve por objetivo estimular as atividades produtivas voltadas para a exportação e elevar o desenvolvimento econômico da região Nordeste.

A instabilidade econômica e financeira da Great Western não impediu que esta empresa operasse com saldos positivos entre 1901 e 1940, com média em torno de 18,12% ao ano,

mantendo até o final da década de 20, caindo nos três primeiros anos da década de 1930 para uma média de 12,23%, para em seguida recuperar sua média anterior a 1930. Este período foi marcado por fortes crises econômicas, políticas e sociais, provocadas respectivamente pela quebra da Bolsa de Nova York em 1929 e pela Revolução Brasileira de 1930. Era propósito do Governo Revolucionário continuar com a expansão das estradas de ferro consideradas estratégicas e de integração Nacional (as mesmas de antes). No entanto, no decorrer da década de 30, não houve avanço destas e nem das demais estradas de ferro comerciais do Nordeste. Em 1934 foi elaborado um novo Plano Geral de Viação Nacional que previa o avanço das ferrovias para os pontos mais distantes do interior do país, mas o seu desenvolvimento foi pouco significativo frente à necessidade da comunicação e transporte do País. O comportamento da Great Western foi semelhante ao do Plano Geral, ou seja, concluiu alguns prolongamentos de pequenas extensões. E no início da década de 40 procurou realizar uma série de reparos da via permanente, acabamento de estações e construção de vilas operária para seus empregados.

Por conta da necessidade de madeira para fazer dormentes e carvão que servia de combustível, a Great Western teve que iniciar o serviço de reflorestamento, organizando vários hortos para tal fim. Instalou escolas e outros serviços sociais, com isso aumentava os custos da empresa, mas a legislação vigente exigia estes melhoramentos para trabalhadores da ferrovia. O movimento financeiro da Great Western foi regular, embora tivesse ocorrido uma queda da sua receita bruta nos anos de 1931 e 1932, respectivamente 18,17% e 9,26%, depois continuou crescendo progressivamente até 1945, mas entre 1936 e 1937 ocorreu uma acentuada queda nos seus saldos em torno de 31,86% e 63,47% em relação a 1935. Mesmo assim os superávits da empresa nestes anos foram de 18,80% e 6,50% e de 1940 a 1945 ocorreram grandes oscilações tanto de alta quanto de baixa; em 1944 chegou 25,84% a menos do que ano anterior.

No mesmo período, as despesas aumentaram em 148,60%. Apesar desta forte elevação, a Cia. férrea em 1945 operou com saldo positivo de 3,03%. A elevação das despesas está diretamente relacionada com a eclosão da Segunda Guerra Mundial e com a realização de obras e reparos na via permanente e gastos com assistência social. No entanto, a Great Western em 1940 foi beneficiada com um empréstimo de 40.000:000\$000, concedido em virtude do Decreto Lei nº 1475 de 3 de agosto de 1939, destinado à aquisição de material necessário ao funcionamento das ferrovias e para serviços e obras das mesmas. Novamente temos o Estado auxiliando a rede ferroviária nordestina com um generoso empréstimo.

Os produtos transportados pela Great Western, que historicamente representam maiores parcelas de sua receita global, foram o açúcar e a cana-de-açúcar, o algodão e sua semente, os

cereais (milho, feijão arroz, farinha de mandioca); sendo que após a segunda década do século XX, o milho passou a ter destaque na receita desta via férrea, mamona também aparece e o transporte de animais é composto pelos seguintes grupos: reses (gado), cavalos, muares e animais de pequeno porte ou “miunças”, como cabritos, carneiros, porcos e galinhas. Os outros produtos que aparecem, o sal, tecidos, lenha, carvão, materiais para construção, farinha de trigo e diversos. A cana-de-açúcar e o açúcar, o algodão e as semente de algodão, juntos representam o maior volume de cargas transportadas pela Great Western e a maior parcela da receita total desta rede.

E, separadamente, o transporte de passageiros manteve no período entre 1901 e 1940 a parcela com média anual em torno de 25,76% da receita global desta Cia. férrea. O número de passageiros transportados pela Great Western entre 1940 e 1945 aumentou 120,44%; ou seja, passou de 3.668.182 para 8.086.180 de pessoas. A receita bruta desta empresa manteve-se constante nos anos de 1940 e 1941; ou melhor, apresentou um pequeno aumento de 1,69% e a partir de 1942 até 1947 seu crescimento foi progressivo, embora com algumas oscilações de um ano para outro, elevando-se de Cr\$ 53.900.276,30 em 1942 para Cr\$ 135.864.349,50 em 1947. Mesmó com forte elevação das despesas neste período, entre 1940 e 1947, a Great Western operou com saldo positivo até o rompimento do contrato de arrendamento em 1948. Este resultado foi significativo, pois de 1939 a 1945 o país foi submetido a uma série de limitações impostas pela deflagração da Segunda Guerra Mundial. Com a Guerra, o comércio mundial foi desorganizado, alterando de forma drástica as importações e exportações do país. Esta situação afetou duramente a economia brasileira.

Com a guerra, ficou difícil importar os equipamentos e o material necessário para o funcionamento e desenvolvimento das ferrovias, embora já se produzisse parte deste material no Brasil, mesmo assim tinha que importar o restante; por conta da situação internacional, os preços destes produtos eram elevados. Quando estes produtos às vezes, conseguiam chegar ao Brasil, provocavam fortes aumentos nos custos das ferrovias. A concorrência com o transporte rodoviário começou a se intensificar, podendo provocar alterações no movimento financeiro dessas ferrovias, mesmo assim, a Great Western operou com saldos positivos nestes anos de Guerra.

O contrato de arrendamento com a Great Western deveria durar 60 anos, mas, só teve 47 anos de duração. No decorrer deste período ele foi renovado muitas vezes e a cada modificação a empresa era beneficiada financeiramente, mas, mesmo assim, reclama das exigências explicitas no contrato em que os correios e colonos ficavam isentos de qualquer tarifa de transportes. Soldados pagavam apenas 70% das passagens e os produtos para atender à emergências, enviados

pelos governos estaduais e Federal, tinham um desconto de 50% nos seus fretes. Estas exigências eram insignificantes frente às vantagens obtidas pelo contrato de arrendamento de 1920. A década de 20 foi marcada por crises políticas, econômicas e sociais, no entanto a Great Western obteve um substancial empréstimo do Governo Federal para que pudesse fazer seus ajustes econômicos e legais, como implantar a “caixa de aposentadoria e pensões” para seus empregados, que tornou-se obrigatória através do Decreto nº 4.682, conhecido como Lei Eloi Chaves.

A cada alteração ou inovação no contrato de arrendamento, a arrendatária era beneficiada com a diminuição de exigências previstas no contrato anterior, tanto era verdade que a empresa deixou de realizar um série de prolongamentos das ferrovia arrendadas. E nas décadas de 30 e 40, coube à Great Western coordenar e administrar a rede férrea já existente e concluir alguns prolongamentos de pequena extensões e na década de 40, por exigência da legislação, teve que construir uma série de moradias para os seus trabalhadores. Os dados apresentados por Pinto (1949) mostram que, em 1946, esta Cia. mantinha 711 casas, sendo 118 para agentes de estações, 286 para os trabalhadores de diversas funções e 307 para operários de via permanente. Segundo este mesmo autor o custo médio para construir cada uma destas moradias era de Cr\$ 33.000 e a conservação do conjunto destas custava na época cerca de Cr\$ 800.000 ao ano para a empresa.

No decorrer da década de 40 a Great Western construiu refeitórios nas oficinas para seus operários, inaugurou cursos técnicos. No período entre 1936 e 1945 substituiu cerca de 1.200.000 dormentes danificados por outros novos, que corresponde a 640 km de extensão de linhas férreas, além de outros reparos. Estas medidas foram necessárias para garantir o mínimo de segurança ao tráfego ferroviário da rede. A empresa teve que incorporar outras despesas que refletiram na sua vida financeira, destacando-se o imposto sindical, regulado pelo Decreto Lei nº 2.377 de 8 de julho de 1940, além de um conjunto de regulamentações trabalhistas que implicaram em custos. Apesar das queixas da Great Western de que esta legislação social e trabalhista contribuiu com a elevação de seus custos, foi, por outro lado, beneficiada pelo Governo, que lhe concedeu um expressivo empréstimo para custear este conjunto de gastos em obras, serviços e benefícios sociais acima indicados.

As atividades econômicas desenvolvidas nas áreas servidas pelas linhas férreas da Great Western nem sempre foram suficientes para remunerar adequadamente os serviços desta Cia. Férrea. No entanto, todos os dados acerca de seu movimento financeiro mostram que mesmo nos períodos de crises política, econômica e social, esta operou com saldos positivos. Em alguns de seus relatórios que tratam da questão financeira procuram apresentá-la em situação de falência; mesmo assim, nos exercícios a que eles se referem (1914-1919) a empresa operou com saldos

positivos. Estes resultados são confirmados por Siqueira (1991), que fez um levantamento do movimento financeiro da Great Western entre 1901 e 1940. O estudo feito por Pinto (1949) mostra de forma detalhada a sua evolução histórica e financeira e que não deixa dúvida a respeito destes resultados.

A observação de Topik (1987) de que a política do governo previa que as ferrovias deveriam servir de meios para o desenvolvimento econômico, antes de serem meios de produzir lucros, se contrapunha ao fato de que as empresas particulares dependiam de lucro para a reprodução do seu capital, veja o QUADRO 4. Esta política se por um lado conflita com os interesses das empresas privadas, que buscam o lucro para a reprodução do seu capital, por outro assegura parte da remuneração das Cias. férreas através de subsídios ou renúncias fiscais como também, diminui as exigências contratuais desobrigando estas da construção de prolongamentos e de outras obras estabelecidas em contratos, e a cada inovação de contrato diminui-se a quota do arrendamento. Neste processo, a política de tarifas foi a mais consistente no decorrer do período em que durou o arrendamento com a Great Western (1901-1948). Seguramente esta política provocou muitos atritos entre o governo e a empresa arrendatária, pois a mesma considerava que estas tarifas eram insuficientes para remunerar os seus serviços adequadamente.

A política de tarifas do governo era inflexível e manteve seus reajustes num nível bem abaixo dos produtos utilizados para o funcionamento das ferrovias, como os equipamentos e combustível, pois desta forma estaria contribuindo com o desenvolvimento econômico e social das regiões servidas por estas Cias. férreas à medida que tornava os seus produtos acessíveis aos mercados internos e externos. Para Topik (1987), a responsabilidade social das empresas ferroviárias era dividida em troca do monopólio regional e por garantias de rentabilidade ou de arrendamento. A direção da Great Western estava sempre reclamando da política de tarifas do governo, pois as mesmas estavam bem abaixo das suas necessidades justificava essa empresa; mas, por outro lado, era beneficiada por medidas governamentais que no conjunto assegurava sua remuneração; tanto assim que a Great Western, era uma pequena empresa férrea quando iniciou suas atividades em Pernambuco, em 1882, tornando-se uma grande rede ferroviária do Brasil.

Em 1923, o Governo Federal emprestou 20.000:000\$000 para a Great Western realizar obras, reparos, manutenção e compra de material. No decorrer da década de 30, não ocorreram grandes transformações nesta empresa, apenas manteve as suas linhas em condições de tráfego, embora tenha havido uma série de reclamações contra os seus serviços e marcou a década devolvendo ao governo a antiga E.F. Natal a Nova Cruz em 1939. A Great Western, na verdade

encolheu por conta desta devolução com cerca de 121 km de extensão sendo que os pequenos prolongamentos por ela realizados foram inferiores ao trecho devolvido.

A década de 40, se inicia em plena Segunda Guerra Mundial e a Cia. Férrea sofre as restrições impostas pelo conflito, que dificultavam a importação de equipamentos e materiais de consumo, sobretudo de combustíveis. A empresa não expandiu, apenas concluiu alguns pequenos ramais e procurou realizar obras em pontes e túneis, montou uma britadeira para melhorar a via permanente, utilizando rochas britadas em seu lastro. A conservação de vias permanentes requer grandes quantidades de materiais, como grampos, parafusos de juntas, telas de função, calços de trilhos, cunhas, tamancos, dormentes e trilhos. No primeiro quinquênio da década de 40, além da substituição de dormentes, foram abertos poços, construídos reservatórios em vários pontos de seu traçado, melhorada as instalações de suas oficinas espalhadas pelos estados de Pernambuco, Paraíba e Alagoas e iniciado o serviço de reflorestamento⁵³ com a formação dos hortos de Jaboatão, Manaçu, Cabo, Escada, Palmares e Primavera. Segundo Segnini (1982), este mesmo serviço foi iniciado pela Cia. Paulista de Estrada de Ferro em 1909.

A Great Western chegou ao fim de seu contrato com cerca de 1.700 km de estrada de ferro em tráfego, mas poderia ter alcançado 2.500 km se tivesse construídos os trechos previsto em contratos anteriores. Todos os reparos realizados nos anos 40 visava a melhorar as condições de conservação da via permanente, materiais e dos serviços desta empresa. Para estas realizações, a Cia. Férrea recebeu um vultoso empréstimo de 40.000:000\$000 do Governo Federal; no entanto, não ocorreu a melhora esperada nos serviços de transportes de cargas e de passageiros, embora tenha aumentado tanto o volume de cargas quanto do número de passageiros transportados e a empresa operou no limite de sua capacidade sem maiores avanços. Embora a Great Western fosse uma empresa privada, o papel do Estado foi fundamental para a remuneração de seu capital do início ao fim, “marcado” pelo contrato de arrendamento entre o governo e esta Cia. Férrea que durou de 1901-1948.

Em 1948, terminou o contrato de arrendamento que deveria se estender até 31 de dezembro de 1960, e encerrou as atividades da Great Western e em seu lugar o governo organizou a Rede Ferroviária do Nordeste - RFN. A Rede Great Western deixou sua marca na Zona da Mata, Agreste e Sertão, nas cidades e no interior Nordestino, seus trens eram marcados com sigla GWBR. A história econômica das localidades por onde passaram estes trens não se

⁵³ O serviço florestal se fez necessário devido ao escasamento de matas nativas que forneciam madeira para dormentes, construção de vagões e, principalmente, como geradora de energia. O reflorestamento com a formação de hortos assegura o fornecimento de madeira para dormentes, construção de vagões e lenha para as caldeiras das locomotivas. SEGNINI, Líliliana R. Petulli. Ferrovias e Ferroviários. São Paulo: Cortez Editora, 1982, p. 63.

escreverá sem sua marca e sem a “sombra invisível do Estado” que garantiu o apito das locomotivas da GWBR desde a época em que era concessionária da E.F. Recife ao Limoeiro, no período entre 1882 e 1900, e na fase seguinte que vai até 1948, através da garantia de juros, renúncia fiscal, arrendamentos e empréstimos subsidiados.

De 1916 a 1919, a Great Western manteve a mesma extensão, pois com a eclosão da Guerra Mundial a importação de equipamentos e materiais necessários para a construção e funcionamento de estrada de ferro foram prejudicadas; por outro lado, a empresa alegava que estava passando por dificuldades financeiras. No contrato de arrendamento das ferrovias ficou estabelecido que a Great Western, empresa arrendatária, ficava obrigada a realizar o prolongamento de várias linhas férreas até alcançar os pontos finais previstos no momento de sua implantação, sendo que a E.F. Central de Pernambuco teria prioridade, pois se tratava de uma ferrovia de integração e de embrenhamento, com ponto final previsto para a estratégica cidade de Petrolina, em que deveria estabelecer ligação com a Bahia e Piauí por meio da E.F. São Francisco e com o porto de Pirapora e do Rio de Janeiro e com os demais estados do Sul do País através da navegação fluvial do Rio São Francisco e da E.F. Central do Brasil. Desta forma, completava a primeira etapa do projeto de integração iniciado pelo Governo Imperial e que atenderia parte dos objetivos do Plano de Viação Geral, elaborado em 1890 pelo Governo Republicano.

A Great Western não cumpriu parte significativa de suas obrigações contratuais; uma delas, o prolongamento das ferrovias arrendadas, alegando uma série de motivos, como as várias crises ocorridas no período, sendo que a deflagração da Primeira Guerra Mundial foi o mais forte deles. A E.F. Central de Pernambuco estacionou em Arcoverde, a 269,290 km do ponto inicial, em Recife, e em 18 anos (1912-1930) não houve avanço desta estrada. De 1930 a 1948, foram entregues ao tráfego cerca de 133,610 km da antiga Central, um trecho insignificante frente à extensão que deveria ser construída pela Great Western. O quadro da página anterior destaca a extensão das estradas de ferro da Great Western até 1916. Deste ano até o fim do contrato, não houve avanço dos prolongamentos destas ferrovias; excetuando a construção do curto trecho citado acima, as demais ferrovias avançaram pouco e permaneceram estacionadas pelo resto do tempo em que durou esta Cia. A E.F. Central de Alagoas também ficou paralisada no período de 1913 a 1926, e deste ano até 1947 foram construídos cerca de 50 km desta estrada. Segundo o relatório da RFFSA (1962), depois de 66 anos da inauguração do seu primeiro trecho, a Central de Alagoas finalmente alcançou o seu ponto final em 1950, no Porto Real do Colégio, na margem esquerda do baixo São Francisco, já na administração da Rede Ferroviária do Nordeste - RFN.

A Great Western só conseguiu fazer com que os trilhos da Central de Alagoas avançassem até Iguaraci, com a construção de cerca de 200 km durante a vigência do contrato de arrendamento. Este período de 44 anos corresponde a uma média construída de 5 km por ano, muito aquém das expectativas do Governo Federal e do previsto nos contratos de arrendamento. O avanço da E.F. Central de Pernambuco continuou lentamente rumo ao seu ponto final, sob a administração da Rede Ferroviária do Nordeste – RFN, que durou apenas 9 anos (1948-1957) e alcançou Salgueiro em 23 de outubro de 1962, já na administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, e nesta localidade estacionou “para sempre”, porém com promessas renovadas de chegar ao seu ponto final estabelecido em 1852 pelo Decreto 1030, do Governo Imperial. Durante os 9 anos de duração da RFN, foram construídos 48,600 km e a RFFSA encerrou o percurso com 146,810 km entregues ao tráfego, no período de 1957 a 1962.

“A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, criada em 1957 com o objetivo de reordenar o sistema de transporte ferroviário do Brasil, incorporou todas as redes férreas e a maioria das Cias Férreas isoladas. Os seus acionistas eram o governo Federal com 87,20% do capital, os estados com 10,20% e as prefeituras com 2,60%. A Lei nº 3115 dispõe que as leis que regem as S.A. lhes serão aplicáveis na maioria dos casos.” (Coverdale & Colpitts. V. III - A, 1966, p. 27)

Ao Norte de Recife, as ferrovias também estacionaram e após 1907 a Great Western não construiu um único quilômetro. Segundo o contrato com o Governo Federal, ela deveria fazer os trilhos da ex-E.F. Conde d’Eu avançar até Patos, no sertão da Paraíba, local em que esta rede deveria estabelecer ligações com a RVC e E.F. Mossoró, em Souza. No entanto, a Conde d’Eu ficou estacionada em Campina Grande, em 1907, e só em 1957 é que ela retomou as suas obras e apenas em 1958 completou o percurso indicado acima, já sob administração da RFFSA, percurso este que deveria ser construído pela Great Western. Portanto as obras desta ferrovia ficaram paralisadas por 50 anos. A Great Western não conseguiu fazer qualquer intercruzamento transversal ou vertical de suas linhas, tornando-se uma rede com uma única. Como demonstra o QUADRO seguinte.

QUADRO 4 - O SISTEMA FINANCEIRO DAS FERROVIAS ANTES DO ARRENDAMENTO

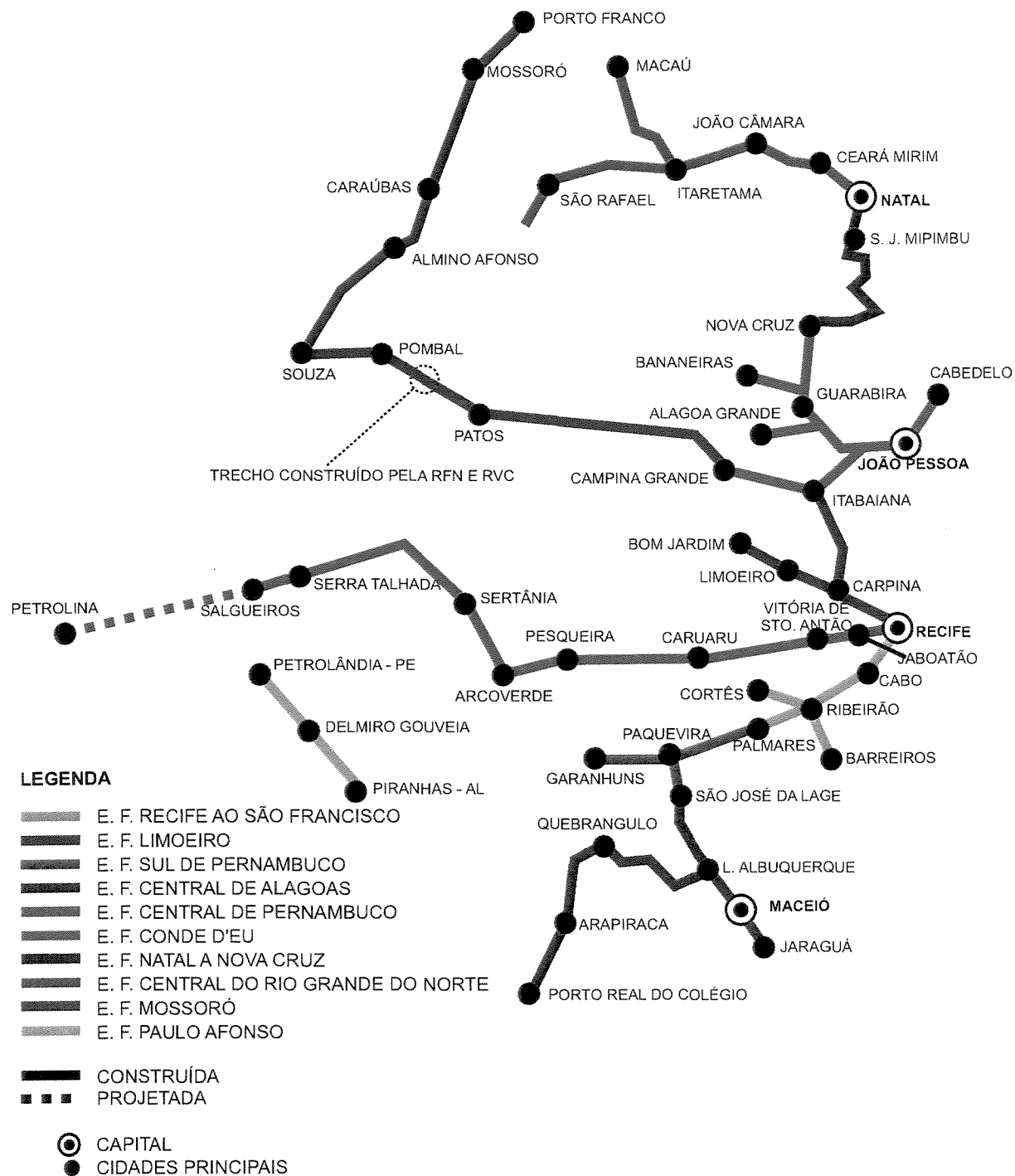
<i>Recife ao São Francisco, Concessionária da The Recife and São Francisco Railway Company Limited com garantia de juros de 7% a.a. sobre um capital de 7.000:000\$000 (ouro) e 5% a.a. sobre 4.300:000\$000 (ouro). Apresentava saldos positivos.</i>
<i>Bahia ao São Francisco, concessionária da The Bahia and São Francisco Railway com garantia de juros de 7% ao ano sobre o capital de 16.000:000\$000. Regime deficitário.</i>
<i>Sul de Pernambuco, propriedade da União. Deficitária.</i>
<i>Central da Bahia, concessionária da The Brazilian Imperial, Central of Bahia, garantia de 7% ao ano sobre o capital de 13.000:000\$000. Regime deficitário</i>
<i>Conde d'Eu, concessionária da The Conde d'Eu Railway Company Limited, garantia de juros de 7% a.a. sobre o capital de 6.000:000\$000 e 6% sobre L 69.273. Regime deficitário.</i>
<i>Limoeiro, concessionário da The Great Western of Brazil Railway Co. Limited, garantia de juros de 7% ao ano sobre o capital de 5.000:000\$00. Operou com resultados positivos.</i>
<i>Natal a Nova Cruz: Concessionária da The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited, com garantia de juros de 7% a.a. sobre o capital de 5.500:000\$000. Regime deficitário.</i>
<i>Baturité, propriedade da União, saldos positivos combinados com deficits.</i>
<i>Sobral, propriedade da União, combinando deficits com saldos positivos.</i>
<i>Central de Alagoas: Concessionária da The Alagoas Railway Company Limited, com garantia de juros de 7% a. a. sobre um capital de 4.500:000\$000 e 6% a.a. sobre 1.860:000\$000. Receita igual a despesa</i>
<i>Central de Pernambuco, propriedade da União, deficitária</i>
<i>Paulo Afonso: sob regime administrativo (União). Deficitária com média anual de déficit em torno de 20:000\$000.</i>

QUADRO 5 - AS FERROVIAS QUE FORMAM A GREAT WESTERN. SUAS EXTENSÕES EM 1916 EM km.

Propriedade do Governo Federal	
E.F. Natal a Independência	164,620
EF. Conde d' Eu	194,633
EF. Central de Pernambuco	269,268
EF. Recife ao São Francisco	130,961
EF. Sul de Pernambuco	193,064
EF. Central de Alagoas	194,069
EF. Paulo Afonso	115,136
Linhas da Rede Great Western	
EF. Recife ao Limoeiro e Linha de Timbaúba	270,465
EF. Ribeirão a Bonito	28,657
EF. Ribeirão a Barreiros	55,300

Fonte: PINTO, Estevão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste, 1949, pp. 128, 129 e 147.

REDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE - RFN



CAPÍTULO V

5. AS ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA: UMA QUESTÃO DE EFICIÊNCIA POLÍTICA E DESCASO ECONÔMICO

5.1 Unificação das Estradas de Ferro da Bahia e a Formação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro-VFFLB

Com instauração da República no Brasil, ocorreram muitas mudanças políticas e jurídicas, mas os traçados das estradas de ferro não tiveram modificações significativas, embora as empresas ferroviárias tenham passado por radicais alterações econômicas estruturais e administrativa. Neste contexto, os baianos não perderam tempo e estabeleceram sua estratégica política para incluir as estradas de ferro de seu Estado no novo Plano Geral de Viação Federal do Governo Republicano, com a justificativa de que as mesmas eram indispensáveis para este plano, sobretudo a E.F. Bahia ao São Francisco com o seu prolongamento. A preocupação dos baianos foi compartilhada com o Governo Federal.

O prolongamento da ferrovia foi assegurado e ao mesmo tempo recebeu a denominação de "À Grande Nordeste" pelos membros da Comissão do Plano Geral de Viação. Recebeu este título porque o seu prolongamento deveria alcançar Teresina, com extensão até Caxias-MA. Com isso, todos os estados do Nordeste estariam interligados por vias férreas, porém outras estradas de embrenhamento (Baturité e Central de Pernambuco) teriam que completar os seus percursos até Petrolina. Desta forma, todas as estradas da região Nordeste poderiam estabelecer ligação com o Sudeste, particularmente com o Rio de Janeiro, através da Viação fluvial do rio São Francisco e da ferrovia Dom Pedro II.

Este grande tronco ferroviário nacional que tem início no Recôncavo juntamente com outras 4 ferrovias, segundo Benevóla (1953), era a verdadeira mão ferroviária estendendo os dedos para a conquista do sertão "monitorado" pelos baianos e estrategicamente, de fundamental importância para a política de comunicações e integração do interior (controle territorial) estabelecida pelo Governo Republicano. Primeiro ligava a capital da República com o norte do país, por meio destas vias terrestres (ferrovias e hidrovias). Segundo, em caso de Guerra com o estrangeiro, a estrada de ferro da Bahia prestaria um grande serviço no transporte de tropas e de munição para o interior. Esta mesma estrada assegurava o suprimento de mercadorias e produtos para uma enorme extensão do interior brasileiro; ao Centro e Sul, através da navegação do Rio São Francisco e ao Norte, por meio da própria ferrovia (baiana) e suas interligações e pela

navegação do Rio Parnaíba entre o Piauí e o Maranhão, onde os barcos poderiam alcançar o norte do Estado de Goiás. O traçado das estradas de ferro de integração da Bahia, juntamente com o de outras que tinha o mesmo objetivo, atendiam também aos objetivos de defesa nacional. O destaque abaixo mostra a importância das ferrovias que asseguram a defesa da pátria.

"A defesa da pátria é aspiração suprema, e ela não se pode conseguir pura e simplesmente, levando ferrovias às fronteiras; pois, é imprescindível alimentá-los com elementos de transportes, a fim de que haja renda para o custeio, conservação e desenvolvimento. Assim, o desenvolvimento superior de antes, de agora e do futuro é a defesa do país, mas as vias de comunicação que tenderam para esta meta devem satisfazer também as necessidades de produzir e transportar, e portanto a de colonizar as regiões que atravessam" (Silva, 1904, p.301)

Esta estrada, como as demais construídas com o mesmo objetivo, além de assegurar a interligação, o transporte de mercadorias, passageiros e as comunicações com o interior do país também poderia servir de meios para garantir a integridade territorial⁵⁴ em caso de guerra com o exterior. É uma forte justificativa, como reforça o destaque abaixo:

"A ferrovia do São Francisco não poderá ser facilmente tomada nem ficará tão sujeita aos ataques de tropas estranhas, como as construídas nas proximidades do litoral, e defendidas pelos nossos valentes jagunços, ella provará a quem tiver audácia de aggreir-nos quanto caro ha de custar-lhes a tentativa criminosa e van." (Teive e França, 1908, p. 18)

Infelizmente não foi necessário uma Guerra externa contra o Brasil para que tropas e equipamentos militares fossem transportados pela estrada de ferro citada acima, pois a própria situação política e social brasileira gerou uma guerra de enormes proporções e por sua conta a ferrovia baiana serviu de meio para o deslocamento de tropas e equipamentos militares em seus trens. A referência é à "Guerra de Canudos" ocorrida entre 1894 e 1897 no sertão da Bahia. O governo enviou um grande número de soldados para combater os canudenses liderados por Antônio Mendes Maciel, o Antonio Conselheiro. Embora a E.F. São Francisco não atravessasse a região do conflito, transportava as tropas e seus equipamentos até uma localidade mais próxima à área do conflito. As tropas embarcavam em Salvador e desembarcavam na estação de Queimadas e seguiam a pé com os seus equipamentos (transportados por bois e burros) até Canudos⁵⁵ (Belmonte), local do conflito. Desta forma, o uso da ferrovia para o transporte de soldados e

⁵⁴ Ao longo do tempo formara-se um consenso de que as ferrovias constituíam um elo central para o progresso econômico, a Segurança Nacional e a integração territorial. Este consenso obrigou o Estado a assumir uma posição meio ativa, esta posição vem do período Imperial, quando nacionalizou a Central do Brasil e continuou com a República e fortaleceu ainda mais depois da Segunda Guerra Mundial. TOPIK, Steven. A Presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1930. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987, p. 149.

⁵⁵ Em Canudos, as perdas de vidas foram enormes, as despesas desta campanha, muito prolongada, foram quase igual a de um conflito europeu, e os cofres públicos do Estado foram usados para encher os bolsos dos empreiteiros do

equipamentos militares para os combates em Canudos foi de fundamental importância, pois a República tinha que se impor frente àquele grupo que ela considerava inimigo. Acabar com o conflito no sertão baiano era uma "Razão de Estado". A E.F. São Francisco também serviu de meio para esta "razão".

O Governo Republicano completou o percurso da E.F. São Francisco em 1896; no entanto, não foi possível prosseguir com o seu prolongamento e a ferrovia ficou estacionada em Juazeiro. A falta de investimentos, combinado com as crises política e econômica pela a qual o país estava passando no decorrer da década de 90 do século passado, contribuíram com a paralisação das obras desta estrada, assim como a das outras. O seu prolongamento foi retomado em 1910 através da E.F. Petrolina a Teresina, mas as obras foram paralisaram quando os trilhos alcançaram Paulistana, no Sudeste do Piauí, a 204 km do ponto inicial em Petrolina. Ela deveria chegar a Teresina e estabelecer ligações com São Luís do Maranhão, Parnaíba e Camucim no litoral do Piauí e do Ceará e com Fortaleza através das estradas de ferro São Luís - Teresina, Central do Piauí e Sobral e com o interior do Piauí, Maranhão e Norte de Goiás (atual Estado do Tocantins) por meio da navegação do Rio Parnaíba.

Terminada a Monarquia, faltava construir o trecho ferroviário entre Bonfim, antiga Vila Nova, e Juazeiro para completar todo o percurso da segunda etapa da E.F. São Francisco. Esta estrada foi dividida em três partes, o trecho entre Salvador e Alagoinhas e desta localidade ao Timbó-SE que ligava a Bahia com o Sergipe através do ramal do mesmo nome, ambas construídas com capital inglês, e o seu prolongamento até o Vale do São Francisco, de propriedade da União e denominada E.F. do São Francisco.

Logo após ter concluído todo percurso da ferrovia entre Salvador e Juazeiro, o Governo Republicano fez a primeira modificação estrutural desta estrada de ferro. Por Decreto nº 2334 de 31 de agosto de 1896 foi aprovado novo regulamento para os serviços da mesma e toda a ferrovia passou a ter uma única denominação: E.F. São Francisco, embora um trecho fosse de propriedade dos ingleses e outro do governo brasileiro. Em seguida, por determinação da Lei nº 427 de 8 de dezembro de 1896, foi aberta a concorrência para o arrendamento do trecho da estrada (entre Alagoinhas e Juazeiro) de propriedade da União. A concorrência foi anulada e por portaria de 17 de abril de 1899 abriu-se nova concorrência.

A proposta do governo do Estado da Bahia foi vencedora; no entanto, o governo cedeu os seus direitos de preferência ao engenheiro Miguel de Teive e Argollo, pelo Decreto nº 3563 de 23

exército e de todos os outros urubus humanos que invariavelmente pairam sobre e por perto dos campos de batalha. The Bahia Monthey - nº 1. Bahia, 1897, p. 2.

de Janeiro de 1900, aprovou-se a transferência da estrada e em 26 do mesmo mês e ano foi assinado o contrato de arrendamento por 60 anos, mas logo em seguida, a ferrovia é novamente transferida para outros arrendatários, Teive e Argollo & C.: esta companhia teve que concluir várias obras da ferrovia e fazer uma série de reparos e concertos em todo a sua extensão. Para ampliar a abrangência da E.F. São Francisco e torná-lo economicamente mais eficiente foi projetada a construção de ramais ferroviários, sendo o de Jacobina o mais importante. A construção do ramal foi prevista para ocorrer no Governo Imperial, mas sua concretização deu-se bem mais tarde.

Segundo Argollo, Franca (1908), o contrato de arrendamento da E.F. São Francisco determinava o pagamento de 10% de sua renda bruta ao Governo Federal, 20:000\$000 para as despesas de fiscalização e 25:000\$000 de quota fixa anual, embora este contrato estivesse sujeito a modificações. De acordo com os dados oficiais da E.F. do São Francisco, desde a sua inauguração em 18 de novembro de 1880 até o seu arrendamento em 1900, a mesma operou em regime de déficit, exceto nos anos de 1897 e 1899, quando obteve saldos positivos de 20,57% e 0,07% respectivamente. O primeiro quinquênio (1902 a 1906) depois do arrendamento, a E.F. São Francisco apresentou significativo aumento de sua renda bruta, elevando-se de 858:349\$989 para 1.205:388\$836, representando 28,79% de crescimento no período indicado, enquanto a elevação da renda líquida foi mais expressiva, passando de 103:812\$354 em 1902 para 222:192\$512 em 1906, representando 53,28% de aumento. Por outro lado, esta ferrovia deixou de ser deficitária e apresentou saldos positivos no decorrer deste quinquênio, com cerca de 15,86% de média anual.

A ferrovia do São Francisco continuou apresentando saldos positivos oscilando entre 2% e 17% no quinquênio de 1907 a 1911, quando novamente esta via férrea foi transferida para L'est Brésilien. A renda da E.F. São Francisco foi proveniente do transporte de algodão, cereais, minérios, charque, couro, animais, peles, peixe seco, (do São Francisco), diversos e passageiros. Esta ferrovia fazia o percurso entre Alagoinhas e Juazeiro, e atravessava áreas pouco habitadas e o número de passageiros transportados no período entre 1890 e 1911 oscilava radicalmente. Em 1890 foram transportados 10.014 passageiros, no ano seguinte este número elevou-se para 19.883, e em 1895 chegou a casa dos 45.313, em 1900 baixou para 16.216 passageiros. Esta oscilação continuou nos anos seguintes, tanto que em 1909 foram transportados 22.646 passageiros. Aumentando para 57.788 em 1910, e para 63.986 em 1911. Isto significa que em 3 anos houve um crescimento de 180,34%, ou 60,11% ao ano.

Estas expressivas oscilações contrariam as justificativas de Pinto (1949) de que em anos de crises a população viaja menos e Saes (1981) o confirmou quando o desempenho das atividades agrícola é bom, a população desloca mais e no caso de anos de grandes secas no Ceará, ocorre um elevado número de pessoas deslocando das suas áreas de origens. Os relatórios da São Francisco que indicam esses dados não apresentam qualquer questionamento a respeito dessas oscilações. Siqueira (1991), que trabalhou com essa questão, não consegue justificar tamanha diferença ocorrida nesse espaço de tempo. No caso da região tributária da São Francisco as outras justificativas não se aplicam, pois estes fluxos e reflexos do deslocamento de passageiros indicados acima nem sempre estão relacionados com anos de grandes crises econômicas ou com safras fracas ou "boas", esta questão carece de maiores investigações, mas não é objetivo deste trabalho, apenas constatamos este fato.

Outro dado importante é que estas oscilações não refletiram na receita das tarifas de passageiros, que representavam em média 17,78% da receita global desta via férrea, o item diversos também apresentaram fortes oscilações em sua receita, enquanto a parcela da receita proveniente das demais fontes transportadas pela São Francisco não apresentou estas oscilações, manteve-se constante no decorrer destes 23 anos, exceto em 1897, quando houve uma queda de 67,77% em relação ao ano anterior, aumentando em 79,95% no ano seguinte. Com a organização da Lést Brésilien a partir de 1911, responsável pelo arrendamento das ferrovias da Bahia, os dados referentes ao desempenho financeiro da E.F. São Francisco foram unificados com as demais Cias. férreas que compunham a L'est Brésilien.

A E.F. Bahia ao São Francisco (inglesa) teve esta denominação até 1896, quando o Governo Federal alterou seu nome para E.F. São Francisco, com isso o percurso (Salvador – Juazeiro) continuou com duas administrações (inglesa e União) e uma só denominação. Seu movimento financeiro foi deficitário do início da República até ser encampada pelo governo em 1901, exceto os anos de 1891 e 1901 quando os seus saldos foram positivos, em torno de 1,07% e 25,30% respectivamente. Em 1901, esta via férrea juntamente com o ramal do Timbó foram resgatados e pelo Decreto nº 4.058 de 25 de junho deste ano, foi lavrado o contrato de arrendamento em caráter provisório, sendo beneficiados os engenheiros Jeronymo Teixeira de A. Lima e Austricliciano Honório de Carvalho, que também foram responsáveis pelo arrendamento da E.F. Central da Bahia. Estes arrendatários pagavam 5% da renda bruta da estrada ao Governo Federal.

O desempenho financeiro desta Cia. férrea entre 1902 e 1906 manteve-se constante; ou seja, não houve elevação da receita bruta, e a média dos saldos deste quinquênio foi de 25% ao

ano, portanto apresentou significativos saldos positivos. Esta Cia. continuou operando com superávits até 1911, no entanto estes oscilaram muito, elevando-se a 32,80% e baixando a 3,20%. E posteriormente, segundo os dados disponíveis, esta empresa continuou operando com déficit até 1940, exceto os anos de 1936 e 1937 quando apresentaram saldos de 17% e 6,90%, respectivamente. Durante este tempo a sua receita bruta cresceu progressivamente, passando de 1.041:624\$084 em 1911 para 2.808:135\$683 em 1914, em 1924 alcançou a casa dos 8.889:624\$988, em 1936 com 14.671:107\$651 e cerca de 15.444:311\$900 no ano de 1940. Estes dados estão incorporados aos da L'est Brésilien, mas como os mesmos fazem parte de relatórios separados, procuramos demonstrá-los em nosso trabalho, os mesmos estavam inseridos em conjunto com os dados das outras Cias. Férreas que formam a L'est Brésilien.

O ramal do Timbó que também era propriedade da companhia inglesa "The Bahia and San Francisco Railway", era também concessionária da E.F. Bahia ao São Francisco, acima descrita. Sua construção foi autorizada pela lei nº 3127, com ponto inicial em Alagoinhas. Em 1884 teve início as obras desse ramal e no dia 30 de março de 1887, toda sua extensão (83,021 km) foi entregue ao tráfego. Este ramal, desde a sua inauguração até o ano de 1911, operou com déficit, pois os custos deste eram elevados e o volume de mercadorias e passageiros transportados foram insuficientes para remunerar adequadamente os serviços, por exemplo em 1889 a despesa foi de 125:677\$720 e a receita 48:056\$100, ou seja, 161,50% maior e 1911 esta relação foi de 31,30%, com despesa de 217:608\$372 e a receita de 160:680\$055. As tarifas de passageiros no período entre 1891 a 1911 representaram média anual em torno de 43,54% da receita global do ramal do Timbó. Deste cálculo foram excluídos os anos de 1894 e 1899, por falta de dados. Os produtos transportados que representavam o maior volume de carga para esta ferrovia foram cereais, algodão, açúcar, madeira, fumo, animais, e diversos com média de 7,37% da receita global e 49,09%, os demais produtos indicados acima.

A evolução da receita bruta e da despesa do Timbó pode ser dividida em dois momentos; ou seja, da sua inauguração até logo após a Proclamação da República 1890 a 1900, e de 1902 a 1911, quando este ramal foi transferido para a L'est Brésilien. Nesta primeira etapa sua receita passou de 54:913\$310 em 1890 para 108:304\$420 em 1900, aumentando 97,16% e a despesa foi de 130:187\$800 para 216:337\$420, elevando-se em 66,17%, um pouco menos do que a receita, mas partindo de uma base muito elevada, portanto a receita teria que crescer bem mais para superá-la. Em 1901, um ano atípico, a receita e a despesa caíram 53,12% e 62,03% respectivamente; esta queda também foi verificada nas ferrovias Bahia ao São Francisco e do São Francisco. Não obtivemos dados que nos indicassem de forma consistentes os motivos deste

enorme refluxo, mesmo com a quebra da safra agrícola e a crise econômica que o país estava submetido, já que a receita e a despesa do Timbó no ano seguinte aumentaram 140% e 155,24% respectivamente. Este fato carece de melhores investigações, pois o período de 1902 a 1911 a receita e a despesa deste ramal aumentaram em média cerca de 31,60% e 28,90%.

A E.F. Central da Bahia é a concessionária da Cia. Inglesa Brazilian Imperial Central da Bahia e a quarta ferrovia no Nordeste de caráter nacional, de embrenhamento ou integração. Quando teve início a República em 1889, tinha 316 km de extensão, incluindo ramal de Feira de Santana. Como as demais estradas nacionais e de integração, a Central da Bahia foi considerada de fundamental importância pelo Governo Imperial e continuou recebendo a mesma atenção do Republicano. Esta estrada seria a mais extensa ferrovia de embrenhamento do país naquela época e estava em perfeita sintonia com o Plano Geral de Viação Federal de 1890.

Com a exigência e colaboração dos baianos a importância desta ferrovia fazia parte da agenda do momento, tanto que o Marechal Deodoro da Fonseca através do Decreto nº 10.102, de 1 de dezembro de 1888, concedeu à Cia. Inglesa, concessionária da Central, privilégio para a construção, uso e gozo de um ramal desta ferrovia que partisse de Sítio Novo até Mundo Novo, com garantia de juros de 9% ao ano sobre o capital a ser fixado para a construção deste. Posteriormente este ramal recebeu a denominação de linha sul, que liga a E.F. Central da Bahia a E.F. São Francisco, veja o quadro esquemático (mapa) no final deste capítulo. Esta ligação só completou seu percurso em 1956. As regiões tributárias desta Cia. férrea eram produtoras de fumo, açúcar, cacau, madeira, cereais, mamona, algodão, pecuária, maniçoba, e minérios, todos estes produtos juntamente com o transporte de passageiros compunham a sua receita.

O movimento financeiro da E.F. Central da Bahia no período entre 1890 e 1900 apresentou um forte crescimento da receita bruta até 1895 e manteve-se constante nos demais anos; passou de 584:820\$160 em 1890 para 1.168:021\$170 em 1900, aumentando cerca de 98,70% em termos relativos. Na década de noventa a Central apresentou três exercícios deficitários, sendo o de 1892 com 19,60% e os de 1899 e 1900 com 13,80% e 13,50% respectivamente. Apesar destes resultados, nos primeiros 10 anos da República, a Central operou com saldos médios em torno de 5,82% anual, este resultado é inferior a garantia de juros de 7% ao ano assegurada à mesma pelo governo. Embora esse resultado fosse insuficiente para cobrir a garantia de juros, por outro lado foi muito significativo para os objetivos dos governos da União e do Estado, pois a questão contábil era importante, mas para as estradas de integração ela não era determinante porque o Tesouro pagava a diferença.

Num país com dimensão continental como o Brasil, a política de fazer estas ferrovias de integração chegar aos pontos mais longínquos do território brasileiro era fundamental tanto para o Império quanto para a República e não combinava simplesmente a relação imediata de déficits e superávits ou lucros e prejuízos. Como já foi mencionado anteriormente, era importante que as ferrovias operassem com saldos positivos, mas a questão política era determinante para o desenvolvimento e avanço destas. Mas não bastava fazer com que os trilhos alcançassem os pontos mais distantes do interior, era importante que ao mesmo tempo fossem implementadas políticas capazes de proporcionar a ocupação e o desenvolvimento econômico dos espaços tributários destas ferrovias. Segundo o governo, as estradas de ferro serviriam como instrumento para elevar a riqueza individual e coletiva destas áreas, mas isto não ocorria de forma espontânea, era preciso promover uma série de atividades econômicas que produzissem bens, serviços e possibilitassem ou contribuíssem para o aumento de riqueza do interior.

Apenas a decisão política de fazer as estradas de ferro chegarem aos pontos estabelecidos não era suficiente para aumentar a riqueza geral destas localidades, tanto que para Topik (1987) a expansão das fronteiras destas localidades internas, produzidas pelas ferrovias, apenas reproduziu as relações sociais existentes; ou seja, a má distribuição de renda e as técnicas agrícolas predatórias. A fronteira do Brasil não era uma válvula de segurança democrática concluiu o autor. A observação de Topik referia-se a todas as ferrovias do país; portanto, as Cias. Férreas, fossem comerciais ou estratégicas, teriam que contribuir com o desenvolvimento da sociedade brasileira, e não só beneficiar os pequenos grupos políticos e econômicos nacionais e internacionais, pois os elevados custos, sobretudo das ferrovias de embrenhamento, eram pagos por todos os brasileiros. A E.F. Central da Bahia sempre teve um elevado custo econômico, mas, de acordo com o governo, atendia aos objetivos estratégicos, de embrenhamento e econômico, apesar do seu alto custo para o Estado e da baixa rentabilidade em seus exercícios financeiros.

Em 1902, a E.F. Central da Bahia foi resgatada pelo Governo Federal e em seguida arrendada aos engenheiros Jeronymo T. de Alencar Lima e Austricliciano Honório de Carvalho. Nesta época o Governo Federal pretendia prolongar o ramal de Condeuba, que deveria servir todo o Sudoeste da Bahia, para posteriormente estabelecer ligação com o litoral sul através da E.F. Ilhéus a Conquista, mas as suas obras ficaram paralisadas. O contrato de arrendamento de 1902 teve pouca duração, sendo transferido para a Cia. Viação Geral da Bahia, através do Decreto nº 7.308, de 29 de janeiro de 1909, que mais tarde tornou-se a Leste Brasileiro.

A Central da Bahia era considerada de fundamental importância para o governo, porque deveria estabelecer ligação com a E.F. Central do Brasil e com a navegação dos rios São

Francisco, Tocantins e Araguaia. Suas linhas alcançariam os estados do Oeste como Goiás e Mato Grosso e uma outra variante chegaria até o Amazonas, mas a realidade política e econômica não permitiu este avanço da Central pelo interior brasileiro, ficando a mesma com suas obras paralisadas por mais de 40 anos. Esta interrupção não se justifica, mesmo considerando todas as crises em que o país foi submetido no decorrer deste período. A ferrovia baiana apenas conseguiu estabelecer ligação com a Central do Brasil em 1950, que era prevista para ocorrer ainda no século passado.

O movimento financeiro da E.F. Central da Bahia no decorrer do seu primeiro contrato de arrendamento, entre 1902 e 1909, teve os seguintes resultados; no primeiro quinquênio sua receita manteve-se constante, não houve qualquer crescimento e nos últimos anos restantes ocorreu uma progressiva queda, cerca de 16,28%, mas o saldo médio do período foi positivo, em torno de 20,42%, em 1909. O governo transferiu o contrato de arrendamento da Central da Bahia para a Cia. de Viação Geral da Bahia. Seu movimento financeiro continuou sem grandes alterações, mas a receita bruta caiu 16,71% entre 1910 e 1914 para em seguida voltar a crescer, passando de 818:917\$551 em 1914 para 1.946:387\$770 em 1920; apesar da Guerra, este crescimento foi de 97,97%, entretanto, por conta dos exercícios deficitários de 1912 a 1914, o saldo do período foi de 5,80%. Este resultado foi insignificante pois a receita praticamente era igual a despesa.

O período entre 1921 e 1940, o movimento financeiro da E.F. Central da Bahia continuou combinando déficits e saldos positivos, com predominância do primeiro, embora os dados sejam precários, pois parte dos relatórios desta empresa desapareceram ou não ofereciam condições para consultas, mas as informações disponíveis indicam em parte o seu desempenho econômico e financeiro nestas duas décadas. A E.F. Central da Bahia apresentou 1,10% de saldo entre 1921 e 1940. O resultado do período ficou incompleto porque faltaram os dados dos anos de 1925 a 1935, mas todas as evidências indicam que não haveria mudanças significativas em relação ao desempenho econômico da Central no decorrer das duas décadas indicadas acima.

As rendas provenientes do transporte de mercadorias e passageiros compunham a receita da Central da Bahia sendo que a proveniente do transporte de mercadorias girava em torno de 79% e a de passageiros cerca de 21% no período entre 1900 e 1940, embora de 1900 a 1909 o número de passageiros transportados tivessem caído de 83.407 em 1900, para 45.208 em 1909, mas esta queda teve pouca influência para a sua receita, enquanto a queda do número de passageiros no período foi de 45,80%, a da receita representou apenas, 3% da média geral. Depois desta expressiva queda, o número de passageiros voltou a crescer lentamente e chegou a

151.349 em 1940. De acordo com Simões (1977), os produtos que apresentaram o maior volume de cargas transportados pela Central foram fumo, algodão, café (até 1910), açúcar, mamona, cereais (vários produtos), animais, peles, charque e diversos, este último item é composto de mercadorias sem definição, mas que representa em média 10% da receita desta ferrovia.

5.2 O Papel do Estado Frente ao Desempenho Técnico e Financeiro da L'est Brésilien

Quanto à situação material, a Central não diferiam das demais ferrovias pois as dificuldades para obter os equipamentos e material necessário para o seu funcionamento foram gerais. Esta Cia. era parte de uma rede composta por estradas isoladas, que só estabeleceram ligações entre si em 1943, apesar da unificação administrativa; no entanto, havia um agravante, as ferrovias tinham três bitolas diferentes, a antiga E.F. Bahia ao São Francisco tinha bitola de 1,60 m, a E.F. São Francisco e ramal do Timbó com 1,00 m e a Central da Bahia 1,067 m; ou seja, uma única administração e três bitolas. Portanto, era impossível unificar a aquisição de equipamentos, como locomotivas, carros e vagões, nem mesmo a de trilhos e dormentes, porque estes tinham peso e tamanho diferentes para cada tipo de bitola.

Todas as estradas de ferro da Bahia, compostas pela antiga Bahia ao São Francisco, (inglesa), São Francisco (União) e Central da Bahia (inglesa), passaram por um processo de arrendamento provisório para depois serem transferidas a uma única Cia. arrendatária, e a partir de 1911 a Compagnie Chemins de Fer du L'est Brésilien, de capital francês e belga, ficou responsável pelo contrato de arrendamento das mesmas, que durou até 1935 quando, por motivos econômicos, o Governo Federal rompeu este contrato através do processo de encampação desta empresa estrangeira e organizou a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro - VFFLB⁵⁶. De acordo com este contrato, a L'est Brésilien ficava obrigada a realizar uma série de programas, como continuar com os prolongamentos das ferrovias já existentes, iniciar a construção de novas linhas e a aquisição de material para renovação e aparelhamento das mesmas.

Segundo O I Centenário das Ferrovias Brasileiras (1954), esta Cia. tentou cumprir suas obrigações, mas uma série de circunstâncias desfavoráveis, como a depressão econômica, a Primeira Guerra Mundial, fez com que a empresa não pudesse realizar seus compromissos contratuais. A L'est Brésilien foi um desastre financeiro; em 25 anos de sua administração, somente 5 operaram com saldos positivos, totalizando cerca de 27% para um déficit de 297%,

⁵⁶ A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – VFFLB, que substituiu a Compagnie Chemins de Fer du L'est Brésilien em 1935, é formada por caminhos de ferro dos estados da Bahia, Pernambuco, Piauí, Sergipe e Minas Gerais. A Bahia e o Sergipe faziam parte da Região Leste até 1965, quando foi feita a reforma regional e estas unidades federativas passaram a compor a Região Nordeste. ALVAREZ, J. Rui (org.). O Transporte Ferroviário no Nordeste Brasileiro. Recife: SUDENE - D. Documentação, 1962, p. 62.

subtraindo este saldo, a empresa operou com uma média de déficit de 10,80% ao ano, e poucas obras foram realizadas neste período, os prolongamentos foram construídos com aproximadamente 40 km de linha e algumas barragens para fornecer água ao consumo da população e da própria L'est Brésilien, construiu uns poucos quilômetros da linha Centro Sul e a partir de 1921 deu início às obras de prolongamento da E.F. Central da Bahia, paralisadas em 1928; Segundo os relatórios da RFFSA (1963), estas obras ficaram estacionadas em Contendas, Sertão da Bahia, e foram retomadas em 1948, prosseguindo até 1950, quando os trilhos alcançaram a cidade de Monte Azul-MG, ponto final da Central. O trecho indicado acima foi construído pela VFFLB, propriedade da União e administrada pelo Governo Federal.

Entre as três grandes redes ferroviárias do Nordeste, a L'est Brésilien foi aquela que recebeu o maior número de reclamações contra os seus serviços, embora os relatórios oficiais poupassem esta Cia., pois apenas constatavam algumas dificuldades econômicas da mesma, existia um “vício de origem”, porque todas as empresas arrendatárias das ferrovias no Nordeste apresentavam o mesmo problema, como atraso nas entregas de mercadorias, já que faltavam locomótivas e carros, provocando prejuízos aos usuários e ao Estado. Tudo faz crer que a fiscalização era “frouxa” e não exigia que estas empresas cumprissem as obrigações de prestar um eficiente serviço à comunidade e ao próprio governo. As críticas feitas à Cia. Férrea baiana podem estender-se a todo o sistema ferroviário brasileiro, como aponta o destaque abaixo:

“Constituíam, aos demais fragmentos esparsos, sem elo de ligação, sem uniformidade de bitola, sem unidade de tarifas, sem homogeneidade de direção, de regime de material, que permitisse, pela redução do custeio, o barateamento dos transportes. Concorrendo com esses fatos ou por eles ocasionada, a mais completa desorganização. Se insinuará em todos os serviços e já penetrará o próprio estado moral dos homens empregados nelles. Em nosso paiz a maioria das linhas de penetração não tem penetração, servem às zonas despovoadas e desalentadas, o comércio é pobre e local, a estrada de ferro é preguiçosa e usuraria, a população indolente e desanimada. Resultado, as ferrovias cobram fretes exorbitantes, por não terem o que transportarem; a produção não se desenvolvem porque o frete é exorbitante”. (Mesquita, 1910, p 21)

A L'est Brésilien recebeu fortes críticas da imprensa baiana pelos péssimos serviços prestados aos usuários das regiões servidas pelas linhas Centro e Norte (antiga Bahia ao São Francisco). O período de 1914 a 1918, a L'est Brésilien recebeu muitas queixas contra seus serviços, mas alegava as dificuldades impostas pela Guerra, que impediam um melhor atendimento aos seus usuários. Se a Guerra dificultava a importação de equipamentos e materiais para as ferrovias, ao mesmo tempo a L'est Brésilien não equipou as oficinas para recuperar

equipamentos quebrados e vias permanentes avariadas; ao menos isto seria possível fazer. Portanto, havia um enorme descaso por parte desta empresa.

As dificuldades impostas pela Guerra foram reais; no entanto, o descaso e o abuso monopolista foram a marca registrada desta empresa, tanto que no ano de 1918, o jornal “O Imparcial” fez vários ataques aos serviços prestados pela L’est Brésilien. Em matéria publicada no dia 7 de setembro de 1918, com o título: “Intensifica-se a Cultura dos Campos”, em que o jornal discute a falta de transporte para carregar os produtos da rica região de Morro do Chapéu e os produtores pedem providência ao governador para que este interceda junto a “Chemins nas suas irregularidades inominais”, fez a seguinte acusação a esta Cia. Férrea:

“Mas uma a fez comerciantes e passageiros reclamam da ferrovia, pois além de não zelar pelas encomendas que transportam ainda por cima aumentou 20% as tarifas, fagulhas incendeiam mercadorias e volumes são violados, outros desaparecem durante a viagem e a Cia. nada faz. É necessário que algumas providências sejam tomadas contra a Cia. de Chemins du Fer Federaux L’est Brésilien”.

O Imparcial continuou empreendendo fortes críticas à L’est Brésilien, ao menos duas vezes por mês, trazia uma matéria com críticas e reclamações à Cia. Férrea. Em 23 de novembro, “O Imparcial” trazia outra matéria em que reclamava do atraso dos trens que partiam de Juazeiro e afirmava que a empresa estava em ruínas, pois sua situação era tão crítica que em algumas localidades da estrada, por falta de lubrificante, os trens recorriam ao corte de mandacaru, cujo óleo servia para impedir que ardessem os brozes das máquinas, concluiu a matéria.

O Imparcial não foi “imparcial” com a L’est Brésilien, fez duras e merecidas críticas, ao contrário dos demais jornais da Bahia que apenas relatavam alguns fatos ocorridos com esta Cia. Férrea. Não havia diferenças entre estes e os relatórios oficiais do governo ou da L’est. Em 1919, O Imparcial continuou com suas críticas, pois o comércio mundial havia retomado a normalidade, portanto a justificativa de que a Guerra impedia a importação de equipamentos e outros materiais para as ferrovias não “colava”, mas a L’est Brésilien não indicava qualquer sinal de melhora. A situação econômica e operacional desta empresa foi difícil do início ao fim, só o fato de operar com três bitolas, e cada com um tipo de material diferente, dava uma idéia de sua complicação. Os contratos de arrendamentos estabeleciam que as empresas beneficiadas eram obrigadas a realizar a unificação de suas bitolas. O abuso e o desmando destas ferrovias foram uma “marca registrada” no decorrer da história das principais cias. férreas do Nordeste, tanto que Mello (1979) acusa as estradas de ferro Recife ao São Francisco e Recife a Limoeiro de formarem um

"Estado" dentro do Estado. As reclamações dos usuários eram constantes, como a descrita abaixo:

"Gameleira, 24 de Novembro de 1880.

Abaixo assinado de Moradores e Lavradores da Freguesia de Gameleira. Para: Presidente da Província.

Moradores e Lavradores de Gameleira vêm representar contra a Gerência ou administradores da E.F. Recife ao São Francisco, pelos abusos cometido por tal companhia, tanto nos trens de carga, como nos de passageiros. Requeremos providências para o caso". (Arquivo Público do Estado- PE. Petição, 1880, fls. 39 a 40).

A unificação de bitolas⁵⁷ implicava na perda de todo o material rondante: como locomotivas, carros e vagões, porque estes equipamentos não se ajustavam às novas bitolas, só os dormentes e os trilhos poderiam ser reaproveitados se estivessem em bom estado de conservação. Em qualquer circunstância a L'est teria que unificar pelo menos 500 km de linhas férreas e perderia todos os equipamentos destas. Mas nos 25 anos de sua existência, a L'est Brésilien sequer conseguiu unificar o trecho de 123,400 km de extensão, entre Salvador e Alagoinhas com bitola de 1,60 m. Outra medida importante era fazer com que os trilhos da E.F. São Francisco encontrassem com os da E.F. Central da Bahia, pelo menos em duas localidades. O primeiro através da linha Centro-Sul, que partia de Bonfim (EFSF) para Iaçú (EFCBa) e do trecho entre Mapele (atual Simões Alves) e Cachoeira ou melhor de Santo Amaro a Cachoeira, com extensão entre 30 e 40 km, mas, nem isso foi possível e, os mesmos só foram concluídos pela VFFLB no início da década de 40.

Segundo José Américo de Almeida (1937), ministro da Viação do Governo Provisório (1930 a 1934), apontou "em tom" de crítica os problemas da L'est Brésilien nos anos que durou o seu ministério. Destacou que a Cia. arrendatária apresentara já em 1930 uma série de reclamações avultando-a do pagamento de obras e fornecimento, no valor de 20.000.000\$000 e procurou apoiar-se na falta desse pagamento para justificar a deficiência do desempenho de suas obrigações contratuais e, de certo modo, ausentar-se de responsabilidades, em face de reclamações procedentes das regiões servidas pela rede. Havia um claro conflito entre queixas da fiscalização e queixas da companhia, o próprio Governo reconhecia a situação confusa de um contrato calcado em bases contrárias ao interesse público. José Américo não resolveu os problemas da L'est Brésilien, entretanto construiu base para a rescisão do seu contrato com o

⁵⁷ Quando foi implantado as ferrovias no Brasil, não se estabeleceu o padrão de bitola única e no ano de 1883 havia 13 tipos diferentes: 1,68 m, 1,60 m, 1,44 m, 1,40 m, 1,20 m, 1,10 m, 1,067 m, 1,00 m, 0,96 m, 0,955 m, 0,95 m,

Estado ocorrida em 1935, entretanto a L'est Brésilien e depois Leste Brasileiro entre 1911 e 1930 apresentou somente 3 exercícios superavitários somando 22,60% e o período de 1931 a 1940, as receitas superaram as despesas em 4,4%. Sua receita passou de 13.910:900\$493 em 1931 para 21.146:385\$500 em 1940, um crescimento em torno de 52,01% e a despesa elevou-se 15.326:146\$186 para 21.285:993\$644, portanto, uma aumento em torno de 38,99%. De 1941 a 1957 esta empresa operou em regime de déficit, como veremos no capítulo VII.

5.3 A Evolução das Estradas de Ferro Isoladas da Bahia

Foram construídas quatro estradas de ferro isoladas na Bahia, sendo duas no Recôncavo Baiano e duas ao sul desta região, sendo que a E.F. Santo Amaro foi construída e mantida pela Província e depois Estado da Bahia. A E.F. Nazaré, implantada pelo capital local, posteriormente foi transferida para o governo da Bahia, a E.F. Bahia a Minas teve sua concessão feita a uma empresa particular, e que mais tarde foi transferida para o governo de Minas e finalmente a E.F. Ilhéus a Conquista, a segunda ferrovia da Bahia inaugurada pelo Governo Republicano.

A E.F. Santo Amaro é uma ferrovia de pequeno porte, mas econômica e politicamente tinha forte influência na região em que servia, escoava a produção de açúcar, fumo e cereais, sendo que o seu movimento financeiro sempre foi menor do que a sua importância para a região, pois desde a inauguração, essa ferrovia operou com déficit, combinado com alguns saldos positivos e de 1902 a 1906 apresentou resultados positivos, exceto o exercício de 1904, quando sua despesa foi superior à receita, e seu resultado neste ano foi deficitário em torno de 45,68%. Como os demais saldos deste quinquênio foram baixos, a ferrovia de Santo Amaro teve em média cerca de 0,16% de déficit ao ano. Portanto, nos primeiros 20 anos de sua existência a referida estrada operou em regime de déficit, que foram cobertos pelos cofres públicos da Bahia.

Nos anos subsequente até 1910, seus saldos médios giraram em torno de 17,50% ao ano, mas em 1911, teve déficit de 22,33%, em seguida o Governo da Bahia foi autorizado a arrendar a E.F. Santo Amaro e foi aberto a concorrência pública, sendo vencedora a proposta do engenheiro Arthur Hermenegildo da Silva, o contrato de arrendamento foi assinado em 1918, pouco tempo depois, este contrato foi transferido para a Companhia Arrendatária da E.F. Santo Amaro.

A E.F. Nazaré é a quinta ferrovia que parte do Recôncavo em direção ao interior e até 1906 seu nome era Tram-Road de Nazaré. Esta ferrovia inicialmente pertencia a uma empresa particular e depois a sua concessão foi transferida ao Estado da Bahia, através da Lei Estadual nº 609 de 9 de agosto de 1905 e pela Lei nº 1.453 de 30 de dezembro de 1905. O Governo Federal

transferiu ao Governo do Estado o direito que tinha sido reservado a União de resgatar o trecho de St^o. Antônio de Jesus a Amargosa. Por meio do contrato de encampação toda a linha de Nazaré a Areia passou para a administração do Estado da Bahia e recebeu a denominação de E.F. Nazaré. Esta área tributária da Nazaré é muito fértil e produtora de café, fumo, cacau, cereais, minério de manganês, madeira, e à medida que seus trilhos foram avançando atingiram áreas produtoras de algodão, pecuária e mamona. E, através do Decreto Estadual nº 442, a mesma foi arrendada, sendo beneficiado o engenheiro Jerônimo Teixeira de Alencar Lima. Ficou estabelecido que este arrendatário deveria pagar 25% sobre a renda bruta da estrada.

“O contrato de arrendamento da Nazaré estipulou o pagamento de 25% da renda bruta, enquanto a receita quilométrica anual não atingisse a importância de cinco contos de réis. Ultrapassado este limite, seria a porcentagem acrescida de 1% por cada 200 mil réis de aumento da receita quilométrica, até o limite máximo de 40% da renda total. Em 1908 foi alterado esta forma de pagamento e estipulou-se as seguintes condições: 1^a uma cota fixa anual de 255:000\$000, em seguida 25% sobre o que a renda bruta exceder de 4:000\$000 por km até 6:000\$000; 40% sobre o que exceder de 6.000\$000 até 10:000\$000 e 50% sobre o que exceder a esta última quantia, sendo que as tarifas deveriam permanecer sem alterações, este contrato terminou em 10 de março de 1910”. (Carletto, 1979, p. 140).

O movimento financeiro da E.F. Nazaré no decorrer da década de 90 do século XIX, ao contrário das outras estradas da Bahia, apresentou saldos positivos em todos os seus exercícios, embora tenha ocorrido uma série de oscilações de aumentos e refluxos durante este período, tanto da renda bruta como da renda líquida. Nos anos de 1900 e 1901 este movimento continuou sem alteração, no quinquênio seguinte as receitas brutas e líquida continuaram caindo progressivamente em relação ao ano de 1901; ou seja, cerca de 21,78%, apesar desta queda o saldo médio deste período (1902-1906) foi de 34,61%, isto porque no exercício de 1905 ocorreu uma brusca queda em relação ao ano anterior, tanto da receita bruta, quanto da líquida, caindo de 660:373\$498 para 468:137\$196 e de 322:379\$474 para 107:199\$851; ou seja, 29,11% e 66,75%, respectivamente..

O contrato de arrendamento da E.F. Nazaré foi modificado em 1908 e rescindido em 1910 por força do Decreto nº 185 de 30 de março do mesmo ano. Segundo os relatórios oficiais referentes ao arrendamento da Nazaré entre 1906 e 1910 demonstram que o Estado estava tendo prejuízo com este contrato. Em 1911, o Governo Federal, por meio do Decreto nº 874 de 11 de março deste ano, autorizou o prolongamento da E.F. Nazaré no trecho entre Santa Inês e Jequié. Para esta localidade estava previsto a sua ligação com a E.F. Ilhéus, ambas bifurcavam com

prolongamento até Contendas e estabeleciam ligação com a E.F. Central da Bahia e os trens da Nazaré e da Ilhéus poderiam alcançar o Rio de Janeiro, ao Sul, e Salvador, ao Norte. Este grande projeto não progrediu e a ferrovia de Nazaré ficou estacionada no ano de 1927, com apenas 324,222 km de extensão. Foi projetada outra ligação com a Central da Bahia através de um pequeno ramal que deveria ser construído entre Santo Antonio de Jesus e Cruz das Almas e outro que se estenderia de Amargosa a Iaçú, ambos projetados e com suas obras iniciadas, mas não chegaram a ser concluídas.

A E.F. Nazaré, como todas as demais ferrovias do Brasil, passou por um forte refluxo das suas atividades a partir da eclosão da Primeira Guerra Mundial. Neste período foram interrompidos os trabalhos de prolongamento para Jequié e só em 1920 foram iniciados estes e os trilhos desta ferrovia seguiram o seu destino e alcançaram aquele ponto estabelecido somente, 7 anos mais tarde. No ano seguinte, a E.F. Nazaré foi arrendada novamente por meio da Lei nº 1.431 de 30 de julho de 1920, e através da concorrência pública, Henrique Amado Soares Bahia foi beneficiado com o contrato de arrendamento por 25 anos, em que estabelecia como obrigação a conclusão do prolongamento para Jequié, mas 6 meses, após a assinatura do contrato, este foi transferido para a firma Bahia Muttzi e, em 1922, esta empresa pediu a modificação do contrato alegando que não conseguiria cumprir as metas do mesmo e a justificativa foi aceita pelo Governo do Estado.

A questão do arrendamento foi apresentada como salvadora de primeira “ordem” e capaz de livrar as ferrovias de todos os males provocados pela administração estatal das mesmas. Se isso fosse verdade, a E.F. Nazaré seria a melhor ferrovia do Brasil, pois a mesma passou por 11 contratos de arrendamento no período entre 1906 e 1925, no entanto, a maioria absoluta destes constituíram-se em um verdadeiro câncer para os interesses do público servido por esta ferrovia, além de ocasionado prejuízos aos cofres do Estado. Mesmo frente a uma série de irregularidades praticadas contra a E.F. Nazaré por estes arrendatários o governo do Estado continuou insistindo nestes erros repetidos e pelo Decreto nº 4.253 de 20 de janeiro de 1926 transferiu o contrato de arrendamento à Cia. de Viação Sudoeste da Bahia. Segundo Carletto (1979), esta transferência de contrato contribui para a melhoria da estrada, apesar de todos os contratemplos. De acordo com esta autora, os saldos nos anos subseqüentes foram generosos com o arrendatário.

Novamente, em 7 de março de 1933, a administração da E.F. Nazaré passou para o Estado. No ano seguinte foi criada o “fundo de melhoramento”, formado com a taxa adicional de 10% sobre tarifas, outras ferrovias também criaram este “fundo”. A ferrovia continuou

estacionada e só em 1942 é que seus trilhos alcançaram o porto marítimo de São Roque⁵⁸, localizado no Recôncavo. Neste período, o país estava sofrendo os efeitos da Segunda Guerra Mundial, o que implicava em dificuldades para o desempenho das ferrovias brasileiras. Com a E.F. Nazaré não foi diferente, mas, mesmo assim, esta ferrovia continuou operando com saldos positivos até 1945. De acordo com os dados disponíveis, a E.F. Nazaré operou com saldos positivos desde a Proclamação da República, em 1889 a 1945, exceto no anos de 1920 e 1926, quando esta Cia. Férrea operou com déficits de 0,84% e 8,61%, respectivamente.

Na história financeira da E.F. Nazaré no período entre 1875 e 1945 houve três exercícios deficitários: um no Império e dois após a República. Seu primeiro déficit foi 1,36% em 1875 e os demais foram cerca de 0,84% e 8,61%, respectivamente nos anos de 1920 e 1926. Neste mesmo período esta Cia. Férrea apresentou dois saldos inferiores a 7%, no decorrer do Império com 3,45% e 3,33% nos anos de 1879 e 1889 e depois 0,09% e 2,30% em 1917 e 1919, em seguida 1% e 1,24% nos anos de 1931 e 1943, todos estes resultados tiveram relação com as crises ocorridas nestes anos. A partir de 1946 até 1971 a E.F. Nazaré apresentou déficit em seu exercício financeiro, embora sua receita bruta tenha se elevado de Cr\$ 10.820.966,80 em 1946 para Cr\$ 223.826.510,00 em 1969, entretanto as despesas de custeio elevaram-se de Cr\$ 11.785.490,80 para Cr\$ 1.508.346.840,00 no mesmo período; ou seja, enquanto a receita cresceu cerca de 1.968,45%, a despesa cresceu em torno de 12.698,30%, só no exercício de 1969 o déficit dessa ferrovia foi de 569,42%

Vários fatores contribuíram para o desequilíbrio financeiro desta ferrovia, como a eclosão da Segunda Guerra Mundial, o aumento de cargas e a impossibilidade de aparelhamento da estrada, a questão cambial que contribuiu para enorme elevação dos preços dos equipamentos para seu financiamento, redução da safra agrícola, tarifas inadequadas e defasadas e forte concorrência do transporte ferroviário. Este problemas atingiam a maior parte das ferrovias do país. Outras questões tiveram papel relevante para a decadência financeira e operacional da E.F. Nazaré, como a falta de financiamento, alteração da receita de transporte de mercadorias que foi superada pela de passageiros. Em 1946, a receita com o transporte de passageiro representava cerca de 28% da receita global da ferrovia, 40% em 1953 e 56% em 1960. Neste período, ocorreu forte elevação do número de passageiros transportados pela Nazaré, enquanto diminuía

⁵⁸ O ponto inicial da E.F. Nazaré é na cidade de Nazaré dos Farias na margem esquerda do Rio Jaguaripe, no Recôncavo, sua sede também está localizada nesta cidade. A Nazaré estabeleceu ligação com Salvador através da navegação fluvial e marítima, alcançou o seu ponto final em 1927 e só veio construir o ramal para o porto marítimo, em São Roque, em 1940, e deveria estabelecer ligação com Cachoeira, contornando o Recôncavo, mas esta não chegou a realizar-se. CARLETTTO, Rita Maria Muniz. A Estrada de Ferro de Nazaré. Salvador: Dissertação apresentada ao Mestrado em C. Sociais da UFBA, 1979, p. 155.

significativamente a tonelagem de mercadorias. O crescimento do transporte de passageiros foi muito superior à capacidade que esta via férrea suportava; ou seja, em 1940 foram transportados 103.043 passageiros, 326.935 em 1948 e 537.692 em 1959. Nos anos seguintes, estes números diminuíram drasticamente, tanto que em 1960 houve cerca de 398.645 passageiros transportados, uma queda em torno de 25,86% e em 1969 somente 128.335 com uma queda de 76,13% em relação ao número de passageiros transportados em 1959.

A E.F. Nazaré também foi chamada de “estrada do café”, pois este produto representava a maior parcela dos produtos transportados por esta via férrea no período entre 1875 e 1945, seguido pelo fumo, cacau e uma série de produtos que representavam menor parcela da tonelagem transportada pela ferrovia, como açúcar, madeira e sal. A partir da Segunda metade da década de 30, outros produtos passaram a ter destaque, entre eles a farinha de mandioca, mamona, charque, cachaça de cana, cereais, algodão e fazenda. Com o término do prolongamento da estrada até São Roque do Paraguaçu, em 1940, e a inauguração do Porto do mesmo nome, em 1942, contribuiu para que o manganês extraído na região de Santo Antônio de Jesus integrasse esse conjunto de produtos transportado pela Nazaré, que substituiu os primeiros produtos citados acima. A diferença é que estes produtos tiveram grande parcela de sua tonelagem transportados por rodovias de 1945 em diante, pois em pouco tempo o caminhão e o ônibus ocuparam o lugar do trem da Nazaré que transportava mercadorias e passageiros.

Enumeramos algumas destas crises que, em 1879, tiveram relação com as grandes secas que provocaram efeitos negativos para a economia da região; depois tivemos alterações políticas que culminou com a Proclamação da República em 1889. Nos anos de 1917 a 1919 o país estava sob os efeitos da Guerra e das grandes secas de 1915 e 1919-1920, já em 1931 tivemos uma sequência de crises que tiveram início em 1929 com a quebra da Bolsa de Nova York e Revolução de 30 no Brasil. Todas estas questões influíram nos resultados financeiros daquela e nas demais ferrovias. Por último, no ano de 1943, o mundo todo estava sentindo novamente os reflexos da Segunda Guerra Mundial. Portanto, os fracos resultados financeiros daquela ferrovia baiana sempre estiveram relacionados com uma das crises indicadas acima, sem contar as suas próprias dificuldades internas.

A E.F. Nazaré foi um “fenômeno” desde a sua implantação, com início em 1870 e consolidando-se em 1875, e no decorrer de sua existência houve ocasiões em que havia três administrações ⁵⁹ diferentes para uma extensão de aproximadamente 115 km; ou seja,

⁵⁹ Até o ano de 1906, a E.F. Nazaré achava-se dividido em três partes: a primeira de Nazaré a Santo Antônio de Jesus, de concessão estadual; a segunda, de Santo Antônio de Jesus a Amargosa, de concessão federal e a terceira

inicialmente um pequeno trecho pertencia a uma empresa privada (depois foi transferido para o Estado), um segundo era do Estado da Bahia, outro trecho administrado pela União e o último pelo Estado. Outro problema sério desta Cia. Férrea foi a quantidade de mudanças dos contratos de arrendamento ocorridos entre 1906 e 1929. Foram 12 mudanças nesse período, um exagero, pois tivemos em média um novo contrato para cada 1,5 ano. Apesar da “anarquia” administrativa a empresa operou com saldos positivos apesar destas alterações contratuais.

A justificativa dos governos da época para arrendar as suas ferrovias era a de que o Estado não dispunha de recursos para investir em desenvolvimento e expansão. Portanto, a empresa particular tinha melhores condições de tocar estas tarefas; pois, além de pagar uma cota pelo arrendamento, ela “ficaria” obrigada a realizar obras de prolongamentos, reparos, reposição de equipamentos e manutenção da via permanente. O governo ficava com a tarefa de fiscalizar e exigir o cumprimento do contrato. Mas não era bem assim, pois muitos arrendatários não seguiram estas diretrizes, já que, além de não cumprir as exigências estabelecidas pelo contrato pauperizavam os serviços da empresa e provocam prejuízos à comunidade, ao Estado e à União.

A E.F. Nazaré foi vítima costumeira deste processo. Um exemplo foi as reclamações do arrendatário de 1921, alegando não ser possível cumprir as obrigações exigidas pelo contrato o que não procedia, pois o saldo daquele ano foi de 514:230\$134, isto representava 25,78% da receita bruta que era de 1.994:478\$914. Outro arrendatário não conseguiu saldar as cotas do arrendamento correspondente ao exercício financeiro de 1924, que teve saldo de 28,66%, ou seja, cerca de 59:986\$249 de média mensal. O governo conhecia esta situação, no entanto não tomava as devidas providências. Na verdade repetiam os mesmos erros. Tanto que o governador Góes Calmon expõe esta situação em seu relatório de 1925:

“O primeiro contrato foi feito em concorrência pública, e os interesses do Estado foram bem amparados. Os dez outros constituíram uma com um único fim, salvante uma ligeira exceção, de ir retirando, pouco a pouco, do primeiro, os ônus dos arrendatários, e, nos conseguinte, as vantagens instituída pelo Estado locador, no edital de concorrência pública. Demonstrou o Sr. Dr. Secretário de Agricultura e Obras Públicas a ilegalidade de cada um deles, apreciando-os tanto no ponto de vista jurídico, como no administrativo. Frisou o meio sistemático de se considerar a maior parte desses famosos contratos, como aditamento ao primeiro, salientando a falsidade deste pelo desvio de seus fins, que seriam vista do nosso pacto constitucional, achou os portadores de uma invasão de poderes, por atribuir-se o executivo, a faculdade de alienar vantagens e bens do Estado, de competência exclusiva do legislativo”. (Carletto, 1979, p.p. 153,154)

O governador Góes Calmon sintetizou de forma clara o processo de arrendamento das ferrovias públicas que tinha como objetivo melhorar os serviços de transporte e comunicações, manter em bom estado os equipamentos já existentes ou aquisição de outros, conservar as via permanentes e prolongar os traçados já projetado ou construir outras ferrovias, no entanto a realidade foi bem diferente. A E.F. Nazaré representa a síntese de que os arrendamentos da ferrovias públicas foram desastrosos, tanto para a empresa como para o Estado. Nesta relação só os arrendatários foram beneficiados, a exposição do governador Calmon não deixa dúvida a respeito desta apropriação indevida dos bens públicos por parte destes arrendatários, as críticas feitas pelo jornal Imparcial nos anos de 1917-1920 chamavam atenção das autoridades para esta questão e acusava a L'est Brésilien de sucatear os equipamentos das ferrovias por ela arrendadas, sem a devida reposição dos mesmos, além de não fazer os reparos necessários para a sua conservação, consequentemente a prestação de serviços é a pior possível conclui o jornal.

Verificamos que a maioria dos contratos de arrendamento do conjunto das estradas de ferro do Nordeste foram prejudiciais para o desenvolvimento das mesmas. Pois nenhum deles conseguiu atender completamente aos objetivos para os quais se destinavam à remuneração do arrendatário, execução da construção dos prolongamentos e ramais das ferrovias, à representação de um bom serviço de transportes nas áreas em que são tributárias e possibilitar maior diversificação das atividades econômicas da região. Tivemos uma série de contratos que foram danosos para as Cias. Férreas arrendadas, destacamos a SARCCOL que provocou danos irreparáveis para a RVC no período entre 1910 e 1915. O contrato com a Cia. L'est Brésilien 1911-1935 espelha bem esta questão, como foi demonstrado anteriormente, pois esta empresa realizou poucas obras, não cumpriu outras exigências estabelecidas pelo contrato de arrendamento, apenas uma foi cumprida integralmente, ocasionando prejuízo aos cofres da União por 25 anos consecutivos, e finalmente a E.F. Nazaré que completa este círculo de desastres ocorridos com os contratos de arrendamento das estradas de ferro do Nordeste, sobretudo na Bahia.

O caso Rede Great Western (1901-1948) é ambíguo, porque para alguns autores esta empresa foi um sucesso, dependendo do ponto de vista é possível que sim, porque de uma pequenina empresa tornou-se uma grande rede ferroviária, por outro lado verificamos uma infundável mudanças nos contratos de arrendamento que resultou em muitos favorecimentos por parte do governo; ao mesmo tempo que surgiram muitas críticas em relação aos serviços prestados pela GWBR, mas independentemente das circunstâncias apontadas, o Estado contribui

firmeiramente com a remuneração destas empresa, prestassem ou não um bom serviço à região em que foram tributárias.

Em 1936, a E.F. Nazaré retornou ao controle administrativo do Governo da Bahia, depois de tantos contratos prejudiciais para esta empresa e para os cofres do estado. Em seguida, o governo procurou concluir a construção do prolongamento desta ferrovia entre Nazaré das Farias e São Roque do Paraguaçu, onde estava sendo construído o porto. A estrada foi concluída em 1940 e o porto em 1942. O governo não conseguiu realizar a construção dos prolongamentos e ramais, que eram de fundamental importância para por fim ao isolamento e aos estrangulamentos de tráfego da ferrovia. Era imprescindível concluir os ramais entre Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, o segundo entre Amargosa e Iaçú, ambos estabeleciam ligação com a rede ferroviária VFFLB e o último era o ramal para Ubaitaba que liga a E.F. Nazaré com a E.F. Ilhéus. Como não foi possível concluir esta obra a estrada deixou de atender à uma enorme demanda pelos seus serviços, ao mesmo tempo ocorria a expansão das rodovias em toda a região e a decadência tornou-se iminente.

Embora o Governo da Bahia compreendesse a necessidade da ampliação dos serviços da Nazaré que ocorria através da eliminação dos pontos de estrangulamentos citados acima, ao mesmo tempo era imprescindível sanear as finanças desta Cia.; entretanto, por razões de ordem política e econômica, não foi possível tomar essas medidas. Em 11 de março de 1963 o Governo da União firmou acordo com o Governo do Estado e assumiu o controle da E.F. Nazaré e a incorporou à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima-RFFSA. A partir de 20 de maio de 1964, através da Portaria 37/64, foi suspenso o tráfego desta ferrovia no trecho entre Santo Antônio de Jesus e Jequié, e em 26 de agosto de 1971 foi liquidado e suspenso o tráfego do que ainda restava da Nazaré, isto é, o percurso entre Santo Antônio de Jesus e o Porto de São Roque. A E.F. Bahia a Minas⁶⁰ teve sua concessão feita a uma empresa privada, operou em regime de déficits, com alguns saldos positivos desde a sua inauguração. Nos anos seguintes o seu movimento financeiro não alterou e em 1897, a mesma foi transferida para o governo de Minas e no ano de 1899 foi inaugurada a estação de Theophilo Ottoni, ex-Philadelphia, a 376,270 km do seu ponto inicial, em Ponta Areia no município de Caravelas-BA. O movimento financeiro desta ferrovia no quinquênio entre 1902 e 1906 apresentou uma pequena queda na receita bruta, mas o

⁶⁰A E.F. Bahia a Minas foi extinta em 1966, embora, sua extensão fosse de 582,024 km, mas apenas 140 km foram construídos em território baiano, os demais estão no Estado de Minas Gerais. O trecho localizado na Bahia corresponde a parte inicial da Bahia-Minas inaugurada em 1882 no percurso entre Caravelas-Ponta de Areia-BA e Serra dos Aimorés-MG fronteira com a Bahia. A EFBM, operou como empresa isolada e em 1965 encorpou-se a Rede Mineira de Viação-RFFSA. Estudo de Transportes do Brasil. V III. A. Brasília: GEIPOT, 1966, p.79.

saldo desse período foi positivo, com média anual em torno de 11,93%. Sua receita era proveniente do transporte de mercadorias (café, cacau, fumo, cereais, animais, madeira, sal e outros) e de passageiros, porém estes últimos tinham baixa participação na receita global. Segundo Argollo, Franca (1908), no ano de 1906 foram transportados somente 1.435 pessoas.

Os produtos transportados pela Bahia a Minas com maior tonelagem foram o café, diversos, madeira, farinha de mandioca, milho, couro, toucinho, arroz, feijão, aguardente e outros, mas o transporte destes produtos não eram suficiente para remunerar adequadamente os serviços desta ferrovia, pois muitos dos seus exercícios operavam em déficits. A Bahia a Minas é a estrada de ferro isolada do Brasil com maior extensão (582,024 km), sua finalidade era ligar o litoral ao sertão mineiro. Em 1942 seus trilhos chegaram a Araçuaí e ali estacionaram até sua desativação em 1965, no entanto deveriam seguir para Salinas e Montes Claros, local em que estabeleceria ligação com a E.F. Central do Brasil. Com o prolongamento previsto para o Porto de Pirapora, onde seriam feitas duas novas ligações: uma com a navegação do São Francisco e outra com um ramal da E.F. Central do Brasil que seguiria para o Norte. O traçado da E.F. Bahia a Minas deveria atravessar o Goiás e alcançar o Mato Grosso. A região tributária dessa via férrea que deveria atravessar o trecho a ser construído entre Teófilo Ottoni e o Porto de Pirapora era pouco habitada e com limitados recursos econômicos.

O seu projeto era ambicioso, embora, em sua última etapa, recebesse críticas que apontavam para a falta de consistência econômica, mesmo assim, por poucos quilômetros deixou de estabelecer ligações com Salvador pelo interior, através da E.F. Central da Bahia e com o Porto de Pirapora, e com as cidades de Belo Horizonte e Rio de Janeiro por meio da E.F. Central do Brasil. Foi a estrada de ferro comercial e isolada do Nordeste com ponto inicial no litoral que mais avançou em direção ao interior, proporcionando transporte e comunicação para a população que vivia nas áreas interioranas da Bahia a Minas Gerais. Por outro lado, a Bahia a Minas teve estreita relação com a economia exportadora e importadora daquela região por ela servida. A Bahia a Minas foi incorporada à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, posteriormente sua administração passou para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

A E.F. Ilhéus foi a última ferrovia construída na Bahia e a segunda inaugurada no período Republicano naquele Estado. Sua concessão foi feita à uma empresa particular pelo governo estadual através da Lei nº 57 de 3 de julho de 1894, mas só em 1905 é que teve início as suas obras e em 1908 já havia 16 km entregues ao tráfego e mais 33 km sendo concluídos. Seus trilhos deveriam chegar à Vitória da Conquista, com prolongamento previsto para estabelecer ligação com a Central da Bahia em Brumado ou Rio Verde, SUDENE (1960), com um ramal para Jequié,

projetado para encontrar com a E.F. Nazaré, desta localidade prosseguiria até Contendas, ligando uma segunda vez também com a E.F. Central da Bahia e com todas as ligações, cruzamentos e bifurcações, assim, estaria formada a rede férrea da Bahia. Era esse o projeto da ferrovia de Ilhéus.

Em 1909, a concessão da E.F. Ilhéus foi transferida para a empresa inglesa The State of Bahia South Western Railway Company. Esta Cia. expandiu pouco e a ferrovia de Ilhéus não ultrapassou a casa dos 128,230 km. Em 1926, foi encampada pelo Governo do Estado, e a Ilhéus permaneceu paralisada no interior da área produtora de cacau, inclusive recebeu o “apelido” de “ferrovia do cacau”. Inicialmente a idéia era fazer da Ilhéus uma grande empresa ferroviária, no entanto não foi possível levar em frente este projeto. No Plano Geral de Viação Nacional de 1934, estava previsto um certo impulso para essa ferrovia, mas não foi possível e ela continuou no mesmo lugar; até a sua completa desativação na primeira metade da década de 60. O funcionamento do primeiro trecho da E.F. Ilhéus, entre 1905 e 1912, (percurso de Ilhéus a Itabuna), era de caráter provisório e atendia à uma área reduzida e com tráfego irregular, gerando muitas reclamações por parte dos produtores de cacau da região. Nesse período os exercícios financeiros também eram irregulares com deficits e alguns saldos positivos.

Mesmo com o seu funcionamento em caráter definitivo, a partir de 1913 a Ilhéus continuou operando com bastante irregularidade no seu tráfego e só no ano seguinte conseguira atender à área por ela servida sem que houvesse reclamações. A Ilhéus tinha sua receita composta pelo transporte de cacau, passageiros, bagagens e encomendas, ofertava serviços de comunicações, além de transportar gêneros importados pela região, como: açúcar, farinha, café (esses produtos eram produzidos nessa região antes do cacau). Cada item tinha uma tarifa diferenciada, sendo que a mais alta incidia sobre o transporte de cacau, que representava a maior parcela da receita da Ilhéus. Como a Cia. Inglesa The State of South Western Railway Company, concessionária da E.F. Ilhéus, não conseguiu cumprir o contrato que estabelecia prolongamento da estrada para além da região cacaueira, não foi possível atender a toda a demanda para o transporte de cacau; mesmo assim, transportou em média cerca de 50% da produção, o que representou algo em torno de 45,06% da receita da Ilhéus no período entre 1913 e 1917.

Nos anos de 1918 a 1921, a ferrovia de Ilhéus escoou em média 47,37% da produção cacaueira, apesar da forte oscilação deste produto, cerca de 65,77% a 39,09% no decorrer do período indicado acima. De 1922 a 1925 transportou 55,18% da produção de cacau, que representou 47,39% da receita total da Ilhéus, e no período de 1926 a 1929 a porcentagem de cacau escoado pela Ilhéus caiu para 49,50%. Entretanto, a receita elevou-se a 62,83% da receita

global. Vianna (1986) mostra que o desenvolvimento financeiro da E.F. Ilhéus teve o seguinte desempenho; sua receita bruta passou de 489:940\$380 em 1913 para 1.050:288\$120 em 1915. Manteve-se constante ou com pequenas oscilações até 1919 e elevou-se a 1.375:034\$000 em 1920. No período até 1929, ocorreram fortes oscilações da receita bruta. Por exemplo, em 1921, caiu para 489:940\$880, em seguida elevou-se para 1.114:901\$211, manteve-se constante até 1928, com cerca de 1.141:830\$821 e, no ano seguinte, desceu para 599:159\$020.

Segundo os dados de Vianna, a E.F. Ilhéus apresentou saldos positivos de 6,19 a 49,39% no período entre 1913 e 1920 e, de 1921 a 1929 teve déficits que oscilaram de 0,09% a 27,75%, com as médias em torno de 36,32% e 11,95% de superávits e déficits, respectivamente. Nas décadas seguintes o comportamento financeiro da Ilhéus oscilou entre déficits e alguns superávits e a partir da década de 50 até sua extinção em 1965 a mesma operou em regime de déficit. Vários fatores contribuíram para seu baixo desempenho financeiro. O primeiro tem relação com o seu isolamento, que contribuiu com o estrangulamento do tráfego ferroviário, já que a Cia. Férrea de Ilhéus não completou os seus traçados, como mostra no GRÁFICO ESQUEMÁTICO 5. O segundo diz respeito a concorrência com as rodovias que passaram a atender toda a região servida por esta via férrea.

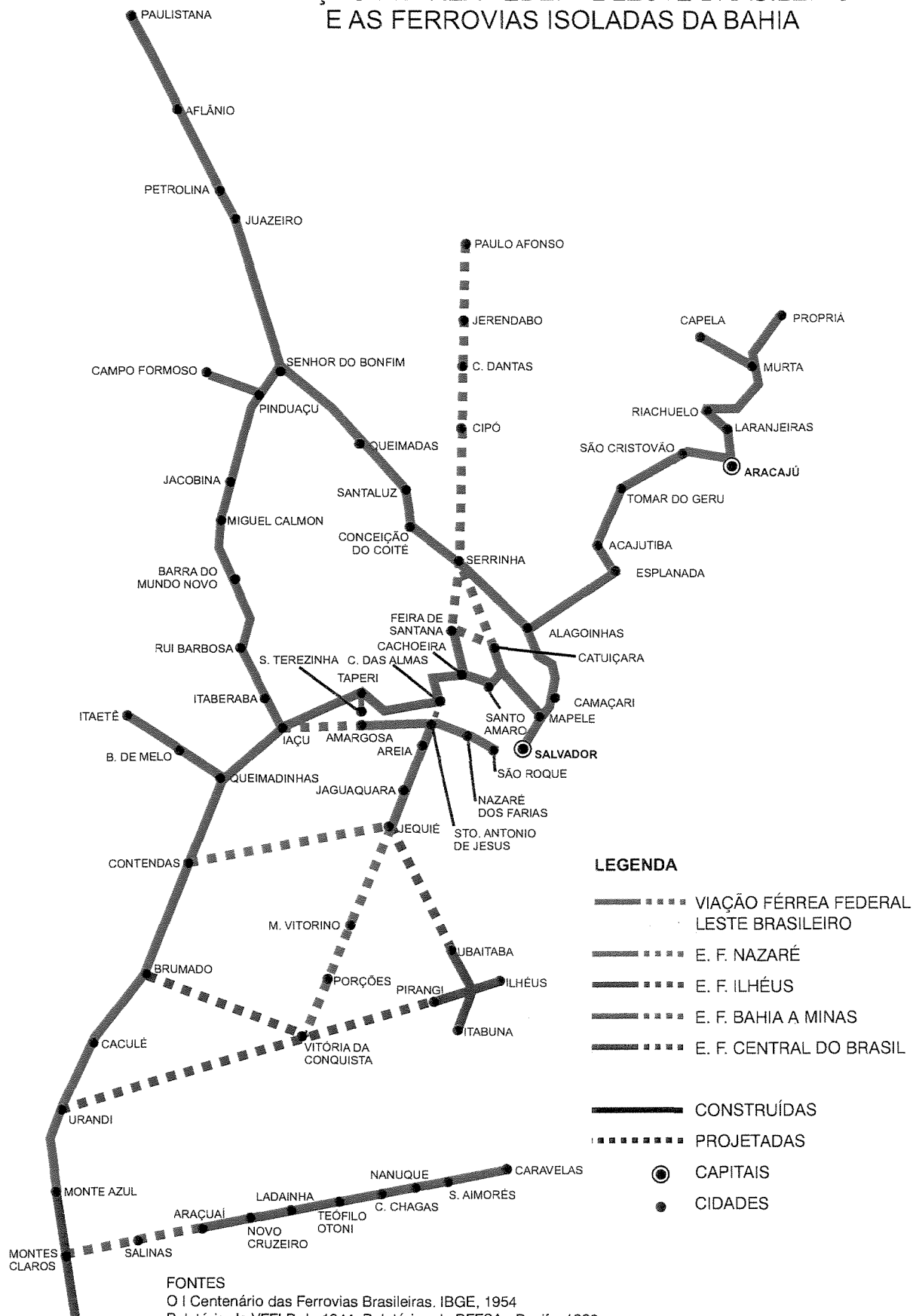
Desde a sua implantação, as estradas de ferro da Bahia podem ser situadas em três períodos históricos. O primeiro entre 1890 e 1910, a consolidação do papel político e estratégico das ferrovias Bahia ao São Francisco e Central da Bahia, reforçado pelo Plano Geral de Viação Federal de 1890. O segundo, quando todo o trecho da Bahia ao São Francisco entre Salvador e Juazeiro passou a ter uma única denominação: Estrada de Ferro de São Francisco, contando com duas administrações (a inglesa e a estatal). O terceiro, quando este conjunto de ferrovias foi encampado pelo Governo Central e arrendado provisoriamente. A partir de 1911, as mesmas foram transferidas para a Compagnie Chemins de Fer du L'est Brésilien, através do contrato de arrendamento. Este contrato estabeleceu uma série de metas que previam o prolongamento das estradas existentes, construção de novas linhas e ramais e a unificação de bitolas.

Nenhuma destas metas foram cumpridas e o governo rompeu o contrato, encampando esta empresa, e criando a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, que também operou com déficits até 1957, quando foi dissolvida e transferida para a RFFSA. Neste período, a Leste estabeleceu a ligação entre a antiga Central da Bahia com a Central do Brasil, completou os trechos entre Cachoeira e Salvador, da Linha Centro-Sul Iaçú-Bonfim e do Ramal do Timbó até Propriá, veja o GRÁFICO ESQUEMÁTICO 5 da página seguinte. Quanto às ferrovias isoladas, destacamos que nenhuma completou os seus traçados e todas operaram com déficits, com alguns saldos positivos

no período entre 1890 e 1945, exceto a E.F. Nazaré, que operou com superávits no decorrer deste período. Nesse sentido, o desenvolvimento econômico-financeiro e a expansão das ferrovias baianas foram assegurados pelo Estado em todas as suas etapas: no Império, República e no Pós Guerra.

GRÁFICO ESQUEMÁTICO 5

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E AS FERROVIAS ISOLADAS DA BAHIA



CAPÍTULO VI

6 FERROVIAS DO CEARÁ, RIO GRANDE DO NORTE E DOS ESTADOS SETENTRIONAIS DO NORDESTE.

6.1 Mudanças Administrativas das Ferrovias do Ceará após o Império.

A E.F. Baturité, de propriedade da União, tinha um traçado que visava ao embrenhamento e integração do território e foi considerada de fundamental importância pelo Governo Imperial. O desenvolvimento e avanço dessa para os pontos ou áreas estabelecidas contou com o empenho pessoal do Imperador Dom Pedro II. Com a Proclamação da República, a E.F. Baturité continuou com a mesma importância estratégica, o novo governo mandou concluir o trecho em construção e já projetado até Quixaramobim, com 47 km de extensão. Entre 1890 e 1897 essa estrada operou em déficit, com média anual em torno de 16,34%. Em razão da mudança da política econômica do governo e com o agravamento das crises política, econômica e social, a União não dispunha de verbas para continuar o prolongamento da Baturité, e para agravar a situação esta ferrovia continuava operando em déficit.

O Governo Federal estava preocupado com o lento avanço da E.F. Baturité, já que tratava-se de uma estrada nacional, que além de ser estratégica, pelos motivos expostos anteriormente, era também considerada como indutora do desenvolvimento da agricultura (voltada para exportação) e produtora de alimento para o mercado interno, da pecuária e de outras atividades econômicas da região da qual era tributária. Por outro lado, servia de instrumento para amenizar os efeitos das secas que periodicamente ocorrem no Nordeste. Frente à preocupação do governo com o prolongamento desta ferrovia e com a falta de investimentos próprios, a opção mais adequada para aquele momento era o arrendamento não só da Baturité, mas também da E.F. Sobral.

De acordo com a proposta governamental de arrendamento das ferrovias da União, encampação e arrendamento das particulares, assim como as estradas do Ceará foi aberta em 1898, à uma concorrência pública, e a ferrovia do Baturité foi arrendada por um firma particular, enquanto a E.F. Sobral já havia firmado contrato, em 1897, com o Engenheiro João Sabóia e Silva e Vicente Sabóia Albuquerque. Em 1906, o contrato de arrendamento da E.F. Baturité foi transferido para a empresa Novis & Sabóia. Neste ano, a ferrovia contava com 235 km em tráfego e em 1910 a Baturité juntamente com a E.F. Sobral, foram transferidos para empresa

inglesa The South American Railway Construction Company Limited-SARCCOL que arrendou ambas através do Decreto nº 11.692 de 1 de maio de 1910.

A alteração do contrato de arrendamento das ferrovias cearenses não se justificava, pois o desempenho dos arrendatários contemplava as expectativas do governo, já que a E.F. Sobral no período entre 1898 e 1910 apresentou rendimentos positivos, com saldos médios anuais em torno de 37,78%. A E.F. Baturité, no decorrer deste período, alterou duas vezes o seu contrato; no entanto, somente os anos de 1901 e 1902 apresentou déficit de 28,60% e 15,40%, respectivamente, e os demais anos operou com saldos positivos. É possível que estes déficits tenham ocorrido devido à crise econômica pela qual o país estava passando (no Governo Campo Sales) e pelos reflexos das secas de 1898-1899. No entanto, a alegação do Ministro da Viação, Miguel Calmon P. Almeida, para alterar o contrato com os antigos arrendatário em favor da empresa estrangeira, usava a justificativa de que esta empresa era “perita” em construção e administração de ferrovias.

Outra mudança significativa em relação às estradas de ferro do Ceará foi a unificação administrativa destas ferrovias, dando origem à Rede de Viação Cearense -RVC, que passou a ser a segunda rede ferroviária do Nordeste (Great Western foi a primeira). Era de uma rede composta por estradas de ferro isoladas (Baturité e Sobral) que só estabeleceria ligações entre elas 40 anos depois, ou seja em 1950. O trecho ferroviário a ser construído entre Fortaleza e Sobral era denominado de “Estrada de Ligação”, antes vinculada administrativamente à E.F. Baturité. Sua construção foi estabelecida no contrato de arrendamento da RVC à SARCCOL. Depois de concluir os estudos do traçado da “Estrada de Ligação”, estabeleceu-se que o seu ponto inicial seria a Estação de Fortaleza, que foi aprovada pelo Decreto nº 9.657 de 10 de julho de 1912. Neste mesmo ano a SARCCOL deu início aos trabalhos de construção da ferrovia, mas em 20 de novembro de 1913 foram suspensos, um ano depois de iniciados. Segundo Ferreira (1989), a sua construção absorveu cerca de 1.200 homens neste período.

Em 1916, foi retomada a discussão da ligação entre a E.F. Baturité e a E.F. Sobral, sob a responsabilidade do Governo Federal foi autorizada a conclusão de alguns trechos de pequena extensão da “Estrada de Ligação”, mas não foi possível maiores avanços, pois neste período o país estava submetido aos efeitos da Primeira Guerra Mundial. Entre 1914 e 1918, exceto a conclusão de alguns pequenos trechos ferroviários, praticamente não se fez mais nada neste setor. Em 1919 o país continuava sofrendo os efeitos da Guerra e novamente foi atingido por uma terrível seca no Nordeste provocando um flagelo para a população e animais. Para amenizar essa situação, o governo retomou as obras da “Estrada de Ligação” em 16 de julho de 1919, mas

faltava água para o abastecimento dos trabalhadores e dos animais de carga. Embora empregasse um elevado número de operários, o rendimento da construção era baixo devido ao estado de inanição dos trabalhadores. Com o fim da seca, os trabalhos da estrada foram suspensos, logo em seguida, ou seja, um ano após ter reiniciado.

Neste período, praticamente todas principais estradas de ferro do Nordeste estavam sendo administradas por empresas arrendatárias, cabendo ao governo a tarefa de fiscalizá-las, mas a RVC retornou à administração federal em 1915, pois a SARCCOL não cumpriu o contrato estabelecido entre ela e o governo. Frente aos problemas econômicos pelos quais o país estava passando, era difícil continuar o prolongamento das ferrovias da RVC, daí a seguinte justificativa:

“O prosseguimento das construções que achavam-se suspensas, principalmente o ramal de Itapipoca, impõe-se afim de não serem grandemente danificados os serviços de movimento de Terras e outros já executados, como também por tratar-se de um ramal destinado à ligação das duas estradas Baturité e Sobral. Além da importância que esta linha representa, estabelecendo a unidade na administração desta Rêde, com a comunicação direta entre as duas estradas, acresce salientar que os terrenos por ella atravessados constituem uma das zonas mais productora de algodão, que é, na Rêde de Viação Cearense, o artigo de resistência de suas tarifas. A exploração de uma região fértil, como é a que vai de Fortaleza a Sobral, passando por Itapipoca e collecionando todos os productos da uberrima zona de Uruburetama, virá trazer inúmeras vantagens de que muito influirão no desenvolvimento geral do Estado e, particularmente desta Rêde”. (Ferreira, 1989, p.45,46)

A ligação destas estradas seria justificável sob qualquer ponto de vista, fosse ele político, econômico ou social, pois aceleraria as comunicações entre a capital o interior, tanto ao norte quanto ao sul do Estado, além de proporcionar um eficiente meio de transporte (quantitativo e qualitativo) para passageiros e produtos de uma enorme área do Ceará e parte do Piauí, mas por falta de verbas o prolongamento destas estradas ocorreu lentamente e, só bem mais tarde aconteceu esta tão esperada ligação. Possivelmente este acontecimento deu-se tarde demais, pois as rodovias que seguiam paralelamente aos trilhos destas ferrovias já seguiam a todo “vapor” nesta época, tirando das estradas de ferro parte da importância que teriam se as suas ligações tivessem ocorrido entre 1910 e 1920, pois em 1950 o transporte rodoviário já começava a ter hegemonia frente ao ferroviário apesar da importância deste último.

A empresa inglesa encarregada de construir a “Estrada de Ligação” entre as Estradas de ferro Baturité e Sobral não honrou os compromissos assumidos no contrato de arrendamento com RVC, e abandonou a construção deste trecho logo no início. Em relação ao prolongamento do trecho sul da estrada do Baturité não foi diferente, pois a SARCCOL, através do mesmo contrato,

deveria alcançar Crato, construindo cerca de 200 km de ferrovia, entretanto essa empresa só concluiu alguns trechos iniciados na administração anterior e inaugurou as estações de Acopiara e Iguatú ainda em 1910, e iniciou o prolongamento para Larvas e em seguida suspendeu as obras do mesmo. Em 25 de agosto de 1915 foi declarado caduco o contrato de arrendamento com a SARCCOL, pois essa empresa deixou de realizar as obras prevista em contrato além de cometer outras irregularidades.

“Sua administração foi, contudo, autêntico fiasco; a administração inglesa da The South American Railway Construction Company Limited ... provou, não só supina incapacidade na sua direção com pronunciada ganâncias e propósito de lesar a fazenda nacional”. (Oliveira, 1994, p. 115).

Esta é somente uma das críticas feitas em relação ao contrato de arrendamento estabelecido entre a RVC e a SARCCOL, pois elas são inúmeras. Pela importância política, estratégica e econômica que a estrada de Baturité representava para o Governo Republicano era compreensível que este procurasse o meio mais eficiente, para fazer esta ferrovia alcançar os seus pontos preestabelecidos no menor tempo possível. Para isso, a melhor saída seria romper os contratos de arrendamentos estabelecidos anteriormente e transferir para a empresa inglesa, a SARCCOL, para que esta pudesse apressar os prolongamentos da RVC, ou seja, das Estradas de Ligação e Sobral ao Norte e Baturité ao Sul. Na verdade a administração desta empresa foi um enorme fiasco e atrasou o avanço destas estradas por 5 anos, depreciou os equipamentos já existentes e praticamente não honrou os compromissos estabelecidos pelo contrato de arrendamento. Apesar dos problemas econômicos enfrentados pelo país e pela Rede Viação Cearense, entre 1910 e 1915 suas ferrovias apresentaram superávits, a Baturité com média aritmética anual em cerca de 14,92%, e a Sobral com cerca de 11,09%. Embora esta última tenha apresentado déficit em 1912 e 1913, mas o seu saldo médio do período foi positivo.

O ano de 1915 foi marcado por uma forte seca. Apesar da crise provocada pelos efeitos da Primeira Guerra Mundial, o Governo Federal decretou a continuação do prolongamento da RVC com o objetivo de socorrer os flagelados da seca ao Sul (E.F. Baturité) deu início a construção do trecho entre Iguatú e Cedro com 51,700 km que empregava em média 3.200 trabalhadores, beneficiando aproximadamente 16.000 pessoas. Na frente Norte, a ferrovia de Sobral com 38 km em construção, trecho entre Sobral e Cratús, chegou a empregar 3.000 operários e no ano de 1916 manteve uma média mensal de 2.500 pessoas trabalhando. Os relatórios do governo que tratavam da seca e dos seus efeitos justificavam o prolongamento da RVC. Os dados eram desesperadores e reafirmavam a importância social e estratégica da E.F. Baturité, que além de proporcionar emprego aos flagelados da seca era um eficiente meio de transporte dos gêneros de

primeira necessidade para o socorro dos flagelados como também suprir a região por ela servida. Com a chegada das chuvas em 1916 foram suspensos os trabalhos de construção nas ferrovias da RVC.

Em 1919, antes de superar os efeitos da seca citada acima, o Ceará foi novamente atingido por outra seca que provocou efeitos arrasadores e fez com que o governo retomasse as obras das estradas de ferro da RVC. Para agilizar o combate as secas e os seus efeitos, o governo procurou combinar ação conjunta de vários órgãos federais com este fim e em 1919, através do Decreto nº 3.965, de 25 de dezembro deste ano, a RVC ficou subordinada à administração da Inspectoria Federal de Obras Contra as Secas-IFOCS. Este decreto proporcionou a construção de grandes barragens destinadas a armazenagem de água para a irrigação e consumo da população, animais e da própria ferrovia. A vinculação administrativa da RVC com a IFOCS terminou em 5 de abril de 1923. Novamente as estradas de ferro de Baturité e Sobral serviram para diminuir o impacto do flagelo social provocado pela seca de 1919 -1920. Com a autorização do ministro para retomar os trabalhos de construção das ferrovias, só no mês de fevereiro de 1920 achavam-se alistados 12.850 operários, representando a média de 64.250 pessoas socorridas, Ferreira (1989). Em 1920 as obras da RVC foram suspensas e posteriormente foram retomadas.

Os efeitos das secas, da Primeira Guerra Mundial e da crise econômica sobre o país, refletiram diretamente no processo de construção e desempenho econômico e financeiro das ferrovias brasileiras, sobretudo nas nordestinas. Durante a Guerra (1914-1918), o Governo Federal construiu cerca de 163 km estradas de ferro no Ceará pelos motivos indicados acima, enquanto as demais ferrovias mantiveram-se com as suas construções paralisadas.

“Neste período, apenas a Viação Férrea Cearense, constituída pelas estradas de ferro de Baturité e de Sobral, apresentou uma melhor rentabilidade, fato que é explicado em grande parte pela expansão da quilometragem de suas vias férreas nas áreas algodoeiras do Estado do Ceará, enquanto as demais estradas de ferro nordestinas permaneciam sem qualquer alterações. Nos demais períodos, os problemas financeiros das ferrovias decorriam das dificuldades normais das lavouras exportáveis, do fracasso das tentativas de diversificação da carga como alternativa para elevar a rentabilidade das ferrovias e da defasagem do reajuste das tarifas com relação à variação dos níveis de preço e da taxa de câmbio” (Siqueira, 1991, pp.121,122)

Uma observação pouco atenta, em princípio, concordaria com a justificativa de Silveira, em que afirma que o prolongamento das ferrovias do Ceará para as áreas algodoeiras contribuía para uma melhor rentabilidade da RVC, no entanto o período entre 1914 e 1920, além de sofrer os efeitos da Guerra, o Ceará passou por duas secas (1915 e 1919) e ambas ocasionaram verdadeiras devastações nas atividades agrícolas e pecuárias do Estado e da Região. Os dados do

Ministério da Agricultura mostram uma queda brusca na produção agrícola do Ceará, nestes anos de seca, no entanto o resultado financeiro das ferrovias cearense foi significativo no decorrer deste período, como demonstra a tabela abaixo. Neste quinquênio todos os exercícios apresentaram saldos positivos, embora o último tenha tido uma expressiva queda na renda bruta e líquida dessas ferrovias:

TABELA 7

MOVIMENTO FINANCEIRO DA RVC. ENTRE 1916 E 1920		
	E.F. BATURITÉ	E.F. SOBRAL
1916	38,30%	29,13%
1917	38,81%	23,59%
1918	38,71%	30,50%
1919	27,76%	13,80%
1920	14,52%	10,10%

FONTE: Ferreira, Bendito Genésio. A E.F Baturité: 1870-1930 e Oliveira, André Frota de. A E.F. Sobral, 1994.

Apesar das dificuldades políticas, econômicas e sociais em que o país estava submetido, os resultados financeiros das estradas da RVC, superaram todas as estimativas. As receitas destas ferrovias no período indicado foram provenientes de variadas fontes; nos anos de seca, o peso dos produtos alimentares foi significativo para a rentabilidade da RVC, juntamente com o material de construção para as barragens, que estavam sendo construídas nas regiões tributárias destas ferrovias, inclusive para o avanço das obras das próprias estradas de ferro. Mesmo com a seca, o algodão continuou sendo um item importante para a receita das vias férreas. O transporte de passageiros representou em média cerca de 20% da receita da RVC neste período.

O aumento da receita dessas ferrovias foi bastante lento com algumas fortes oscilações, sobretudo nos anos de crise econômica ou com prolongadas estiagens. Em 1914, ocorreu uma expressiva diminuição de 26,12% da receita da E.F. Baturité em relação ao ano anterior, enquanto a receita da E.F. Sobral manteve-se constante. No entanto, no ano seguinte, a receita da Baturité elevou-se em 14,71%, mesmo com os efeitos do “Conflito Mundial” e da “Grande Seca” deste ano (1915). A Guerra terminou em 1918, mas a seca voltou em 1920, e seus efeitos geraram um enorme contingente de flagelados, e um forte declínio nas atividades agrícolas, o que, consequentemente, contribuiu para a queda na receita da Baturité, que ficou em torno de 15,21%, e no ano seguinte (1921) houve a elevação da mesma em 25,90%. Neste ano, as despesas se

mantiveram sem alterações, mas de acordo com os dados da tabela acima o saldo da Baturité, em 1920, teve 52,27% de queda em relação ao ano anterior e uma significativa elevação no ano seguinte. No caso da E.F. Sobral esta queda foi de 26,81%.

A E.F. Baturité foi projetada com critérios estritamente econômicos e deveria ser construída no trecho entre Fortaleza e Baturité para transportar o café produzido nesta área até o porto de onde sairia para o mercado externo. Pouco tempo depois de concluído seu primeiro trecho, esta foi encampada (entre 1875 e 1877) pelo Governo Imperial e tornou-se uma ferrovia nacional e de integração. A partir deste momento estabeleceu os limites e os pontos do país em que os seus trilhos iriam chegar. Seu avanço foi lento e marcado por crises econômica, política, social e climática e nunca alcançou o seu ponto final (Petrolina, Vale do São Francisco). Chegou apenas em um ponto intermediário, que é a cidade do Crato, local em que ficou estacionada desde do ano de 1926.

O andamento das obras da Baturité e implantação da Sobral, em parte, foram determinado pelas fortes estiagens periódicas (secas) ocorridas entre 1870 e 1926 na região Nordeste e no Ceará em particular, mas também por períodos com chuvas catastróficas, que provocaram grandes cheias e destruíram obras de arte, ponte, túneis e trechos das ferrovias. Estas chuvas provocavam prejuízos para a agricultura e pecuária e danos materiais e financeiros para as estradas de ferro.

A E.F. Baturité por duas vezes serviu para o deslocamento de tropas e equipamentos militares. Uma dessas operações ocorreu em 1914, com objetivo de acabar com um levante armado na região do Juazeiro e Crato. Embora os trens só chegassem até o Iguatu, mesmo assim diminuía bastante o trecho em que os soldados teriam que deslocar a pé até a região rebelada. Depois de submeter Juazeiro e o Crato, os rebeldes sediciosos deslocaram para a capital e marcharam sobre a mesma, sem que as forças de defesa impedisse tal ousadia. Por conta deste movimento denominado Sedição do Juazeiro, o Presidente da República decretou o Estado de Sítio em 14 de março de 1914, com esta medida o governo visava a acabar com o movimento rebelde e estabelecer a paz no Estado. Depois de uma série de negociações, a situação de “beligerância” foi aos poucos chegando ao entendimento “favorável” para ambas as partes.

Com o deslocamento de tropas legais e rebeldes (nos dois sentidos), as atividades da ferrovia foram bastantes “prejudicadas”; ou seja, o transporte de cargas e passageiros passou por fortes alterações. Neste período, a administração da RVC estava sob o controle da SARCCOL, que paralisou uma série de obras, inclusive suspendeu a construção do ramal de Icó, iniciado em agosto de 1913. Com isso, lesou os interesses públicos e particulares. A empresa responsabilizou

o movimento sedicioso pela suspensão dos trabalhos da ferrovia; no entanto, depois que terminou a Sedição do Juazeiro, a SARCCOL não providenciou o retorno das obras. Na verdade estava necessitando desta justificativa para tomar medidas prejudiciais à sociedade brasileira além de descumprir o contrato de arrendamento estabelecido com a União.

A Coluna Prestes também foi motivo de mobilização militar e a E.F. Baturité era o meio mais eficiente e rápido para o deslocamento de tropas e seus equipamentos para combater os “Revoltosos”. A “Coluna” se deslocava no sentido Sul-Norte e obrigatoriamente tinha que atravessar os trilhos da ferrovia em alguma área do Estado, pois os mesmos estavam chegando em Juazeiro. No início de janeiro, a Coluna estacionou na região de Saboeiro e Armeiroz. Novamente, por conta da sua presença, o tráfego ferroviário ficou irregular e em vários dias foi interrompido, tanto na estrada tronco (principal) como no ramal de Cariús. A incursão da Coluna Prestes nesta região do Ceará ocorreu nas primeiras semanas de janeiro de 1926. Essa área está localizada a 457 km ao Sul de Fortaleza e a 143 km ao norte do Crato-Juazeiro.

Como a Coluna estava se deslocando para o Norte do Estado, consequentemente atravessou a região servida pela E.F. Sobral, e nos dias em que permaneceu por lá, destruiu os aparelhos do serviço telegráfico das estações de Ipu, Ipueiras, Charito, Nova Russas e Pinheiro. A E.F. Sobral não foi usada para o transporte de tropas para combater a Coluna, pois as mesmas teriam que se deslocar do porto de Fortaleza em navios até o porto de Camocim, no litoral Norte do Estado, para de lá embarcar em trens e seguir ao interior. Tal operação demandava muito tempo e não gerariam os resultados esperados.

De acordo com os responsáveis pelo combate à Coluna Prestes, as tropas seriam transportadas pela E.F. Baturité até a localidade próxima à região onde a Coluna estava passando, para seguirem no seu “encalço” e combaterem os revoltosos. Segundo Benedito Genésio Ferreira, a direção da RVC organizou 237 trens especiais para transporte de forças militares, víveres, material bélico e animais, com um total de 686 vagões e 27.861 km de percursos. Não existia nada de anormal nesta operação já que a E.F. Baturité compunha o rol das ferrovias consideradas estratégicas e de integração. Em apenas 12 anos, a Baturité serviu duas vezes de meio para garantir a “Razão de Estado”. Das quatro ferrovias do Nordeste construídas com este objetivo, duas serviram para o transporte de tropas destinadas a sufocar movimentos contestadores da ordem vigente. A primeira foi a E.F. São Francisco que fez uso dos seus trens para transportar as tropas que combateram os rebeldes de Canudos nos Sertões da Bahia e a Segunda foi a E.F. Baturité que transportou tropas com o mesmo fim, em 1914 e 1926, respectivamente para combater os rebeldes da Sedição do Juazeiro e da Coluna Prestes.

O governo exerceu um papel fundamental para a implantação, execução e manutenção destas ferrovias e as mesmas atenderam em boa medida os interesses para os quais foram criadas. A E.F. Baturité é um exemplo que combina questão de Estado com o desenvolvimento de várias atividades econômicas locais, nacionais e internacionais. Por outro lado, é significativo o fato desta ferrovia ter apresentado superávits do início do século até a passagem da Coluna Prestes (1901-1926), com apenas três exercícios deficitários no decorrer deste período. Este desempenho financeiro foi importante, mas não determinante, porque havia a decisão política de continuar fazendo com que seus trilhos avançassem para o seu ponto final anteriormente estabelecido. Sem o Estado, provavelmente a E.F. Baturité ficasse estacionada em Baturité, área produtora de café. Não alcançou o ponto estabelecido, porém a mesma avançou com seus trilhos muito além desta citada localidade. Foi assim, também com as estradas de ferro Recife ao São Francisco e Bahia ao São Francisco; ou seja, foram todas, juntamente com Central da Bahia, “Estradas de Estado” e, como tal, o Estado era o responsável pela construção e desenvolvimento destas ferrovias.

A partir da inauguração das estações de Juazeiro e Crato em 1926, a ferrovia do Baturité ficou estacionada nesta localidade, e nos últimos anos da década de 20 não houve avanço da RVC, exceto a conclusão de alguns pequenos ramais⁶¹. A pós a Revolução de 30, ocorreu a retomada das obras de açudagem da região, como também da RVC, que deu seguimento ao prolongamento do ramal da E.F. Baturité, que parte de Arrojado em direção a Leste e avança pelo Estado da Paraíba, passa em Souza, Pombal e segue até Patos, local em que deveria estabelecer ligação com os demais estados do Nordeste por meio da Rede Great Western, entretanto a mesma só veio a ocorrer muitos anos mais tarde sob a direção da Rede Ferroviária do Nordeste-RFN. Este ramal conta com um sub ramal que tem ponto final em Cajazeira; todo este trecho foi concluído em 1937. A RVC além de estabelecer ligação com a ex-Rede Great Western, também ligou-se com a E.F. Moçoró, em Souza, mas este fato só veio a ocorrer no início da década de 50.

O prolongamento da E.F. Baturité continuou lentamente para o norte, no decorrer dos decênios de vinte e trinta o avanço da “Estrada de Ligação foi quase nulo, tanto é verdade, que a ligação com a E.F. Sobral só ocorreu em 1950. A E.F. Sobral também não avançou além da fronteira do Ceará, apesar da sua importância para a região de que é tributária. Era intenção do governo pós trinta apressar o prolongamento deste trecho da RVC, mas não foi possível a sua realização. Quanto à estrutura material das ferrovias que compunham a RVC cabe destacar que

⁶¹A E.F. Baturité tem uma série de pequenos ramais, como: Maranguape, Cairus, Mucuripe (porto de Fortaleza), Barbalha e para o Norte segue o ramal de Itapipoca, antes “Estrada da Ligação”, e para o sul o ramal de Patos. Parte desses ramais foram concluídos na década de 20 e o último na de 30. O I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: FIBGE, 1964, op. cit., pp. 110, 111.

nos primeiros anos da República o país foi submetido a um conjunto de crises profundas e que tiveram no funcionamento estrutural das ferrovias brasileiras. As estradas de ferro do Ceará também sentiram os impactos desse processo. No ano da Proclamação da República, a E.F. Baturité apresentou um saldo de 30,70%, uma quantia de 81:648\$950 e no ano seguinte operou com déficit de 12,80% equivalente a 45:804\$440 e continuou com déficit até 1898, ano em que a Baturité foi arrendada pela primeira vez. Todas estas circunstâncias têm implicações na estrutura material desta estrada.

Esta estrada passou por três arrendamentos entre 1898 e 1910, e apresentou superávits no decorrer desse período, exceto os exercícios de 1901 e 1902. Isto não significa que as suas condições materiais eram ótimas, mas o suficiente para que os serviços ferroviários operassem sem alterações. A estrutura material da ferrovia era composta com todos recursos materiais que incluía as instalações como: edifícios (estações, oficinas e armazéns), vias permanentes, material rodante (carros e vagões) e material de tração (locomotivas). A eficiência operacional de uma ferrovia depende das condições deste material e conseqüentemente de uma boa administração dos mesmos. O grande problema de um país como o Brasil é que todos estes equipamentos, exceto parte dos carros e vagões fabricados no país, os demais são provenientes do exterior.

Para manter toda estrutura ferroviária funcionando adequadamente, sobretudo em momentos de crises, depende de uma série de fatores como a capacidade de pagamentos do país, pois a maioria absoluta destes equipamentos são importados, depende também da qualidade destes, se é adequado às necessidades da empresa para atender a demanda dos serviços exigidos pela comunidade e pelo governo. É necessário que a ferrovia disponha de mão-de-obra qualificada para operar adequadamente os equipamentos, como também tem que manter em bom estado de conservação as vias permanentes e o material rodante. Para tanto, a ferrovia tem que contar com um número de trabalhadores (levando-se em conta cada especificidade da empresa) capazes de realizar as tarefas exigidas para o bom desempenho das estradas de ferro, seja no Nordeste ou em qualquer região do país.

A primeira ferrovia cearense enfrentou muitas dificuldades no decorrer de sua existência e procurou superá-las. Segundo os relatórios da Baturité e das ferrovias em geral, um dos períodos mais críticos para o funcionamento dessas foi durante o Governo Campos Sales, marcado por uma forte depressão, superado somente pela crise decorrente da deflagração da Primeira Guerra Mundial, porque estas crises dificultavam a importação de equipamentos necessários para a construção e desenvolvimento das ferrovias do país. Enquanto durou a Guerra, 1914-1919, as exportações e importações brasileiras sofreram expressivas quedas.

Restava às Cias. férreas a opção de recuperar os equipamentos danificados. Para isso, era necessário a existência de oficinas equipadas e com mão-de-obra especializada para realizar o concerto de todo o material rodante e para a manutenção das vias permanentes. Entre 1900 e 1910 não existiam dados disponíveis para que hoje possamos fazer uma análise mais consistente das condições materiais destas estradas, mas pelos indicadores financeiros do período é possível concluir que as condições materiais das ferrovias cearenses eram satisfatórias, mesmo considerando as acentuadas quedas da receita da E.F. Baturité nos três primeiros anos deste século. Esta queda girou em torno de 46,93% ao ano tendo, como referência o ano de 1900, sendo que 1901 e 1902 a ferrovia operou com déficits de 28,60% e 15,40%, respectivamente; as despesas também caíram em menor proporção, com média anual em torno de 23,13%.

A receita desta estrada foi de 1.458:372\$700 em 1900 e só conseguiu atingir o mesmo nível em 1910 com 1.458:638\$700, isto em termos relativos visto que neste período houve alguma inflação. Após dois exercícios com déficit, a Baturité passou a operar com superávits. Quanto à E.F. Sobral, no que diz respeito ao seu movimento financeiro também, apresentou queda da receita em cerca de 30,04% anual e da despesa em 18,11%. Nos anos seguintes manteve-se constante seu desempenho financeiro, apresentando melhora em relação à Baturité. Apesar da falta de dados, tudo indica que suas condições materiais foram mantidas em um nível aceitável frente às dificuldades impostas pelas crises econômicas e financeiras do país, particularmente nos primeiros três anos do século XX.

6.2 O Caso SARCCOL: da Ineficiência Privada à Intervenção Pública

No quinquênio (1911-1915) as ferrovias cearenses estavam sob a administração da SARCCOL. Esperava-se que o desempenho das estradas que formavam a RVC viesse, melhorar para que pudesse ser oferecido um eficiente serviço de transporte e comunicação para as regiões a que serviam; no entanto, o que se viu foi uma série de irregularidades e desmandos. Com o objetivo de diminuir custos, a SARCCOL demitiu operários que trabalhavam nas oficinas de reparos e reposição de equipamentos. Esta medida implicou na redução da já insuficiente quantidade de material rodante e de tração, com fortes implicações para a regularidade do tráfego ferroviário. Como ocorreu com a Great Western, a SARCCOL também atrasou a entrega das mercadorias que iam se acumulando nos armazéns da Capital, dos portos (Fortaleza e Camocim) e do interior, atrasando a sua entrega por mais de 30 dias.

Este procedimento da SARCCOL gerou reclamação de todos aqueles que dependiam ou usavam os seus serviços, pois nestas condições a empresa causava prejuízos à União e ao Público

em geral. O processo para a importação de equipamentos era muito lento, associado com a falta de reparos do material rodante que estava fora de operação, tudo em consequência de uma forte crise dos serviços de transporte. Esta situação perdurou durante todo período da administração da SARCCOL. Além das péssimas condições operacionais das oficinas e dos armazéns, as vias permanentes, também não eram reparadas, tendo como resultado os constantes descarrilhamento de trens e a diminuição da velocidade dos mesmos, sem que nenhuma medida fosse tomada contra todo este descaso por parte da empresa inglesa, embora o Ministério da Viação Pública e do Ministério da Agricultura tivesse conhecimento dessa situação.

Não há qualquer justificativa para esse descaso administrativo da SARCCOL ao danificar o patrimônio da União e provocar prejuízos ao público em geral, no entanto isso foi tolerado durante cinco anos por quem de obrigação deveria assegurar os interesses da União e da sociedade brasileira; ou seja, o próprio governo. Durante a administração da SARCCOL, o movimento financeiro da E.F. Baturité apresentou superávit e o da Sobral apresentou dois exercícios com déficit, mas o resultado final foi superavitário. Com isso, apenas a SARCCOL foi beneficiada com o contrato de arrendamento realizado em 1910 e rompido em 1915. O retorno da RVC e suas ferrovias para a administração do governo em quase nada melhorou as condições materiais e de tráfego, pois o país estava submetido aos efeitos das crises externas e internas, provocadas pela deflagração da Primeira Guerra Mundial, e as mesmas tiveram que operar com os equipamentos que estavam em uso antes do contrato de arrendamento destas estradas para a SARCCOL em 1910.

Com o fim da Guerra e o restabelecimento do comércio internacional, a importação de equipamentos e material necessário para a construção e desenvolvimento das ferrovias poderia melhorar significativamente as condições materiais da RVC. Para isso, era necessário elevadas somas de capitais, mas naquele momento o país não dispunha de verbas e ao mesmo tempo o governo tinha que reequipar as ferrovias de todo país. As ferrovias cearenses foram melhorando suas condições materiais de forma muito lenta; portanto, só restava usar o material disponível até à exaustão e recuperar aquele que avariasse ou quebrasse. Desta forma, as oficinas de reparos e consertos de equipamentos eram fundamentais para o funcionamento das estradas de ferro nestes períodos de crises. Para as estradas de ferro da RVC, a década de 20 do século XX foi marcada por crises política e econômica, pois o país estava passando por crises. De 1924 a 1930, a RVC operou em regime de déficit.

A construção das estradas de ferro do Ceará foi impulsionada nos períodos de fortes secas com efeitos catastróficos para a população e sua economia. No que diz respeito à mão-de-obra

empregada nas obras das estradas e posteriormente no funcionamento das mesmas, os dados são caóticos, sobretudo no período entre 1875 e 1900. De modo geral os relatórios ou FALA de Presidentes das Províncias no Império e Presidentes do Estado na República indicam o número de trabalhadores, sobretudo para a construção da estrada. Mas não há uma classificação a respeito do tipo de trabalho ou função que cada grupo exerceu. A partir de 1900, começa a aparecer de forma mais definida as funções dos trabalhadores nas estradas de ferro. Na construção predomina os grupos de trabalhadores temporários e diaristas e para o funcionamento operacional das ferrovias temos os trabalhadores fixos ou permanentes com funções definidas; embora, nesta etapa, parte significativa dos trabalhadores continuassem como diaristas ou temporários na empresa.

Na administração da SARCCOL ocorreram muitas irregularidades, já mencionadas anteriormente. Para Ferreira (1989) e Oliveira (1994) esta empresa não só infringiu as normas estabelecidas pelo contrato de arrendamento, como também cometeu uma série de arbitrariedades contra os trabalhadores brasileiros, além da opressão exercida sobre eles. Para completar os seus abusos e achando pouco os seus desmandos, deixou de efetivar o pagamento dos operários da E.F. Sobral, com a alegação de que não havia dinheiro, no entanto fez o pagamento para os operários de origem inglesa. Por conta dos baixos salários, os trabalhadores fizeram greve de 1 a 20 de março de 1912. Como se vê, os atritos com a SARCCOL foram inúmeros. Neste mesmo ano, a Cia. Inglesa, além de não honrar os seus compromissos, tentou obrigar o governo a pagar o material rodante, que era fundamental para o tráfego ferroviário. Caso não houvesse o pagamento, ela paralisaria os serviços da ferrovia. Como esta jogada não deu certo, a SARCCOL demitiu vários operários, mas tal demissão foi cancelada através do aviso nº 159 da fiscalização federal.

De acordo com os dados disponíveis em 1915, havia 8 engenheiros trabalhando na RVC e em 1919 a E.F. Baturité tinha 264 empregados “titulados” distribuídos em várias funções exercidas nas repartições da ferrovia, como: administração central, tráfego e locomoção. Isso representava 0,51 empregado por km em tráfego, um número muito baixo para o padrão ferroviário da época, e que nesta relação não incluía os trabalhadores temporários e diaristas. Os diaristas tinham um peso significativo, pois recebiam 44,34% da verba destinada ao pagamento de pessoal, portanto havia elevado número de operários nestas condições, já que seus salários eram os mais baixos.

As condições de trabalho nas ferrovias eram muito precárias. O Decreto nº 3.990 de 3 de janeiro de 1920, concedeu uma gratificação extraordinária a todos os funcionários federais.

Houve uma redução do número de operários na estrada neste período e um aumento das tarefas dos demais, inclusive com a elevação das cargas horárias das jornadas de trabalho noturno. Tais medidas geraram descontentamento nos trabalhadores associado à falta de pagamento da gratificação dos meses de fevereiro e março de 1921, esses fatores resultaram numa tentativa de greve que deveria acontecer a partir de 21 de maio, mas a paralisação durou apenas algumas horas e gerou a punição dos cabeças do movimento da E.F. Baturité, com a dispensa dos mesmos. Apesar das condições de trabalho, em que faltavam casas para o pessoal de via permanente dos baixos salários e jornadas excessivas, só veio a ocorrer um aumento de salário (provisório) apenas três anos mais tarde, concedido pelo Decreto nº 4.871 de 11 de novembro de 1924. Nesse contexto, começou a surgir um novo elemento no cenário das ferrovias, a presença dos trabalhadores exigindo seus direitos, que o certamente provocou um forte efeito político naquele período, pois os mesmos não podiam mais ser ignorados, eram imprescindíveis para o funcionamento e desenvolvimento das ferrovias.

Outro elemento importante para o desempenho da RVC era a política tarifária para o setor, pois se o governo brasileiro compreendia que a função das estradas de ferro não era auferir renda ou lucros diretos e sim facilitar o povoamento regular do território nacional e desenvolver a agroindústria. Portanto as tarifas deveriam ter estreitas relações com estes princípios do Governo Federal para que pudesse favorecer de forma mais ampla possível o transporte de pessoas e de todos os tipos de produtos e mercadorias. Para atender adequadamente o transporte, as ferrovias cearenses em 1892 tinham 17 tarifas diferentes, inclusive as tarifas de passageiros eram classificadas em três grupos: 1ª, 2ª e 3ª classe. Nas ferrovias cearenses, de modo geral, o preço das passagens da 2ª classe era 50% do da 1ª classe. A política de tarifas do governo era diferenciada, tanto para regiões como para produtos. Segundo Flavio Saes, em 1894, ocorreu aumento de tarifas para as ferrovias de São Paulo, entretanto o mesmo não foi estendido às ferrovias do Ceará. Isto confirma a diferenciação desta política.

A questão da política de tarifas e a instabilidade política e econômica do país, associada à flutuação do câmbio, foram fatores geradores de conflitos, sobretudo entre os exportadores e as Cias. férreas. Com o arrendamento da E.F. Sobral, em 1897, e da E.F. Baturité, em 1898, ficou estabelecido que os arrendatários tinham o direito de a cada dois anos modificar os horários e fazer a revisão das tarifas, sendo que caberia ao governo aprovar estas alterações. As tarifas da E.F. Baturité e da E.F. Sobral eram diferentes. Com a transferência dos contratos de arrendamentos destas ferrovias para a SARCCOL, o governo impôs igualdade das tarifas e deveria vigorar aquela que fosse mais baixa. Segundo a cláusula XXVII do contrato de

arrendamento, estabelecia-se que cada vez que a renda líquida da RVC excedesse 12% o governo teria direito de exigir a redução de tarifas, sobretudo aquelas diferenciadas para os grandes percursos e para os produtos destinados à exportação.

O Governo Federal tomou medidas concretas para diminuir as tarifas da RVC, porque considerava os custos do transporte ferroviário no Ceará proibitivo ao desenvolvimento das áreas servidas por estas ferrovias. Portanto era de conhecimento público que antes de 1910 muitas mercadorias (algodão e peles) das áreas servidas pela E.F. Baturité foram desviadas para o porto de Mossoró no Rio Grande do Norte. O transporte destes produtos era feito por animais e com custos bem menores do que se fossem transportados pela ferrovia, como mostram os Relatórios do Ministério da Agricultura (1910). Em 1912, o governo promoveu alteração das tarifas, válidas por três anos, no entanto elas permaneceram as mesmas até 1927, com algumas modificações periféricas, como a medida governamental que reduziu as tarifas para o transporte de gêneros de primeira necessidade, destinados ao socorro dos flagelados da seca no período de 16 de fevereiro a 22 de maio de 1920.

No decorrer do período, de 1912 a 1924, houve elevação dos preços dos produtos da região e de consumo ferroviário. Produtos como ferro, máquinas, combustíveis aumentaram entre 200% e 300% e as outras mercadorias tiveram seus preços elevados na mesma proporção. Dessa forma não era possível manter as tarifas de 12 anos atrás. Os próprios relatórios da RVC e do Ministério da Viação e Obras Públicas apontavam a defasagem das tarifas. De 1924 em diante, a E.F. Baturité passou a operar em regime de déficit, as baixas tarifas dos serviços de transporte, tiveram significativa contribuição para os resultados insatisfatórios da ferrovia. Em 1925, foi feita uma proposta de elevação de tarifas em torno de 17% e em 11 de setembro de 1927 foram aprovadas novas tarifas para RVC.

A remuneração das ferrovias era feita pelo transporte de passageiros, bagagens, mercadorias, encomendas e animais e discriminados de acordo com o tipo transportado; isto é, mercadorias em toneladas, passageiros em números, bagagens em volumes (posteriormente em toneladas), madeiras em m³ e animais em cabeças: a tarifa de cada item destes era diferente. Utilizando esta distinção para classificar os bens e produtos transportados pelas ferrovias, o item mercadorias separadamente representava em média cerca de 51,95% das cargas transportadas pela E.F. Baturité e 69,10% da E.F. Sobral no período entre 1890 e 1900 e, respectivamente, 63,03% e 75,58%, de 1900 a 1910.

A parcela total da receita da E.F. Baturité e da Sobral proveniente do transporte de passageiros no período entre 1890 e 1900 foi, respectivamente, em torno de 43,38% e 19,50%

(média anual) e nas duas décadas seguintes, 1900-1920, representou 31,40% e 16,40%. No período entre 1920 e 1930 esta média continuou caindo, representando 26% para a receita global da Baturité e manteve igual para a Sobral; ou seja, cerca de 17%. No decorrer da década de 30, este quadro continuou sem alteração para a Baturité e ocorreu uma significativa elevação para a Sobral, representando 25% de sua receita. O aumento do número de passageiros transportados pelas ferrovias da RVC, nestas três décadas, foi significativo, passou de 70.250 pessoas em 1901, para 553.013, em 1922, e no período entre 1926 e 1936 girou em torno de 1.000.000 e 1.100.000 de passageiros transportados pela E.F. Baturité. Já o crescimento do número de passageiros pela E.F. Sobral foi mais lento neste período. Teve a seguinte evolução, passou de 17.226 pessoas em 1901 para 45.528 em 1911 e 68.838 em 1922 chegando em 1936 com 116.171 passageiros transportados. O restante da receita das ferrovias foi composta pelo transporte de animais, bagagens e encomendas. Todo este conjunto de bens e passageiros transportados pelas estradas de ferro compusera a rentabilidade das mesmas, Siqueira (1991).

Da inauguração da E.F. Baturité, em 1875, até 1895, o café ocupou o primeiro lugar entre os produtos transportados pelos trens desta ferrovia, mas a partir de 1900 foi superado pelo algodão. O algodão continuou sendo o produto que representava a maior tonelage transportado pelas ferrovias da RVC, sendo superado por alguns produtos (gêneros alimentares) em épocas de grandes secas, para depois voltar ao normal. O algodão chegou em alguns momentos (1917) a representar 51,40% da receita de Baturité. Com a E.F. Sobral não foi diferente, o algodão é um produto sujeito a oscilações tanto na sua produção, que depende das condições climáticas, como na comercialização, que é bastante instável. Embora o algodão tivesse grande importância para a receita da RVC, frente à sua instabilidade o governo criou uma tarifa diferenciada e flexível para este produto, que podia oscilar de acordo com as condições de produção e de mercado, e isto trouxe problemas para a receita das ferrovias. Quando caiu os preços do algodão no mercado internacional diminuiu as tarifas do seu transporte nas ferrovias da RVC.

O estudo de Saes (1981) a respeito das ferrovias de São Paulo indica que o transporte de passageiros não representou um papel de destaque para aquelas empresas. Ferreira (1989) faz o mesmo raciocínio em relação às ferrovias do Ceará. Entretanto, cabe ressaltar que a participação do transporte de passageiros para a receita da Estrada de Ferro Baturité representou em média 43,38% , na última década do século XIX; apesar do declínio verificado nas décadas posteriores, continuou com médias entre 31% e 26% da receita global. Já para a E.F. Sobral esta participação foi bem menor, mas também teve sua importância como demonstram os dados anteriormente mencionados. É importante destacar que entre 1900 e 1923 as ferrovias apresentaram superávits e

de 1924 até 1930 operaram em regime de deficits e, a partir de 1931 até 1940, tivemos a combinação de saldos positivos com alguns déficits, sendo que a média de seus resultados financeiros no decorrer desta década foi superavitário, e deficitária no período de 1941 a 1957 (com alguns saldos positivos). Estas ferrovias, construídas e mantidas com investimentos públicos, foram fundamentais para o processo de acumulação do setor privado da região servida por elas, além de assegurar os objetivos políticos, sociais e estratégicos do Império e da República, porém não foi possível estabelecer a sua principal ligação.

Em 1936, a E.F. Baturité alcançou o seu ponto máximo (Patos-PB) e praticamente estacionou nesta localidade, e continuou com seu prolongamento para o norte, e estabeleceu ligação com a E.F. Sobral em 1950. Essas estradas respectivamente, com ponto inicial em Fortaleza no litoral Central do Ceará e em Camocim no litoral Norte, ambas estabeleceram ligação entre si 71 anos depois de iniciada a construção das mesmas. Com a conclusão dessas estradas em 1973, tornou-se possível a ligação por ferrovias entre São Luís do Maranhão e Santana do Livramento no Rio Grande do Sul, na fronteira com o Uruguai. A Rede de Viação Cearense-RVC é formada com uma única linha “sem cruzamentos” verticais ou horizontais, veja o GRÁFICO ESQUEMÁTICO 6 no final deste capítulo que mostra a representação gráfica da RVC.

6.3 Piauí e Maranhão: na Ponta dos Trilhos.

A E.F. São Luís-Teresina⁶² foi a primeira ferrovia do Nordeste construída depois da Proclamação da República e inaugurada em 1895. Sua concessão é de 1889, feita ainda no Império a uma empresa privada, para explorar o trecho entre Caxias e Timon (antes Cajazeiras), posteriormente foi encampada pelo governo Federal. Esta estrada tinha por objetivo ligar São Luís-Teresina por meio de uma ferrovia, mas este trecho só foi concluído em 1920. Sua extensão é de 476 km, incluindo os seus ramais. Como tudo no Nordeste recebe apelido, a E.F. São Luís-Teresina também recebeu o seu: ficou conhecida como “Estrada do Côco”, porque atravessava uma extensa área em que estava estreitamente ligada a extração de côco babaçu. Sua principal atividade econômica, o babaçu era um dos principais produtos transportado por essa ferrovia, juntamente com a produção de arroz, embora transportasse algodão, cereais, madeira, peles e passageiros.

⁶² A E.F. São Luís-Teresina foi inicialmente organizada por uma empresa particular em 1889, em seguida teve início o trabalho de construção, mas não progrediu. Organizou-se uma nova Cia. com capitais locais para continuar com o projeto. A ferrovia recebeu o nome de senador Furtado e depois E.F. Caxias a Cajazeiras. Em 1903, foi organizado uma Cia. para construir uma ferrovia entre São Luís Teresina. Coverdale & Colpitts, v. III-B. Brasília: GEIOT, 1966, p. 9.

Esta ferrovia foi construída e mantida pelo Governo Federal, pois a rentabilidade do seu tráfego não proporcionava receita que superasse sua despesa. Sempre operou em déficit e, é tributária de áreas pouco habitadas e com baixa produção agrícola e pecuária, portanto o número de passageiros por ela transportado era pequeno. Como se tratavam de regiões pouco povoadas, a encrementação do comércio também era limitada e o volume de mercadorias e produtos transportados tinha pouco peso na receita da ferrovia. O tráfego da estrada jamais alcançou volume suficiente para torná-la uma empresa viável, Coverdale & Colpitts (1966). Embora esta ferrovia não fizesse parte das chamadas estradas de integração, seu traçado tinha estreita relação com as estradas de ferro de embrenhamento do Nordeste, inclusive deveria estabelecer ligação com as mesmas. Esta estrada atravessa regiões com enormes vazios demográficos, e poderia ser um eficiente meio para o povoamento destas áreas e contribuir com o alavancamento das atividades agrícolas, pecuárias e extrativas, além de facilitar as comunicações com as áreas mais distante, no interior dos estados do Maranhão e Piauí através da ligação com a navegação fluvial feita por vapores, média e pequenas barcas.

A E.F. São Luís-Teresina alcançou Teresina após a construção de uma grande ponte sobre o Rio Parnaíba (entre Maranhão e Piauí). Esta estrada deveria estabelecer ligações com a E.F. Central do Piauí, E.F. Sobral da Rede de Viação Cearense-RVC e com a E.F. Petrolina a Teresina, que em 1942 passou a fazer parte da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro-VFFLB. Pela lentidão do prolongamento das ferrovias acima indicadas, não foram possíveis fazer estas ligações no período previsto, pois a E.F. São Luís-Teresina ficou estacionada por muitos anos na Estação de Teresina. A VFFLB paralisou sua construção em Paulistana, a 550 km da capital, no sudeste do Estado, assim só restou estabelecer ligação com as estradas de ferro Central do Piauí e com a RVC. Devido ao fato de estas ligações não terem ocorrido no período estabelecido, deixaram de provocar o impacto esperado; pois, a partir do final da década de vinte do século XX, as rodovias passaram a substituir as ferrovias e avançaram por todo território nacional e estas estradas de ferro ficaram em segundo plano.

Como já foi mencionado anteriormente, o Piauí juntamente com Sergipe foram os estados em que seus caminhos de ferro são provenientes de outros estados. O território do primeiro seria atravessado por ferrovias vindas do Ceará, Maranhão e Bahia, que deveriam se interligar em Altos, próximo a Teresina, o segundo foi atravessado pelos trilhos baianos. A diferença entre os dois estados é que o Piauí conseguiu implantar a sua própria linha férrea e no Sergipe este projeto não reuniu as condições necessárias para a sua realização. Das estradas de ferro citadas acima, apenas a ferrovia baiana não alcançou o ponto indicado (MAPA 7), pois a mesma estacionou em

Paulistana, enquanto o Estado do Sergipe foi atravessado pelo antigo ramal do Timbó que vem da Bahia e segue até o Vale do São Francisco, fronteira com Alagoas.

Tanto o Governo Imperial quanto o Republicano justificavam que aquelas províncias, depois estados, não necessitavam de uma estrada de ferro própria, pois seus territórios seriam atravessados por linhas férreas de outros estados que poderiam atender às suas necessidades de transportes e comunicação. No início do século XX, o Piauí também recebeu a concessão para a construção da sua estrada de ferro, sendo o último Estado do Nordeste a ser beneficiado com uma ferrovia, seu primeiro nome foi E.F. Amarração a Campo Maior. Em 1910, a RVC recebeu a autorização para construir o trecho entre as duas localidades e, em 1911, esta tarefa foi transferida para uma Cia. particular, sendo beneficiada a South American Construction Company. O objetivo desta estrada era estabelecer ligação entre Amarração, atual Luís Correia (litoral), e Teresina, capital do Estado, e com os demais estados do Nordeste, através da E.F. São Luís-Teresina e RVC, que só ocorreu em 1969 e 1973, respectivamente

Amarração e Parnaíba eram ligadas com Teresina através da navegação fluvial, pelo rio Parnaíba que tem sua foz naquelas cidades. Com a construção dessa via férrea, facilitaria a comunicação do litoral com o interior, além de proporcionar um eficiente meio de transporte para região servida por ela. Os trabalhos de construção tiveram início em 1913, em seguida foram interrompidos por falta de recursos financeiros e em 1915, a sua administração retornou para o governo. O seu primeiro trecho foi entregue ao tráfego em 1920, ano em que recebeu o nome de E.F. Central do Piauí, 15 anos depois seus trilhos alcançaram a cidade de Piripiri onde a estrada estacionou com 191 km de extensão. No ano de 1942 foi fundida com a E.F. São Luís-Teresina, mas em 1946 cancelou-se esta fusão e voltou à sua condição anterior de estrada isolada ou Cia. independente.

O Piauí foi o último Estado nordestino a receber uma concessão para construção de sua ferrovia, também o último a estabelecer ligação férreas com os demais estados do Nordeste: ao Norte, com o Maranhão, através da E.F. São Luís-Teresina, ao Sul com as estradas de ferro da Bahia e a leste com a Rede de Viação Cearense-RVC (veja o MAPA 7); ou seja, 36 anos depois da última ligação férrea ocorrida entre a RVC e Rede Ferroviária do Nordeste, que estabelecia ligação com as demais estradas da região. Não foi possível obter dados a respeito desta demora para estabelecer tais ligações, também não detectamos qualquer nível de pressão política ou econômica que tivesse como objetivo apressar o processo de construção das ferrovias no Piauí, pois este Estado produzia cereais, cera de carnaúba, algodão e pecuária, como os demais da região. Segundo um dito popular existente na fronteira com o Ceará, o Piauí é um espaço de

“passagem ou de travessia” de cearenses, pernambucanos e baianos; em outras palavras, não tinha interesses próprios.

Embora este adágio popular, possa parecer exagerado, no entanto, dos quatro caminhos de ferro do Piauí, três são provenientes de outros estados, como o do Ceará, de Bahia-Pernambuco e do Maranhão, exceto a Central do Piauí. Mesmo assim, logo no seu início, foi administrada pela Cia. férrea cearense e posteriormente pela E.F. São Luís-Teresina que é maranhense. Concretamente os baianos e os cearenses pressionaram o Governo Imperial e depois o Republicano para fazer com que as suas ferrovias avançassem rumo a território piauiense. Os trilhos chegaram ao Piauí através do prolongamento das estradas de ferro Bahia ao São Francisco no Império e E.F. São Francisco na República, posteriormente VFFLB e Sobral da RVC. O fundamental é que estas ferrovias poderiam atender aos interesses daquele Estado sem necessariamente ter as suas próprias estradas de ferro, embora também tenha se concretizado a implantação de sua ferrovia.

Da forma como o Governo Central concedeu muitas das concessões para o Nordeste, teria sido possível a construção de ferrovias em todas as províncias daquela região, já que o governo assegurava a garantia de juros, pois esta questão não era resolvida através da ação voluntária ou bondade do Imperador e depois do Presidente da República. Obter recursos para a construção de estradas de ferro dependia mais do jogo político e parlamentar, e notadamente as bancadas dos estados mais fortes souberam arrancá-los do Governo Federal para dotar as suas regiões com caminhos de ferro, Mello (1979). No Maranhão e Piauí não havia estas pressões, embora contassem com representações no Parlamento. Que por um lado eram imobilistas e submissas e por outro “desunidas” e sem “interesses próprios”, já citado anteriormente. Não temos dados concretos, mas as evidências indicam que as ferrovias destes estados foram construídas por conta e graças dos favores do Governo Central, enquanto nos outros estados havia uma forte pressão para o avanço das ferrovias em seus territórios. Nos estados setentrionais esta pressão foi pequena ou inexistente. No século XIX e início do XX, construir ferrovias em uma Província ou Estado demonstrava sua força política em relação ao Governo Central e prestígio junto à comunidade regional e local.

A região tributária da E.F. Central do Piauí produzia algodão, cereais, cera de carnaúba e pecuária. A mesma atravessava uma área com grandes vazios demográficos, e poderia contribuir com o aumento da população da mesma, desde que houvesse uma política com este fim; por outro lado, faltava qualquer justificativa de caráter econômico, como mostra o relatório elaborado pela Coverdale & Colpitts (1966), pois a produção da região por onde passavam os trilhos da

Central não era suficiente para remunerá-lo; no entanto, era o único meio de transporte terrestre, com 191 km em linha reta, que servia àquela parte do interior piauiense até a abertura das rodovias a partir da década de 30. Os objetivos para alcançar a capital do Estado se concretizaram em 1969, quando já não tinham tanta importância, porque as rodovias estavam em franco desenvolvimento no decorrer da década de 60.

6.4 As Ferrovias do Rio Grande do Norte: Esperança e Desilusão.

A primeira estrada de ferro do Rio Grande foi a Natal a Nova Cruz, inaugurada em 1880, não foi uma reivindicação da Província, no entanto a ferrovia pela qual se lutou só viria a ser iniciada a sua construção 39 anos depois de sua primeira concessão, feita em 1876, através do Decreto nº 6139 de 4 de março deste ano. Foi a E.F. Mossoró ao São Francisco, mas esta Cia. férrea não conseguiu ser organizada no prazo estabelecido e a concessão foi considerada caduca pelo Decreto nº 8.598 de 17 de junho de 1882. Novamente houve outra tentativa de reorganizar esta estrada em 1888 e o seu ponto inicial deveria ser o porto de Macau, área produtora de sal, mas novos estudos demonstram que era mais conveniente que este ponto fosse em Porto Franco, município de Areia Branca, grande produtor de sal, tecnicamente a posição geográfica oferecia melhores condições operacionais, pelo fato de este ser mais amplo e profundo.

A E.F. Mossoró para concretizar sua construção fez um projeto⁶³ com todas as justificativas possíveis, apresentou os critérios técnicos e econômicos, fez o levantamento da densidade demográfica das regiões que seriam atravessadas pelos seus trilhos, os tipos de produções e mercadorias que deveriam gerar rendas necessárias para compor a sua receita. Inicialmente não foi solicitada a garantia de juros para implantar esta ferrovia. A sua construção seria bancada pelo capital local e nacional. Trata-se da primeira ferrovia privada (genuinamente brasileira) no Nordeste com caráter nacional e de integração. Sempre pleiteou estas condições em todos os momentos que seus organizadores se mobilizaram para a sua implantação. Acreditava-se que suas obras teriam início após a elaboração do Plano Geral de Viação Federal de 1890. Esta expectativa foi frustrada por conta das crises ocorridas nos anos noventa, que culminaram com a

⁶³ O projeto de construção de uma ferrovia tem que levar em conta os procedimentos técnicos de construção civil. Antes da sua execução é necessário a elaboração de uma série de informações econômicas, políticas, sociais e geográficas para verificar a viabilidade dos investimentos que deverão ser aplicados na construção de uma ferrovia no decorrer do século XX. A questão ecológica e de preservação do meio ambiente passaram a fazer parte dos cálculos e da organização das estradas de ferro modernas. RIVES, Fernando O., MENDEZ, Manoel R., PUENTE, Manoel Megia. Tratado de Ferrocarriles II. Madri: Eng. Civil e Instalações, Mari: E. Rueda, 1980, p.337. O projeto da E.F. Mossoró atendia todos os procedimentos acima, exceto o que diz respeito a questão ecológica, pois ainda não havia esta preocupação no Brasil na época indicada.

grande depressão e com as medidas saneadoras da economia brasileira no Governo Campos Sales.

A luta pela ferrovia de Mossoró não parou. Em 1904, foram feitas novas tentativas, acompanhadas de justificativas como a que segue abaixo e que combina questões Geopolíticas, estratégicas e econômicas:

“...E pondo em direta comunicação os Estados de Leste com a importantíssima artéria fluvial do São Francisco, em futuro próximo a rede de viação férrea representada pela E.F. Central do Brasil, a mais importante da América do Sul, representaria também um grande passo para a rede de estradas de ferro estratégicas do Brasil, de tão palpitante e urgente necessidade para a defesa e integridade da Pátria, que possui extensíssimo litoral, aberto, sem fortificações e sem marinha capaz de o proteger, exposta à cobiça do moderno imperialismo.” (Guerra, 1948, p.57)

Esta justificativa tem estreita sintonia com o programa ferroviário estabelecido pelo Plano Geral de Viação, elaborado no início do Governo Republicano, em 1890, que procurava fazer com que as estradas de integração alcançassem os pontos mais distantes do território brasileiro, estabelecendo ligações com a navegação fluvial e rodoviária. Apesar desta sintonia, a construção da E.F. Mossoró ao São Francisco não saiu do papel. Em 1910 ocorreram várias tentativas com o mesmo objetivo e o governo chegou a garantir os juros de 7% e até 1.000:000\$000 de capital, cabendo ao tesouro a renda de 3% sobre todos os transportes de passageiros e mercadorias, conforme as tarifas que fossem organizadas. A Cia. férrea beneficiada deveria ligar Mossoró a Patu, este projeto não vingou. Frente a todas as informações em torno da construção e traçado da Mossoró, mostram-se os relatórios como sendo todos favoráveis, tanto do legislativo como do Executivo. Temos a transcrição de um parecer do legislativo, sessão de 27 de outubro de 1909, feita pelo engenheiro Chrockatt de Sá. Trata-se de mais uma justificativa:

“Ligando-se por Juazeiro à Viação baiana, e por Pirapora à Central do Brasil, e por esta a paulista e às estradas de São Paulo, Rio Grande e auxiliares, ella permitirá o abastecimento de quase todo o paiz por via terrestre. E por essa formidável rede, que já não é mais um sonho, mas uma realidade, passará, além do sal, o soldado nortista correndo ao primeiro apello da Pátria. Terá pois, a estrada de Mossoró a São Francisco, além do caráter social, do caráter econômico, mais o estratégico.” (Sá, 1990, p. 25)

A E.F. Mossoró, como as demais ferrovias de integração, tinha um forte “apego” militar e sua justificativa estava em sintonia com os objetivos do Governo Republicano de assegurar a integração do território brasileiro e protegê-lo de ataques estrangeiros. Com base no Decreto nº 6455 de 19 de abril de 1907 e a lei nº 2221 de 30 de dezembro de 1899, autorizando-as como medidas beneficiárias do povoamento do solo, em 1910, o engenheiro Chrockatt de Sá requereu

ao Ministério da Agricultura uma nova concessão para E.F. Mossoró ao São Francisco, mas não teve sucesso. Os mossoroenses não pararam de lutar pela construção de sua estrada de ferro e em 4 de fevereiro de 1915 foi inaugurado o trecho entre Porto Franco e Mossoró com 37,690 km de extensão. A inauguração da E.F. Mossoró ocorreu quando o país estava passando por fortes crises econômicas e sociais, ocasionadas pela deflagração da Primeira Guerra Mundial no ano anterior e da forte seca de 1915 que castigou toda região Nordeste.

As obras de prolongamento desta estrada só retomaram em 1919 sob a responsabilidade do Governo Federal, que construiu o trecho entre Mossoró e São Sebastião e lentamente avançou até Mombaça. Em 1924, o governo arrendou o trecho por ele administrado para a Cia. E.F. Mossoró, e pelo Decreto nº 9.506, de 24 de julho de 1946, o Governo Federal, tendo em vista promover a melhoria e eficiência dos serviços de tráfego desta linha, cancelou o contrato de arrendamento e em 1951 concluiu o trecho entre Alexandria e Souza e a ferrovia recebeu o nome de E.F. Mossoró. Souza é o ponto final da Mossoró onde estabelece ligações com a RVC e com a Rede Ferroviária do Nordeste. A Mossoró estacionou nesta localidade, como as outras estradas (Baturité e Central de Pernambuco) construídas na margem esquerda do São Francisco ela também não alcançou o seu ponto final que juntamente com as ferrovias citadas acima deveria ser em Petrolina.

A E.F. Mossoró estacionou em Souza, com 279,310 km de extensão construídos em 36 anos, período excessivamente longo que em parte tirou a sua relevância para a área por esta atravessada, à medida que iniciava-se a implantação de rodovias que passaram concorrer com as ferrovias, inclusive naquela região. A história desta estrada de ferro teria sido outra, caso a sua construção tivesse ocorrido quando foi solicitada a primeira concessão em 1876, pois seria tributária de uma área de 100.000 km² e aproximadamente com 747.538 ha., Graf (1991), segundo estimativas deste autor, a zona tributária da ferrovia de Mossoró tinha uma produção de algodão que variava entre 80.000 e 200.000 sacas de 60 kg, e em média cerca de 25% a 30% destas se dirigiam para Mossoró, o restante para Aracati-CE, Parayba-PB, Macau e Recife, João Graf⁶⁴ acreditava que à medida que a ferrovia fosse avançando, certamente a maior parte desta produção seguiria para o porto de Mossoró, juntamente com outros produtos, como cereais, peles, animais, madeira e cera de carnaúba.

⁶⁴ João Graf é suíço chegou a Mossoró em 1866, e juntamente com outros cidadãos fundaram a casa comercial J. U. Graf & Cia., que importava fazendas (tecidos) e exportava algodão, cera de carnaúba e peles. Foi grande incentivador da construção da E.F. Mossoró ao São Francisco. João Graf, foi o primeiro concessionário desta ferrovia, concebida pela Lei Provincial nº 748 de 26 de agosto de 1875, contrato celebrado em 28 do mesmo mês e ano, confirmado pelo Decreto Imperial nº 6119 de março de 1876. ROSADO, Vingt-Un. João Ulrich Graf.(1994). Mossoró: Coleção Mossoroense, Série B nº 1110, 1991, p.8.

Provavelmente o atraso da implantação da E.F. Mossoró ao São Francisco tem relação com a concorrência que esta iria fazer às ferrovias de Pernambuco e Ceará à medida que seus trilhos avançassem rumo aos territórios destas províncias, embora não haja dados que comprove tal fato, no entanto as evidências levam a crer nesta possibilidade, tanto que Mello (1979) mostra que a assembléia provincial do Ceará, em 1873, engavetou o projeto de lei que autorizava a construção de uma estrada de ferro com ponto inicial em Aracati (litoral sul do Ceará) e que a praça comercial de Fortaleza sabotou o quanto pôde este projeto. Na outra ponta, os baianos impediram que a Província de Sergipe⁶⁵ construísse sua própria ferrovia, além de fazer forte oposição ao avanço da E.F. Paulo Afonso em Alagoas e Pernambuco.

Se considerarmos os critérios adotados pelo Governo Imperial para a construção das estradas de ferro de Baturité, Sobral e Paulo Afonso e a continuidade das duas primeiras pelo Governo Republicano, não há razão que justificasse tanta demora para iniciar a construção da ferrovia de Mossoró, pois esta preenchia os critérios estabelecidos, tanto no Império quanto na República. Portanto, sua construção poderia prestar ajuda aos flagelados vitimados por todas as secas ocorridas na região entre 1877 e 1932. Era uma estrada de integração e embrenhamento, e em termos econômicos contribuiria com a elevação da produção de algodão, pecuária, cereais e com a expansão do comércio de sal e de mercadorias em geral.

A Mossoró estabeleceria ligação com todos os portos da região Nordeste, incluindo portos fluviais do São Francisco, em Juazeiro e Pirapora, em Minas Gerais, no Sudeste e com o porto do Rio de Janeiro, seu traçado atravessaria as províncias, depois estados, do Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba e Pernambuco. Com isso, a construção desta ferrovia permitiria o controle de uma vasta área do interior nordestino, já que sua influência seria dividida com as estradas de ferro Baturité e Central de Pernambuco que buscavam alcançar o Vale do São Francisco. A reclamação abaixo indica as dificuldades para implementar esta estrada de ferro que partia do litoral norte do Rio Grande do Norte.

“De nada lhe valeu. A falta de garantia entrava o seu empreendimento e foi uma luta contínua durante sete anos seguidos, em torno de um ideal embalado pela esperança de um futuro promissor. A sorte lhe foi adversa. Humilhado, acabrunhado com o fracasso de sua aventura, viu-se-lhe fenecerem as; últimas energias a uma série de prejuízos comerciais, agravados pelas disposições do Decreto nº

⁶⁵ O Sergipe contou com dois projetos diferentes para construção das ferrovias, Aracaju – Simão Dias e o da Maruim – Propriá. Estes projetos surgiram na década de sessenta, mas o governo Imperial negou a garantia de juros solicitada pelos concessionários, o que causou indignação em Sergipe, apesar de o valor de seu comércio de exportação e de cabotagem ser superior ao de seis Províncias já beneficiadas com caminhos de ferro “próprios” MELLO, Evaldo Cabral. O Norte Agrário e o Império. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira SA, 1979, op. cit. P.

8598 de 17 de junho de 1882 o qual declarava a caducidade da concessão, vencido, perseguido pela ingratidão de quantos lhe deveriam a prosperidade e o conforto do progresso e da civilização, única recompensa de uma lida pelo soerguimento de uma Pátria que elegera com sua. Arrecadando os poucos recursos que lhe sobraram de sua aventura sinistra, rumou Graf ao Amazonas, levando consigo a mágoa e a desilusão e deixando atrás o rastilho de um ideal que somente muito mais tarde se havia de tornar em realidade. Ai a morte cedo o arrebatou. E a Pátria adotiva estremecida guardou em suas entranhas aquele corpo exangue.” (Rosado, 1991, p. 13)

Apesar das tentativas frustradas, os mossoroenses e seus aliados continuaram lutando pela sua estrada de ferro, para cada luta empreendida justificava-se a importância política, econômica e social desta ferrovia, além de fazer todo um levantamento da potencialidade econômica e demográfica da região de sua influência. De acordo com o recenseamento de 1900, os municípios que seriam servidos diretamente pela E.F. Mossoró ao São Francisco contavam com o seguinte número de habitantes:

TABELA 7

DENSIDADE DEMOGRÁFICA DA REGIÃO SERVIDA PELA E.F. MOSSORÓ							
Rio Grande do Norte		Parayba do Norte		Pernambuco		Ceará	
Aprody	8.170	Cajazeiras	7.699	A. Ingaseira	8.490	Aurora	6.114
Assu	8.557	C. do Rocha	8.908	Belmonte	4.417	Barbalha	14.681
Mossoró/A. Branca	12.602	Conceição	4.403	Boa Vista	3.456	Icó	14.864
Carauba	4.275	Misericórdia	7.118	Cabrobó	13.243	J. Mirim	6.435
Luiz Gomes	2.901	Patos	9.429	Flores	10.073	Jardim	12.499
Macau	8.139	Pianco	11.392	Floresta	11.364	Lavras	10.716
Martins	7.562	Pombal	12.698	Granito	13.054	Milagres	12.278
Pau dos Ferros	5.827	Princesa	11.768	Leopoldina	3.783	Pereira	6.520
Patú	4.394	S. J. R. Peixe	7.603	Oricury	14.642	Total	84.107
Porto Alegre	3.434	S. J. Piranhas	6.670	Petrolina	8.718		
S. Miguel	5.688	Souza	13.784	Salgueiros	9.477		
Total	77.938	Total	101.472	Triumpho	5.889		
				Vila Bela	7.115		
				Total	113.721	Total	377.238
						Geral	

Fonte: Chrockatt de Sá, 1990

As referências demográficas acima foram organizadas em 1910 por Chrockatt Sá (publicado em 1990), tendo como base os dados do recenseamento de 1900. Com certeza, no

207. A luta dos sergipanos para construir sua própria ferrovia foi em vão, receberam os trilhos provenientes da Bahia, não era este o objetivo.

decorrer deste período houve um aumento da população desta região, visto que o crescimento natural ou vegetativo do Brasil, na época, era em média 20‰ ou 2% anual. Entre 1906 e 1910 os interessados pela construção da E.F. Mossoró fizeram uma série de levantamentos da potencialidade da região para justificar mais uma vez a viabilidade econômica desta ferrovia. Segundo dados dos relatórios dos governos Estadual e Federal, em 1906 entraram no Rio de Janeiro 182.796 fardos de algodão, sendo 41.281 provenientes de Mossoró e 16.918 de Macau. E nos anos de 1906 a 1909, os dados da receita indicam uma significativa elevação da produção de sal. O quadro abaixo mostra numericamente este crescimento e o meio de transporte para sua saída e o imposto arrecadado com a comercialização deste produto.

TABELA 8

PRODUÇÃO DE SAL E MEIOS DE TRANSPORTES			
Tipo de transporte	Marítimo	Terrestre	Imposto Arrecadado
1906	118.140.762 Kg	429.626 Kg	971:140\$770
1907	57.114.180 Kg	-	1.142:283\$600
1908	56.643.104 Kg	-	1.132:802\$080
1909	67.040.996 Kg	-	1.340:819\$180

Fonte: Relatório da Receita Federal e do Ministério da Agricultura, 1906 a 1901

Não foi possível obter os dados referente ao transporte terrestre de sal nos anos de 1907 a 1909, porém Chrockatt de Sá mostra que há evidências de que houve um aumento do sal transportado por terra neste período, já que houve um aumento significativo da produção e exportação de charque ou jabá, peles e couro pelo porto de Mossoró. Segundo os dados apresentados pelo autor, em 1909 foram exportados 312 fardos de peles de ovelha, com 93.600 peles, 624 fardos de peles de bode, contendo 249.600 peles e 8.101 couros de boi, somados foram ao todo 351.301 “almas”. Houve também um aumento da entrada de mercadorias proveniente de outros estados e do exterior, observamos também que ocorreu uma grande movimentação de navios entre 1905 e 1908⁶⁶ no porto de Mossoró.

A E.F. Mossoró foi a ferrovia do Nordeste que apresentou o maior espaço de tempo entre a sua primeira concessão e a inauguração do seu primeiro trecho. Foi aquela que mais gastou a energia dos seus organizadores e que apresentou mais justificativas para assegurar a sua

⁶⁶ De 1905 a 1908, o porto de Mossoró freqüentado por muitas embarcações (vapores e navios) nacionais e estrangeiras. Em 1905 recebeu 220 embarcações com 80.647 toneladas e em 1908 recebeu 193 embarcações com 75.866 toneladas. SÁ, Chrockatt de. Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910). Mossoró: Coleção Mossoroense, série B nº 721, 1990, p. 13. Foi um movimento considerável, em vista de que

construção, ao contrário de muitas outras que foram implantadas sem justificativa ou qualquer rigor técnico e com critérios econômicos duvidosos. Eram as contradições da ordem vigente. O Rio Grande do Norte em 1873 recebeu uma concessão para construir sua primeira ferrovia, foi a E.F. Natal a Nova Cruz, concessionária da Cia. Inglesa The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited, não foi uma exigência política da Província e nenhuma necessidade econômica da região em que era tributária. Economicamente foi um desastre e socialmente, insignificante.

É possível que tenha havido erros estratégicos na condução do processo de concessão para a construção e exploração da ferrovia de Mossoró. Um erro foi o de não ter solicitado a garantia de ferros ao Governo Federal, pois de acordo com a potencialidade econômica da região por onde a estrada deveria atravessar era suficiente para assegurar sua rentabilidade, tal procedimento naquela época poderia contrariar poderosos interesses, sobretudo do capital externo investido neste setor. Naquele período a garantia de juros elevou-se de 5% para 7%, por conta do Decreto nº 2450 de 24 de setembro de 1873. Dessa forma, a E.F. Mossoró seria a primeira ferrovia do Nordeste a operar em condições de risco; isto é, sua remuneração iria depender do desempenho econômico da região em que esta seria tributária, e não da garantia de juros assegurada pelo Governo Central. Tal postura decididamente não interessava às demais empresas ferroviárias da região. Outro ponto falho foi que no decorrer de toda a luta para construção da Mossoró, os seus organizadores agiram mais localmente, embora contassem com alguns aliados no Parlamento, tanto no Império quanto na República, mas parece que a pressão feita por estes era pouco consistente ou não tinham força política capaz de fazer valer os seus interesses, ou ainda não defendiam os interesses de sua região.

Como já foi mencionado anteriormente, a E.F. Mossoró estava em sintonia com o governo Republicano, pois em cada uma de suas justificativas mostrava-se tecnicamente possível ajustar-se à combinação dos critérios econômicos, políticos e estratégicos; ou seja, esta ferrovia teria caráter político, econômico, social e estratégico. As críticas em destaque abaixo confirmam nossas observações acima.

“O descaso que os grandes próceres da política riograndense tiveram pelo progresso do pequeno Estado ocasionou isso que se vê. Os vizinhos ao norte e ao sul lançaram sua viação férrea em estratégico cerco pelas proximidades das fronteiras do Estado, arrebatando mercados naturais. Se as campanhas pela E.F. Mossoró tivessem surtido efeito, suas pontas de trilhos estariam em Petrolina, caminhando embora apenas nove quilômetros por ano. E desse surto que originou o grande empório

comercial que é Campinas Grande teria Mossoró participado em vantajosa proporção. Não teria a estrada insulamento a vizinhos. Estaria ligada a uma imensa rede de transporte, incrementando o intercâmbio comercial e protegendo contra as secas vastas regiões dos Estados do Nordeste” (Guerra, 1948, p.97)

Os concessionários desta ferrovia tiveram o mérito (sem a intenção de tê-lo) de colocar em questão a garantia de juros de 5% ou 7% ao ano como o principal instrumento para atrair investidores dispostos a investir na construção de estradas de ferro, abrindo mão deste recurso que asseguraria o retorno de seus investimentos e preferiram enfrentar os riscos caso a ferrovia não apresentasse rentabilidade capaz de auferir rendas suficiente para remunerar o capital aplicado na construção desta e no seu desenvolvimento. Entretanto os resultados desta experiência inédita não foram conhecidos, porque esta estrada não conseguiu ser construída na época em que foi solicitada a sua primeira concessão. É importante destacar que esta experiência poderia ter sido testada logo após a Proclamação da República, já que este sistema pretendia deixar todo o setor ferroviário para a administração de Cias. Particulares; isto também não foi possível pelas questões já apontadas. Ou ainda, a mesma só veio a ser inaugurada em 1915 e aí não fazia mais sentido saber os feitos desta postura porque toda a estrutura formal, política e econômica havia sido modificada, já não existia a garantia de juros. A E.F. Mossoró iniciou suas atividades tarde demais e foi eliminada muito cedo; ou seja, o seu primeiro trecho entregue ao tráfego em 1915 (entre Porto Franco e Mossoró), e o mesmo foi desativado em 1964 e continuou em operação apenas o percurso entre Mossoró e Souza.

“A História da E.F. Mossoró teve início em 1870, quando Luís José da Silva e João Carlos Greenhalgn tiveram concessão para uma estrada de ferro, partindo de Areia Branca a Mossoró; Em 1872, João Pedro de Almeida recebeu uma concessão para uma E.F. Mossoró a Souza, na Ribeira do Rio Peixe; Em 1875, a concessão foi feita a João Ulrich Graf, para construção da E.F. Mossoró ao São Francisco; Em 1888, Chrockatt de Sá, animador incomparável, pretende iniciar a ferrovia de Macau ao Rio Pajeú afluente do S. Francisco; Em 1890, Augusto Severo, Valentim de Almeida, Lopes Ferraz, Silva Monteiro, conseguem um decreto estadual concessionador, em setembro. De Areia Branca a Luis Gomes; Em 1903, Chrockatt de Sá com Nogueira Brandão, reinveste, de Macau ou Mossoró, rasgando o sertão, até Cajazeiras ou Piancó” (Cascudo, 1991, p.5)

A terceira ferrovia construída no Rio Grande foi a E.F. Central do Rio Grande do Norte seria a mais eficiente quando em termos cronológicos, ela foi a segunda ferrovia do estado, inaugurada em 1905. A Central estabeleceu ligação com a E.F. Natal a Nova Cruz na capital e por meio desta, com rede Great Western e no futuro deveria ligar-se com a Viação Cearense. Seu

prolongamento para o sertão contribuiu para minorar os efeitos da forte seca de 1907 que atingiu o Estado, oferecendo trabalho para inúmeros flagelados. Seu percurso rumava para o norte acompanhado a costa litorânea até Ceará-Mirim daí seguiu para o interior e em Lajes abre um ramal para Afonso Bezerra com destino ao porto de Macau (área produtora de sal), mas só alcançou esta localidade na década de 60. O avanço dos trilhos da Central como as demais ferrovias nordestinas foi muito lento e cheio de “percalços”. O seu primeiro traçado foi previsto para ligar Natal ao Vale do Siridó (área produtora de algodão mocó e pecuária), mas prevaleceu a direção acima indicada. A estrada chegou a Lajes em 1914, a 149 km de Natal, dali partia um ramal para Macau, mas um pouco antes (1911) as obras foram abandonadas com 12 km de trilhos assentados (concluídas) e 36,282 km com leito prontos para colocar os trilhos. Em 1921, deu-se prioridade às obras que visavam a encontrar aquelas iniciadas no porto de Macau. A falta de estudos, perícias e de projetos bem elaborados e mais consistentes para a construção de ferrovias no país receberam uma série de críticas como a que se segue:

“É imperdoável que estes fatos ocorram, à medida que já foram construídas várias ferrovias desnecessárias, esta falta de imperícia é incompreensível para uma nação pobre e individada ficar jogando dinheiro pela janela. Não é possível construir estradas de ferro sem antes fazer um estudo detalhado das condições geográficas e Geomorfológicas (do relevo), da região” (Benévola, 1953).

Em 1933 foram retomadas as obras de prolongamento da estrada tronco e prolongamento com destino a Angico seguindo pelo leito que havia sido abandonado em 1911. A E.F. Central do Rio Grande deveria estabelecer ligações com a E.F. Mossoró e por meio desta com a Rede de Viação Cearense ao Norte e com Rede Great Western em Patos-PB ao Sul, mas estacionou em São Rafael, porção Central do Sertão do Rio Grande do Norte.

A E.F. Central do Rio Grande do Norte foi a terceira ferrovia do Nordeste construída após a Proclamação da República. Suas obras foram iniciadas em 1904 sob a responsabilidade do Governo Federal, era mais uma estrada Federal. Ao contrário da E.F. Mossoró, esta ferrovia foi marcada por erros e dúvidas quanto ao seu traçado inicial e por erros no processo de construção em que fura-se trechos do relevo da S. Borborema e depois de aberto o túnel não era possível continuar com a ferrovia. Tiveram que abandonar este trajeto e procurar outra direção (estes tipos de erros continuaram ocorrendo em outras regiões até pouco tempo atrás), tendo como efeito o elevado custo por km construído, segundo Guerra (1948) alcançou a cifra de 151:000\$000 a 170:000\$000 em alguns trechos. A região em que a Central é tributária, produz cereais, peles, couro, charque e sobretudo, algodão e sal produzido em Macau. A questão do erro nos traçados das ferrovias brasileiras foi uma constante e de modo geral sem reparos ou mudanças, exceto a

E.F. Recife ao São Francisco cujo traçado foi alterado depois de verificado erros em sua direção, Mello (1979). Estes erros vem ocorrendo há muito tempo, tanto que em 1876 o Ministro do Império, em seu relatório ao Imperador, fez a seguinte exposição:

"Apreciando as circunstâncias e contingências dos transportes e comunicações no território do Império, verificamos que os erros que havemos cometido no traçado de algumas de nossas ferrovias, por falta de plano geral, aconselham não acertar novas linhas sem prévios estudos no terreno que nos habilitem suficientemente a estabelecer aquele plano ao qual deverão ficar sujeito tôdas as futuras construções, Tão importante necessidade poderia ser atendida pela decretação de pequena verba para ser aplicada aos mencionados estudos" (Gordilho, 1956, p. 118).

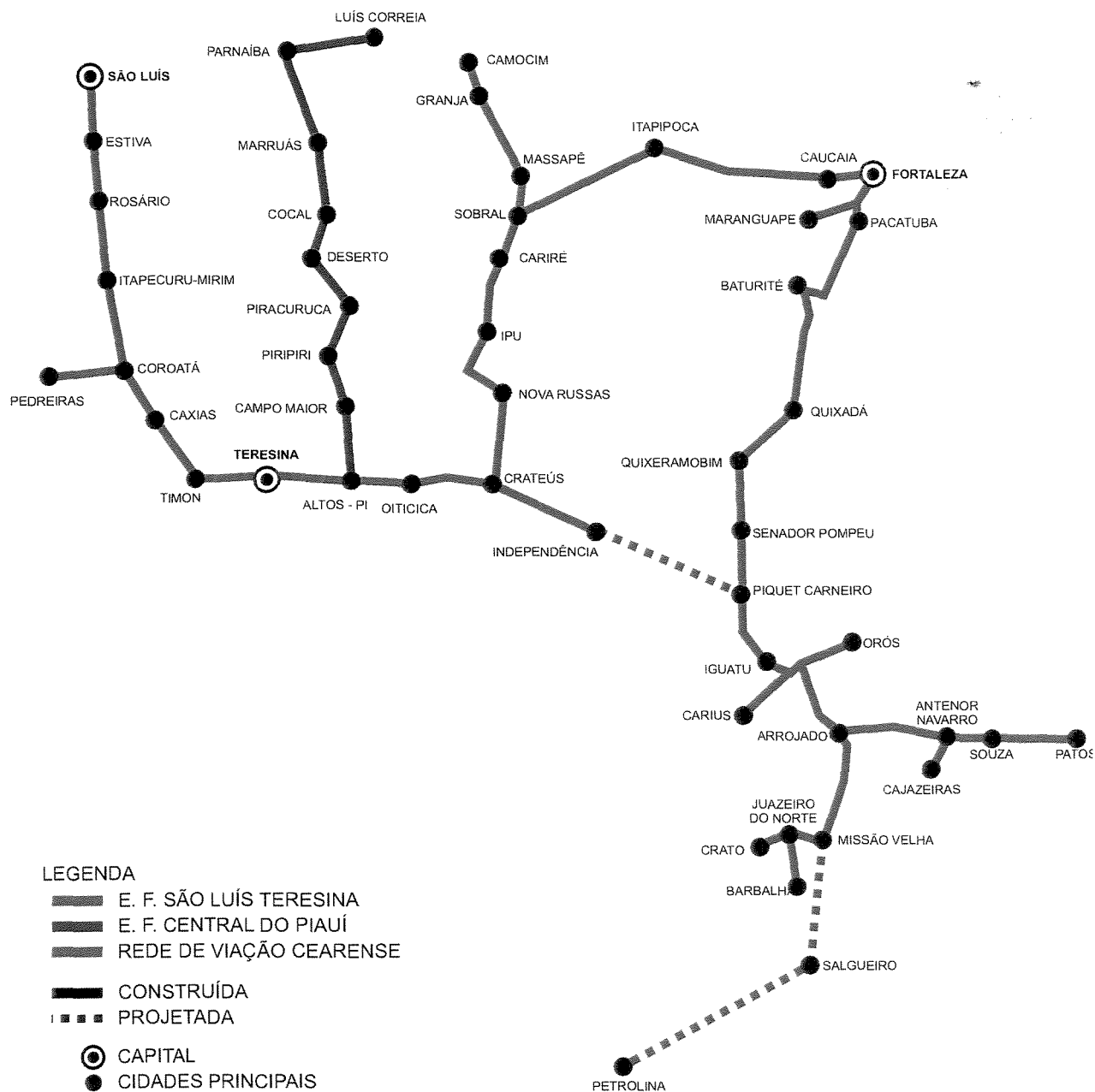
A Central também foi arrendada por algum tempo, passou a se chamar de E.F. Sampaio Correia⁶⁷. Em 1939, a E.F. Natal a Nova Cruz, que pertencia à Great Western, foi entregue ao governo Federal e incorporada à Sampaio Correia, ficando com a extensão de 380,286 km, sendo o trecho de Natal a Nova Cruz com 121 km, para Angico com 194 km e o ramal de Epitácio Pessoa, atual Pedro Avelino, com 65,286 km. O volume de produtos transportados juntamente com os passageiros não foram suficientes para gerar receitas capaz de auferir lucros para esta Cia. férrea e a mesma operou em regime déficit na maioria dos seus exercícios.

As ferrovias cearenses não tiveram a participação de investimentos privados, embora inicialmente a E.F. Baturité tenha pertencido a um grupo privado que durou apenas três anos. A partir de 1890, estas ferrovias passaram por três etapas. A primeira, entre 1890 e 1900, as ferrovias foram submetidas ao processo de transição, que resultou no arrendamento destas, através de um contrato provisório (E.F. Sobral, 1897, e a E.F. Baturité, 1898). Em seguida ocorreu a unificação administrativa sendo criada a Rede de Viação Cearense e, logo em seguida, transferia o seu controle à uma empresa inglesa por meio de um contrato de arrendamento. A Segunda, abrange o período entre 1911 e 1915, quando a RVC foi controlada pela SARCCOL, tida como um desastre para o desenvolvimento destas ferrovias. A última etapa teve início em 1915, com o retorno do controle administrativo da RVC para o Governo Central, perdurando até 1957, com a criação da RFFSA, (trataremos desta questão no capítulo seguinte). Apesar de sua importância estratégica, a E.F. Baturité não conseguiu realizar sua principal ligação, em que era prevista para ocorrer em Petrolina. Veja no QUADRO ESQUEMÁTICO 6, da página seguinte.

⁶⁷ Até o ano de 1920, a E.F. Central do Rio Grande do Norte, hoje denominada Sampaio Correia em homenagem a seu idealizador, foi administrada pela empresa que se encarregava de sua construção, que, à medida que ficava pronta para o tráfego, lhe era arrendada pelo governo Federal. A partir daquele ano o governo rescindiu os contratos de construção e arrendamento entregando esta estrada à IFE depois DNEF, que continuou administrando a ferrovia. O I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: FIBGE, 1954, op. cit. p. 113.

As ferrovias São Luis-Teresina e Central do Piauí foram implantadas com investimentos privados para em seguida o Estado assumir o controle administrativo e econômico das mesmas. O prolongamento destas Cias. Férreas foi muito lento e não conseguiu estabelecer as ligações no período previsto, entretanto parte delas foram realizadas tardiamente; outras, não como aquelas que deveriam ocorrer com a E.F. Bragança, no Pará, e com as ferrovias provenientes da Bahia. Estas estradas sempre apresentaram déficits operacionais que foram pagos pelo Estado. Mesmo assim, garantiram o transporte de mercadorias e passageiros pelo interior do Maranhão e Piauí e só em 1973 estabeleceram ligação com as demais regiões do Brasil, veja o MAPA 7. Quanto às ferrovias do Rio Grande do Norte, cabe destacar que, apesar das dificuldades apontadas, tiveram importante papel para as regiões por elas servidas, pois além de transportarem passageiros e mercadorias tanto do sertão para o litoral quanto no sentido inverso, também transportavam água nos períodos de fortes estiagens para atender ao consumo da população sertaneja. As ferrovias do Rio Grande do Norte sempre foram deficitárias, exceto a E.F. Mossoró, e contaram com decisiva participação do Estado.

REDE DE VIAÇÃO CEARENSE ESTRADAS DE FERRO DO MARANHÃO E PIAUÍ



LEGENDA

- E. F. SÃO LUÍS TERESINA
- E. F. CENTRAL DO PIAUÍ
- REDE DE VIAÇÃO CEARENSE
- CONSTRUÍDA
- - - - - PROJETADA
- CAPITAL
- CIDADES PRINCIPAIS

FONTE

SUDENE, Primeiro Plano Diretor, 1960
IBGE, Geografia do Brasil - Região Nordeste, 1974

CAPÍTULO VII

7 OS CAMINHOS DE FERRO DO NORDESTE: ENTRE O AJUSTE TÉCNICO E ECONÔMICO E A ESTAGNAÇÃO DO SISTEMA

7.1 O Fim da Great Western e a Formação da Rede Ferroviária do Nordeste

Com o fim da Segunda Guerra Mundial as ferrovias sofreram um certo refluxo devido à construção de milhares de quilômetros de estradas de rodagem dentro dos países envolvidos com a guerra. Mas estes países reagiram contra essa tendência, reformulando seus sistemas ferroviários e tornando o mesmo mais flexível para agilizar e melhorar os serviços de transportes prestados pelas empresas férreas nas regiões por elas servidas. Mesmo com a retração do sistema ferroviário, as inovações tecnológicas e estudos referentes às fontes de energias, sobretudo, as fósseis, sujeitas a esgotamentos no futuro este sistema voltou a ocupar o seu lugar nos países centrais e, ao mesmo tempo, assegurar o surgimento de um setor industrial com tecnologia de ponta para produzir equipamentos ferroviários, fazendo com que os trens se desloquem com grandes velocidades. De acordo com Albuquerque (1973) a reação das ferrovias fez com que as mesmas voltassem a ocupar uma posição de destaque no cenário mundial, prova disso é que os países centrais destinaram grandes investimentos em pesquisas para o desenvolvimento dessa modalidade de transporte.

As considerações acima dizem respeito aos países industrializados, como a França, Alemanha, EUA, Inglaterra e Japão, no entanto não tem validade para o Brasil, pois o seu sistema ferroviário permaneceu estável com algumas poucas realizações, apesar da existência de vários planos e projetos para o reaparelhamento de seu sistema. Aqui, os recursos destinados ao setor passaram a diminuir, tanto para a construção de linhas como para a manutenção das estradas existentes, e as pesquisas sequer aparecem como prioridades, embora o Brasil produzisse equipamentos em suas indústrias ferroviárias. A reformulação de todo o sistema ferroviário necessário para atender ao fluxo de transporte do país iria exigir enormes investimentos.

As ferrovias brasileiras já se encontravam em elevado grau de depreciação. Para explicar essa situação, existem vários fatores que remontam ao período de implantação e desenvolvimento dessas, pois as mesmas estavam estreitamente relacionadas à exportação de produtos primários. Neste sentido, as ferrovias construídas no país não conseguiram estabelecer a interligação do território como pretendia o Governo Imperial e posteriormente o Republicano. A maioria das estradas foi construída para ligar as fontes de matérias-primas aos portos, mesmo aquelas

consideradas de Integração Nacional e embrenhamento. Podemos também apontar a questão dos diferentes níveis de bitolas, os traçados inadequados, a falta de investimento e a própria Guerra Mundial como fatores que contribuíram para a paralisia das ferrovias brasileiras.

Nos países centrais os governos conseguiram impedir que o sistema de transporte ferroviário entrasse em declínio, agilizando a integração deste sistema com os demais. No Brasil este processo não foi possível, apesar da importância das ferrovias, mas o “descrédito” e o preconceito frente às mesmas eram muito grandes e com a implantação e desenvolvimento da indústria automobilística a tendência era desacelerar o desenvolvimento do sistema ferroviário do país, embora o governo esforçasse para elaborar projetos e planos com o objetivo de melhorar o setor. Foi neste contexto que Great Western foi encampada pelo Governo Central.

Depois da Segunda Guerra Mundial a maior alteração ocorrida em relação as estradas de ferro do Nordeste foi a encampação da Great Western Railway Company, em 1949, e a formação da Rede Ferroviária do Nordeste–RFN, para substituí-la. A RFN assumiu o controle de todas as linhas férreas da Great Western, pois o objetivo do governo era dinamizar toda a rede e agilizar o sistema através do reaparelhamento ferroviário eliminando alguns estrangulamentos existentes, ao mesmo tempo que concluiria uma série de trechos considerados de fundamental importância para esta rede, como o de Afogado da Ingazeira-Petrolina, Campina Grande a Patos e Arapiraca-Porto Real do Colégio, locais em que posteriormente a Rede Ferroviária do Nordeste estabeleceria ligação com a RVC e VFLLB respectivamente.

Apesar da conclusão destes trechos citados acima, o seu prolongamento em direção à Petrolina, considerado de fundamental importância para a região e para o país desde o Governo Imperial, pouco avançou; ou seja, foram construídos apenas 49,600 km. Com a encampação da Great Western, todas as empresas férreas do Nordeste passaram para o controle do Governo Federal completando o ciclo ferroviário daquela região. Este processo de encampação tinha como objetivo recuperar o tempo perdido, e essa tarefa cabia à nova empresa, que teve vida relativamente curta, e não conseguiu concretizar as realizações esperadas. A substituição da Great Western pela RFN não provocou qualquer impacto para o desenvolvimento ferroviário na região, apenas manteve a rede já existente. Embora a duração da RFN tenha sido curta, pouco mais de 8 anos, era tempo suficiente para cumprir as metas estabelecidas, faltou recursos e decisão política para realizar os objetivos estabelecidos pela RFN.

A organização da Rede Ferroviária do Nordeste fazia parte do processo de reformulação do sistema ferroviário brasileiro como um todo, pois o mesmo estava sendo planejado desde

1944, cujo resultado foi a elaboração do Plano Geral de Reaparelhamento ferroviário, plano aprovado pelo Decreto-Lei nº 8.894 de 24 de janeiro de 1946, Rolim (1971), e em 1948 chegou-se ao “PLANO SALTE” e posteriormente, em 1950, aos estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico. A RFN manteve o tráfego ferroviário em todas as estradas de ferro da rede, distribuída pelos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas. Quanto ao seu desempenho financeiro, não apresentou modificações, continuou operando com déficits. O período em que durou a RFN (1949-1957), avançou-se pouco com a construção das estradas de ferro nordestinas, exceto alguns curtos prolongamentos, como o trecho da E.F. Mossoró, percurso entre Alexandria e Souza, com 67 km de extensão, local onde a mesma estabeleceu ligação com a RVC, com acesso para a RFN.

O crescimento das ferrovias brasileiras após a Segunda Guerra Mundial foi muito lento, tanto que, em 1948, havia 35.348 km em tráfego e em 1955 contava com 37.092 km. No caso específico do Nordeste não foi diferente, embora houvesse previsão para a construção de vários ramais e prolongamentos. Alguns com “longo percurso”, como o trecho entre Paulistana e Teresina da ex-EFPT, pertencente à VFFLB, estes projetos ficaram na intenção e no papel. A malha ferroviária formada pela Rede Ferroviária do Nordeste,⁶⁸ que substituiu a Great Western, foi um forte alavancador para a economia pernambucana, que até então garantiu uma eficiente ligação entre capitais e portos do Nordeste, mas não conseguiu ir além das áreas já indicadas, o que contribui para um certo isolamento e estrangulamento dessa malha, pois, em 1949, ainda não havia estabelecido as ligações com a RVC, que só veio concretizar na década de 50, e com a VFFLB, as ligações deveriam ocorrer em dois pontos: em Petrolina-Juazeiro, no médio São Francisco e em Porto Real do Colégio-Propriá, baixo São Francisco.

A RFN foi o último esforço realizado pelo Governo Federal para fazer com que os trilhos da Região Nordeste ultrapassem as águas do Rio São Francisco e estabelecessem a ligação férrea com o resto do Brasil; ou seja, com o Sudeste, Sul e Centro-Oeste. De modo geral, diz-se que o projeto de ultrapassar o São Francisco ocorreu em 1956, quando a ponta dos trilhos da RFN chegaram a Porto Real do Colégio-AL, na margem esquerda do Rio São Francisco e no mesmo ano os trilhos da VFFLB alcançaram a margem direita em Propriá-SE. Mesmo que os documentos do Ministério dos Transportes e das redes ferroviárias afirmassem que a ligação ferroviária entre Nordeste e o Sudeste tenha ocorrido a partir de 1950, como mostra Lessa (1993),

⁶⁸A malha ferroviária do Nordeste que compõe a Rede Ferroviária do Nordeste originou-se da fusão de todas as estradas de ferro isoladas do Nordeste Central (Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas), a maioria destas estradas foram implantadas, quase que totalmente no século XIX. Estudo Sobre as Perspectivas de Desenvolvimento dos Transportes no Nordeste até 1980 - Ferrovias. Brasília: GEIPOT, 1980, p.6.

que também corrobora com essa informação, pois um trem poderia partir do Rio Grande do Sul ao Ceará, sendo que a verdadeira ligação só ocorreu em 1972, com a construção da Ponte rodoferroviária sobre o Rio São Francisco. Até então, Propriá e Porto Real do Colégio eram pontos de estrangulamento do transporte ferroviário da VFFLB e da RFN, porque havia necessidade de se fazer a baldeação de cargas e passageiros, que antes era feita por balsas.

A RFN, além de concluir os prolongamentos indicados acima e construir alguns pequenos ramais de sua malha férrea, também procurou melhorar a capacidade de tráfego, modernizando suas oficinas e consertando suas estradas, substituindo estruturas antigas por novas, sem interrupções do tráfego. De acordo com Monteiro Filho (1961), esta rede conseguiu manter o tráfego ferroviário em toda a sua malha durante o período de sua existência, entretanto não foi possível eliminar o isolamento ferroviário no interior do Nordeste, completando, em parte, a sua interligação, fazendo os trilhos de sua rede encontrarem-se com os da rede Cearense. Por outro lado, procurou atender as necessidades da região por ela servida, porém não conseguiu apagar a imagem da Great Western, que jamais foi esquecida pelas comunidades por onde trafegaram os seus trens. Em nosso trabalho de campo nessa região tivemos a oportunidade de confirmar este fato, tanto que até hoje, quando a população refere-se às ferrovias, menciona a Great Western. Em 1957, a RFN juntamente com as demais redes do Nordeste e do Brasil como um todo foram eliminadas. Essas empresas deram origem à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima—RFFSA.

As redes Leste Brasileiro e Viação Cearense, juntamente com as empresas férreas isoladas do Nordeste, também mantiveram paralisadas a construção dos seus principais prolongamentos no decorrer do período imediato ao pós-guerra até 1950, pois as principais ligações previstas para ocorrer nestes anos, apenas uma merece grande destaque: o encontro da Leste Brasileiro com a Central do Brasil. Toda rede ferroviária no Nordeste deveria ter se completado no início do século XX, ou até mesmo antes. No entanto, na metade desse século ainda não haviam sido completadas os percursos previstos 100 anos antes, mas as circunstâncias políticas econômicas do Brasil nos levam a crer que depois da Segunda Guerra Mundial já era tarde demais para que as pontas dos trilhos nordestino alcançassem os seus pontos finais previstos ou projetados anteriormente. Em outras palavras, o sistema havia se estabilizado e em parte respondido às necessidades do seu tempo, embora a região continuasse dependendo da prestação dos serviços destas empresas férreas. A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro—VFFLB, é a mais extensa rede ferroviária do Nordeste e é a 3ª linha de maior percurso (876,700 km de extensão), construída no Brasil.

Apesar dos déficits contínuos no decorrer de sua história, a Leste Brasileiro foi projetada para ser a porta de entrada, para o Nordeste, dos trens provenientes do Sudeste e Sul do país. A chegada destes deveria ter ocorrido ainda no século XIX, mas isto só viria a ocorrer em 1950. No decorrer de sua história essa rede foi marcada muito mais pelas determinantes políticas do que por justificativas estritamente econômicas, tanto que sempre operou em déficits. Por outro lado, foi de fundamental importância para a economia e interiorização baiana, à medida que garantia o transporte de pessoas e escoamento de parte da produção daquele Estado destinada aos mercados interno e externo.

A partir de 1948, a Leste teve poucas realizações frente às projeções e aos planos previstos para serem executados até 1957, embora tenha concluído o seu prolongamento até Monte Azul e completado o trecho da linha Centro-Sul, que estabeleceu ligação entre as linhas Central e Centro: entre a antiga E.F. Central da Bahia e a E.F. São Francisco e fez com que a ponta dos seus trilhos chegassem a Propriá. Por outro lado, não conseguiu construir um único centímetro do prolongamento entre Paulistana e Teresina. Neste período, a Leste continuou operando o transporte de passageiros e cargas em todas suas linhas.

A conclusão dos trechos indicados acima foi muito importante para a Leste porque iria possibilitar ligação férrea com os demais estados do Nordeste e com o Sudeste. No entanto, os prolongamentos concluídos tinham pequenas extensões, isto é, não ultrapassado a casa dos 350 km de ferrovias construídos no decorrer do período entre 1948 e 1957, quando o objetivo era alcançar cerca de 1.500 km. A Leste, além de não cumprir as metas para a expansão da sua malha ferroviária, também não conseguiu equilibrar a sua situação financeira, apresentando déficit em todos exercícios financeiros até a sua extinção em 1957. A Rede de Viação Cearense-RVC, foi a 3ª maior Cia. Férrea do Nordeste, que também ficou estacionada, visto que apenas foram concluídos alguns ramais de curta extensão. O seu principal prolongamento, que deveria estabelecer a ligação com as linhas Piauí-Maranhão, continuou paralisado. A partir de 1957, com a criação da RFFSA, este trecho foi considerado prioritário, no entanto continuou paralisado. Sua extensão era cerca de 180 km, com percurso entre Oiticica e Altos, mas o mesmo teve que esperar cerca de 16 anos para ser concluído.

7.2 Formação da Rede Ferroviária Federal: Avanços e Declínios

Em 1957, o Governo Federal, com o objetivo de melhorar e reaparelhar toda o sistema de transporte ferroviário, eliminou a maioria absoluta das redes ferroviárias e Cias. férreas isoladas do país e criou uma única empresa ferroviária através da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957,

denominada Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima-RFFSA. Segundo Albuquerque (1973), a criação da RFFSA⁶⁹ foi a medida mais significativa do Governo Federal, tendo em vista a recuperação das ferrovias nacionais, pois as mesmas encontravam-se em condições caóticas, tanto no que diz respeito ao aspecto financeiro quanto ao operacional. A criação dessa Rede foi uma medida radical para reorganizar e padronizar a malha férrea do país e criar um verdadeiro sistema ferroviário integrado subordinado a uma única administração.

O primeiro grande desafio da RFFSA seria assegurar a interligação entre as suas linhas de norte a sul do país, modernizar sua frota, substituindo locomotivas antigas por outras modernas (diesel e elétricas). Mas estes objetivos só seriam realizados se houvesse decisão política para este fim, acompanhada de alocação de recursos financeiros e técnicos cujos resultados positivos só ocorreriam a longo prazo. A formação de mão-de-obra própria também fazia parte dos esforços da RFFSA para o melhoramento da rede férrea brasileira, como explica o destaque abaixo:

“Desde a sua fundação em 1957, a RFFSA preocupa-se com a formação de sua própria mão-de-obra, isto porque grande parte das funções constantes do seu plano de cargos não é encontrada no mercado de mão-de-obra. Daí decorre a necessidade de se recrutar e selecionar elementos que possuam em potencial os requisitos necessários para o exercício das funções, submetendo-o então a treinamento, a fim de se obter o empregado com as qualificações exigida pela função. Para atender a essa missão, incluiu-se em seu organograma, o Departamento de Desenvolvimento de Pessoal, correspondendo em cada Divisão o Setor de Desenvolvimento de Pessoal, subordinado ao Departamento de Pessoal. A ele cabe a função de dotar a empresa dos recursos humanos de que ela necessita, selecionando-os, adotando uma sistemática que vise a melhoria da mão-de-obra, tendo em vista atingir os padrões de desempenho desejados.” (Mello, 1971, p. 8).

Porém, como os recursos são limitados e o sistema de transporte rodoviário tornou-se prioritário frente aos demais, a Rede Ferroviária Federal não conseguiu atingir plenamente as metas por ela estabelecidas, apenas parte destas e no Nordeste o seu desempenho ficou muito aquém do esperado. Tanto que as duas principais interligações ferroviárias dentro do próprio Nordeste só foram concluídas nos anos de 1972 e 1973. Trata-se da ligação das ferrovias provenientes da Bahia e Sergipe com as de Alagoas e Pernambuco, que ocorreu com a construção da Rodoferroviária sobre o rio São Francisco e a segunda com o encontro das ferrovias cearenses com as ferrovias piauiense-maranhense, na cidade de Altos, cerca de 50 km ao leste de Teresina.

⁶⁹As ferrovias brasileiras em 1957, quando foi criada a RFFSA, apresentavam déficits crescentes, elevados custos administrativos e baixa produtividade e em termos operacionais as linhas encontravam-se desarticuladas, existiam bitolas diferentes e falta de padronização dos equipamentos. ALBUQUERQUE, Waldo Sette de. *Ferrovia, Fator de Integração e Desenvolvimento*. Brasília: GEIPOT, 1973, p. 6.

Com a unificação das ferrovias em uma única empresa passando a atender todas as regiões por estradas de ferro, no Nordeste a RFFSA procurou realizar o transporte de longa distância. A empresa procurou fazer uma reestruturação administrativa e operacional de suas unidades que, segundo Albuquerque (1973), foram agrupadas em quatro grandes sistemas regionais. “O SISTEMA REGIONAL NORDESTE” é composto pelas antigas estradas de ferro São Luís-Teresina e Central do Piauí, juntamente com as redes de Viação Cearense, Nordeste e Leste Brasileiro que serviam a todos os estados nordestinos. Essa reestruturação teve início em 1968 e permitiu que a empresa se ajustasse de acordo com as condições políticas, econômicas e sociais de cada região, embora as diretrizes da RFFSA continuassem centralizadas.

De acordo com os dados apresentados pelo Anuário Estatístico Brasileiro entre 1948 e 1957 conclui-se que a expansão do Sistema Ferroviário foi pouco significativo frente às expectativas. Na verdade, o sistema estava estacionado e se mantinha sem alteração, apenas fazia os ajustes necessários para não entrar em colapso de forma irreversível. Era necessário manter os serviços ferroviários por algum tempo, embora o seu custo fosse bastante elevado para o Estado, já que a reestruturação do sistema ocorrida neste período não foi capaz de torná-lo mais eficiente, tanto no que diz respeito ao atendimento das necessidades da região, como também em termo financeiros, pois as empresas férreas continuaram operando com déficits, mesmo depois da unificação destas em uma única empresa.

Enquanto as ferrovias nordestinas permaneciam quase estacionadas ou estagnadas e operando com equipamentos superados (carros, vagões e locomotivas), houve um aumento extraordinário do número de caminhões e ônibus neste período e conseqüentemente uma forte expansão da quilometragem de rodovias construídas. Segundo os dados do Anuário Estatístico Brasileiro, em 1948 havia 7.796 km de ferrovias em tráfego no Nordeste, alcançando cerca de 8.437 km em 1957. Neste período as ferrovias nordestinas expandiram apenas 641 km, o que representa uma média de 71,222 km construídos ao ano; ou seja, um crescimento em torno de 1,23% ao ano. Embora a RFFSA tenha procurado construir alguns pequenos ramais e o prolongamento da estrada de ferro do Ceará que estabelecia ligação com Parnaíba, Teresina e São Luís, porém quando este trecho foi entregue ao tráfego a empresa havia desativado uma série de linhas antieconômicas dessa região, com extensão superior aquela construída no período.

O limite máximo da expansão ferroviária do Nordeste e do Brasil ocorreu em 1973 com a construção do trecho entre Oiticica e Altos no Piauí, possibilitando que um trem se deslocasse desde Sacramento no Rio Grande do Sul até São Luís, capital do Maranhão, veja o MAPA 7. Havia planos para que o mesmo chegasse até Belém do Pará. Para isso era necessário concluir o

prolongamento da E.F. São Luís-Teresina que deveria estabelecer ligação com a E.F. Bragança, no Pará, com cerca de 200 km de extensão a serem construídos, mas não foi possível. Apesar da possibilidade concreta de um trem se deslocar de Livramento-RS e chegar a São Luís, no entanto não conseguimos verificar, através da documentação consultada, se ocorreu tal fato mesmo em caráter experimental. Por outro lado, se essa ligação tivesse acontecido até os anos 20, com certeza seria marcada com grandes comemorações, mas a verdade é que a mesma realizou-se em 1973, e essa data aparece apenas como mais um trecho entregue ao tráfego ferroviário.

A implantação, manutenção e posteriormente a desativação de parte das ferrovias nordestinas têm estreita relação com a política global do sistema, já que o governo foi o grande fiador deste fantástico empreendimento e a partir da década de 50 tornou-se proprietário “absoluto” do mesmo. Notadamente, quando tornou-se proprietário de cerca de 79% das linhas férreas do país, começou a diminuir os investimentos no setor. Na verdade este processo vem de antes, mas a partir da década de 50 ele ficou bem mais visível. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e com a implantação do Plano de Metas, nos anos 50, possibilitou aos setores públicos e privados diversificar os seus investimentos. O Plano de Metas⁷⁰ (1956-1961) combinava investimentos públicos e privados para os setores de transportes, produção de energia, serviços e indústrias. Transportes foi o setor que recebeu significativos investimentos deste Plano, (com prioridade ao sistema rodoviário), enquanto o ferroviário ficou em segundo plano e sob a responsabilidade do governo.

Segundo relatório da RFFSA, a situação das estradas de ferro do Nordeste foi mais crítica, pois entre a década de 60 e os primeiros anos da de 70 foram desativados 2.400 km (30%) das linhas férreas da região (veja os FLUXOGRAMAS 1, 2 e 3 no final deste capítulo). Neste caso, podemos verificar uma verdadeira construção destrutiva, o contrário da destruição criativa proposta por Schumpeter (1984), ou seja, estas ferrovias foram destruídas para sempre. Este processo de desativação de ferrovias foi previsto com bastante antecedência por planos ferroviários elaborados depois da Segunda Guerra Mundial. Estes planos, se por um lado visavam o reaparelhamento do sistema, por outro, recomendavam a extinção das estradas e ramais deficientes, sobretudo as ferrovias com bitolas estreitas, pois as mesmas apresentavam péssimas condições técnicas e de conservação que contribuíam para reduzir a capacidade de transporte e de arrecadação e inviabilizava a recuperação destas.

⁷⁰O Plano de Metas continha 30 setores, com 5 metas para energia, 7 para transportes, 6 para alimentação e 12 para indústria de base. Um Plano Econômico que resolveu dotar o país de uma infra-estrutura e modificar sua conjuntura econômica com um mínimo de interesse do que denomina-se de “social” ao mencionar a formação de

A lei que determinava a eliminação de ramais e linhas ferroviárias antieconômicas estabelecia que a extinção de estradas de ferro só poderia ocorrer se as localidades servidas por essas fossem atendidas por outro meio de transporte, como o rodoviário, e se assim fosse, a rodovia a ser construída deveria ser pavimentada. A Bahia soube aproveitar muito bem esta determinação legal para substituir os seus caminhos de ferro antieconômicos por novas estradas de rodagem pavimentadas. Em outros caso nem sempre a lei foi cumprida; ou seja, os ramais ferroviários foram desativados antes de se estabelecer outra forma de comunicação, isto é, não construíram a estrada de rodagem exigida por lei, deixando comunidades isoladas.

Na região Nordeste, as perspectivas do aumento de tráfego nestes ramais eram pequenas, quer pela limitada demanda de transporte, quer pela crescente concorrência exercida pelas empresas de ônibus e caminhões. Segundo a comissão, a demora na extinção das linhas e ramais antieconômicos e a construção de novas vias férreas contribuiu poderosamente para aumentar o déficit vertiginoso das ferrovias do Nordeste. A demora para construir novas linhas teve relação com a dotação de recursos federais para o setor, que vinha diminuindo ano após ano. Quanto à desativação de ferrovias, a lei determina e a Comissão faz o levantamento e indica as linhas e os ramais deficitários, no entanto não existe limite de prazo, pois a eliminação de ferrovias está condicionada à construção de estradas de rodagem pavimentadas para servir as localidades atendidas por estradas de ferro.

A questão da desativação destas ferrovias aparece com mais ênfase a partir do relatório elaborado em 1954 pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos – CMBEU, que destaca a deficiência do serviço ferroviário em relação à demanda, neste caso requer melhoria do sistema e não eliminação pura e simples de parte do mesmo. O destaque abaixo indica o estado crítico das ferrovias brasileiras, portanto são necessárias medidas de impactos para que essas possam atender a demanda por seus serviços.

“Uma demonstração cabal da sua deficiência na prestação de serviço pelas ferrovias é o fato do usuário passar a preferir o transporte por caminhão, apesar de este cobrar tarifas bem mais altas. Análises efetuadas pelo próprio governo afirmam que em certas estradas de ferro o gado recebido para embarque permanecia, em média, 25 dias nos embarcadouros da estrada, para, em seguida, suportar viagem de 4 dias e 1.000,000 km até o seu destino. A mortalidade e a perda de pêso conseqüente a esta longa demora eram naturalmente excessivas. Em alguns casos o gado passou a ser enviado à pé, em boiadas, evitando a estrada de ferro.” (Rolim, 1971, p.4)

Esta deficiência atinge também os demais produtos transportados por ferrovias, sobretudo as safras agrícolas. O governo procurou tomar as medidas necessárias para agilizar os serviços prestados pelas ferrovias, mas as mesmas não foram suficientes para solucionar definitivamente as deficiências do sistema, sobretudo no Nordeste. De acordo com Barat (1978), depois da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se o processo de deterioração contínua do sistema ferroviário. Parte significativa das estradas de ferro funcionavam sob a forma de concessão e propriedade privada; no conjunto foram encampadas pelo poder público, formando uma única empresa, mas o sistema continuou em franco declínio, pois faltaram outras medidas cabíveis para corrigir as falhas do setor. Na década de 60 e primeira metade dos anos 70, foram eliminados muitos trechos ferroviários considerados antieconômicos; por outro lado, não investiram os recursos necessários na parte viável do sistema.

O relatório denominado O I Centenário das Ferrovias Brasileiras (1954) que comemora 100 anos de implantação das estradas de ferro no Brasil, destaca as modificações ocorridas nas ferrovias nordestinas, como encampação de empresas férreas, formação de redes ferroviárias e adequação do traçado de algumas estradas de ferro. O relatório da SUDENE, coordenado por Alvarez (1962), aponta que a situação financeira e a do tráfego das ferrovias do Nordeste, no período entre 1957 e 1961, piorou substancialmente. De acordo com este relatório, os empregados destas empresas representavam elevados custos para as mesmas, embora a média fosse de três empregados por quilômetro em tráfego, sendo que a própria RFFSA destaca que os salários pagos pelo setor não eram atraentes, pois estes estavam abaixo daqueles pagos por outros setores da economia. Outro dado apontado pelo relatório da SUDENE indica que entre as “ex-antigas empresas ferroviárias do Nordeste”, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro é aquela que apresentou resultados mais desfavoráveis no período indicado.

O estudo do Ministério dos Transportes fez uma retrospectiva das ferrovias brasileiras no decorrer do século XX apontando a existência das diversas falhas do sistema e suas tentativas de superação, através dos planos gerais de Viação Nacional de 1934 e 1946, mas ambos fracassaram. Este estudo destaca que no decorrer da década de 60, o Governo Federal procurou agilizar o setor ferroviário, sendo que uma das medidas seria a eliminação de estradas e ramais deficitários e alteração de alguns traçados daquelas ferrovias mais importantes. Com isso procurava-se assegurar as demandas existentes. No Nordeste, esta medida foi aplicada de forma contundente; ou seja, 30% das linhas férreas daquela região foram extintas. Toda a literatura a respeito dessa questão, com pesquisas e relatórios do governo, mostram a crise do setor, porém as medidas tomadas para impedir o sucateamento deste não foram eficientes. Lima (1969) em sua

obra procurou retratar o desempenho das ferrovias brasileiras a partir do final da década de 40 até o final da de 60, e observa que as ferrovias passaram a perder espaços para as rodovias devido ao sucateamento das primeiras, destacando algumas propostas para a recuperação do sistema, como: a decisão política de investimentos e a implementação tecnológica, não restando outra saída, se isso não fosse feito, seria a ruína da indústria ferroviária.

Mesmo com a unificação do sistema ferroviário em uma única empresa, as antigas Cias. férreas continuaram operando dentro de seu próprio limite anterior. Com a criação de superintendências regionais, a malha do Nordeste foi dividida em 4 partes: as antigas estradas de ferro São Luís-Teresina e Central do Piauí passaram a corresponder a 1ª divisão, a Rede de Viação Cearense-RVC, 2ª Divisão, a Rede Ferroviária do Nordeste-RFN, a 3ª Divisão e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a 4ª Divisão. Este procedimento administrativo da RFFSA fez com que o desempenho da Rede fosse feito a partir de cada ex-Cia. férrea, como demonstra o relatório da SUDENE, elaborado em 1962. Este relatório trata do desempenho da RFFSA no Nordeste referente ao quinquênio 1957-1961.

De acordo com o Relatório da SUDENE (1962) o resultado financeiro das ferrovias do Nordeste foi deficitário no quinquênio 1957-1961, tendo como referência o desempenho financeiro das principais “Cias. férreas” da região. O relatório mostra as dificuldades às quais o setor estava submetido. O déficit da RVC, RFN e da VFFLB passou de Cr\$ 1.464.000.000, em 1957, para Cr\$ 5.745.000.000, em 1961; ou seja, houve uma elevação de 295,42% no período. A receita passou de Cr\$ 693.000.000, em 1957, para Cr\$ 1.794.000.000, em 1961, e a despesa de Cr\$ 2.157.000.000 passou para Cr\$ 7.539.000.000. Com este resultado ficava difícil operar esta rede. A 1ª Divisão formada pela ex-estradas de ferro São Luís-Teresina e Central do Piauí apresentaram déficits de Cr\$ 13.760.000 e Cr\$ 37.000.000, em 1957, elevando-se para Cr\$18.800.000 e Cr\$ 44.000.000 em 1961, respectivamente.

Estas últimas ferrovias tiveram juntas uma receita de Cr\$ 23.500.000 em 1957 e Cr\$ 47.000.000 em 1961. As estradas de ferro de Nazaré e Ilhéus também operaram com elevados déficits. Somente em 1957 eles foram de Cr\$ 19.100.000 e Cr\$ 10.900.000, respectivamente. Com relação aos demais exercícios do período, não há os dados precisos referentes a estas ferrovias, estando os mesmos incompletos. Em 1961, o déficit da RFFSA, oriundo do conjunto das ferrovias acima indicadas, exceto as estradas de ferro Nazaré e Ilhéus, totalizava 6,5 bilhões de cruzeiros. Segundo o relatório da SUDENE, esse déficit, adicionado ao previsto para 1962, representava uma quantia suficiente para construir 2.000 km de estrada de rodagem pavimentada

de 1ª classe. Há que se ressaltar que neste déficit não estão incluídas as despesas de renovação⁷¹ de via permanente, instalações fixas, material de tração e rodante e despesas de depreciação. Cabendo, desta forma, ao tesouro, arcar com o elevado custo de manutenção do sistema ferroviário.

As ferrovias com coeficiente de exploração acima de 100% são deficitárias, isto significa a relação $\frac{100D}{R}$, em que D representa a despesa e R a receita do exercício do mesmo ano, ou melhor o coeficiente de tráfego é a relação percentual das despesa sobre receita, e todas as estradas do Nordeste apresentaram índices superiores. Em 1961 o coeficiente de exploração da RVC foi de 361, da RFN de 393, VFFLB de 532, a E.F. São Luís-Teresina de 1.200. A E.F. Central do Piauí teve o mais elevado coeficiente de exploração, com 2.786 (sem qualificação) e a média da RFFSA foi de 269. Para melhorar o desempenho financeiro dessas ferrovias seriam necessárias uma série de medidas. Estas medidas foram inicialmente tomadas com a unificação⁷² da malha ferroviária brasileira, em 1957, que deu origem a RFFSA. Dentre o rol de medidas destaca-se o reaparelhamento, com substituição de locomotivas a vapor por locomotivas diesel e elétrica, suspensão de linhas e ramais antieconômicos, unificação de bitolas, enxugamento do número de empregados e construção de estradas complementares para garantir a maior agilidade do sistema na prestação de serviço à comunidade. Em 1961 foi instituída uma comissão permanente que deveria tratar da extinção de ferrovias antieconômicas. Essa comissão indicou a extinção de 17 ramais e 2 linhas da região Nordeste.

Todas essas providências não foram tomadas imediatamente, pois a lei que determinava a extinção dos ramais exigia que estes fossem substituído por estradas de rodagem pavimentadas. Por outro lado, existiam as questões de ordem política locais e regionais que dificultavam a efetivação dessas medidas. Por exemplo, a antiga E.F. Petrolina-Teresina (trecho Petrolina-Paulistana) e a E.F. Paulo Afonso com 204 km e 115 km, respectivamente, foram indicadas pela comissão pra serem desativadas. A eliminação dessas linhas tinha forte oposição dos estados do Pernambuco, Piauí e Alagoas, mas a Paulo Afonso foi extinta em 1965 e Petrolina-Teresina só em 1972. Este programa apresentava uma série de contradições. Se por um lado indicava a

⁷¹As despesas de renovações de instalações de equipamento vão para à conta Capital da RFFSA, enquanto que a construção de variantes, hospitais e hotéis para as estradas de ferro são por conta do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. ALVAREZ, J. Rey. Recife: SUDENE – D. Documentação, 1962, op. cit., p. 9.

⁷²A Unificação Administrativa permite priorizar um elenco de medidas com vista a melhora da produtividade da mão-de-obra, redução do pessoal excedente, a reorganização operacional e administrativa e o reequipamento e melhoria do sistema, redução do desperdício. A Unificação Administrativa das ferrovias visa também a racionalização dos investimentos, canalizando os mesmos para o reaparelhamento técnico e operacional do sistema. Unificação da Administração Ferroviária Nacional-Operação Desempenho. Vol. I – parte II. Brasília DEF, 1967, pp. 107 e 108.

eliminação de ferrovias deficitárias, por outro obrigavam o governo a construir rodovias pavimentadas com custos elevados, enquanto uma carroçal com terra batida atenderia a demanda local tanto para o transporte de cargas, como também, para o transporte de passageiros.

Outra insensatez é que se iniciou a extinção de alguns ramais e, ao mesmo tempo, continuou-se com o prolongamento previsto anteriormente, além de se prever a construção de cerca de 30% da malha existente na região. O desempenho operacional, assim como o dos serviços prestados por estas ferrovias, não tiveram alterações significativas. Os relatórios da RFFSA entre 1957 e 1961 mostram que o transporte de carga e de passageiros permaneceu estacionado neste quinquênio e os resultados financeiros das mesmas pioraram significativamente. Neste período ônibus e caminhões passaram a absorver o transporte de passageiros e cargas das regiões servidas por ferrovias, embora os preços de passagens e cargas transportados por rodovias fosse bem mais elevados. A antiga RFN teve 14% de queda no transporte de cargas (bagagens, mercadorias e animais) neste quinquênio: passou de 2.767.000 t em 1957 para 2.390.000 t em 1961. Esta tendência foi verificada nas demais linhas do Nordeste, embora a RVC tenha aumentado ligeiramente o transporte de cargas e diminuído o número de passageiros transportados em 27% no decorrer do quinquênio indicado.

A velocidade média dos trens das ferrovias nordestinas era muito baixa, assim como o percurso médio diário por locomotiva rebocando trens, que oscilava entre 57 km e 78 km. Segundo os relatórios da RFFSA, o aproveitamento médio diário da Leste em 1961 era de 82 km, da RFN era de 174 km e da RVC de 190 km. Com essa média conclui-se que a densidade do tráfego ferroviário era muito baixa na região Nordeste. Destacamos também que as distâncias médias percorridas pelos trens eram muito pequenas, tanto que os produtos com maior volume de carga transportados pela RFN eram a cana-de-açúcar para as usinas e açúcar a granel para o mercado interno e externo. Estes percursos eram bastante favoráveis à penetração do caminhão.

Os dados do GEIPOT (1980) mostram que o volume de cargas e o número de passageiros transportados pela malha ferroviária do Nordeste continuaram diminuindo em todas as divisões. A queda do número de passageiros transportados (do interior) foi cerca de 53,75% entre 1960-1969, diminuiu também o número de trens em tráfego, tanto para o transporte de cargas como para o de passageiros. Neste período o número de empregados da malha ferroviária nordestina diminuiu cerca de 15% e o déficit cresceu 319,50% entre 1963 e 1969. A ineficiência econômica continuou sem solução e o Estado como sempre foi o responsável pelo financiamento deste sistema, consequentemente pagou a conta, pois o mesmo assegurou e garantiu a evolução,

consolidação, manutenção e eliminação ou renovação deste setor que se perdeu nos trilhos do imediatismo, no descaso, e nas saídas “únicas”.

Quando ainda não existia caminhões, o trem era indicado para transportar todos os tipos de produtos e mercadorias para qualquer distância, mas com o advento do caminhão e com o processo de modernização da administração ferroviária, concluiu-se que as cargas com os pequenos volumes e curtas distâncias⁷³ deveriam ser transportadas por rodovias e as cargas com grandes volumes e médias e longas distâncias deveriam ser transportadas pelas ferrovias. Segundo Schoppa (1982) a melhor forma de inviabilizar uma ferrovia é obrigá-la a prestar qualquer tipo de serviço. Embora as ferrovias nordestinas fossem marcadas pela prestação de todos os serviços, estes costumes não se alteraram porque politicamente essas mudanças não interessavam.

A partir de 1964, foram estabelecidas novas mudanças para o sistema ferroviário brasileiro. No entanto, apenas o processo de desativação de uma série de linhas e ramais antieconômicos foi colocado em prática, tanto que no Nordeste no decorrer do período entre 1964 e 1973 foram extintas várias destas linhas e muitos ramais indicados. A eliminação destas linhas e ramais ferroviários teve forte oposição por parte da população das regiões servidas por eles, apesar dos péssimos serviços prestados. Além dos políticos locais e regionais terem se manifestado contra, os ferroviários também combateram tais medidas por meio do seus sindicato e associações.

Havia dois grupos políticos. Um deles que era realmente contra ao desmonte das ferrovias e outro que era “falsamente” contra, mas que articulava a favor do sistema de transporte rodoviário, pois o mesmo tinha preferência pela chegada e expansão de caminhões e ônibus através das rodovias. Na verdade, o mais forte posicionamento político contra a eliminação de estradas de ferro ocorreu na Bahia e contou com a oposição de toda a classe política daquele estado. Mas a questão da extinção de ferrovias por ser antieconômica não era simples, até porque a maioria destas operavam com déficits. Em alguns casos, a eliminação de ferrovias não poderia ocorrer por mera vontade da comissão responsável por esta tarefa.

Das ferrovias indicadas para serem desativadas pela Comissão, três eram baianas. E entre elas, podemos citar a pequena E.F. de Ilhéus, que contou com a imediata reação política do

⁷³O caminhão é mais apto para os transportes a curtas distâncias, para o deslocamento de cargas pequenas e irregulares, para o tráfego de mercadorias de alto valor, para o despacho de produto cujo índice de carência, nos locais de consumo apresentam rápidas variações, caso esses em que suas vantagens de baixo ônus terminais e administrativos, mais singela articulação entre usuário e o transportador e rapidez de entrega dão-lhe, ganho de causa no confronto das adequações. Unificação da Administração Ferroviária Nacional-Operação Desempenho. Vol. I – parte II. Brasília DEF, 1967, p.115.

Estado com forte reflexo no plenário do Senado Federal, onde o senador baiano Aloísio de Carvalho afirmou que tal medida era “indefensável e desumana” e contou com o apoio de toda bancada federal da Bahia. O senador afirmou “que podem ser extintos ramais antieconômicos, como princípios de equilíbrio administrativo, nunca, porém, sem se proceder a um rigoroso exame da possibilidade de recuperação econômica de tais estradas, principalmente quando serve a uma região em franco desenvolvimento, como é o caso da E.F. Ilhéus, que serve 20 municípios produtores de cacau”, conclui o senador. Se a política foi o fator determinante para a implantação, expansão e manutenção da maioria das ferrovias do Nordeste, com certeza a extinção também passa pelo crivo político como era o caso de estradas previstas para serem extintas a partir de 1964.

Apesar da oposição da Bahia, mesmo assim suas ferrovias isoladas foram extintas a partir de 1965. As ferrovias de Ilhéus e Bahia a Minas foram extintas em 1965 e em seguida desativaram a linha Centro-Sul com 339 km de extensão, trecho entre Bonfim e Iaçú e em 1972 foi extinta a E.F. Nazaré. Assim, no período de 1964 a 1972 foram eliminados cerca de 933,222 km de estradas de ferro em território baiano. Evidentemente que a Bahia recebeu uma grande “recompensa” pela extinção de suas ferrovias, já que foram financiadas e construídas várias estradas de rodagens federais por todo o território deste Estado. O ideal era combinar a integração dos vários sistemas de transportes, mas, como não havia lugar para ambos, optou-se politicamente pela exclusão do ferroviário e a Bahia com certeza levou vantagem com as perdas dos trilhos e exigiu sua parte em “asfalto”, pois, em 1970, todo o trecho da BR-116, entre a fronteira com Minas Gerais ao Sul e com Pernambuco ao Norte, já estava pavimentado. Ficamos apenas com este exemplo para ilustrar.

Os dados do Anuário Estatístico do Brasil - AEB de 1951 - indicam que neste ano haviam 5.612 caminhões e 528 ônibus em tráfego na Bahia e em 1964 contava com 6.866 ônibus e 11.053 caminhões. A evolução rodoviária também foi rápida, em 1957 havia cerca de 31.600 km de rodagem em tráfego dos quais 2.950 km eram federais, AEB (1975), em 1965 passou para 69.682 km, sendo 3.396 km federais, e em 1970 alcançou cerca de 5.319,600 km com 1.895,400 km pavimentados, AEB (1965 e 1970). Essa evolução rodoviária da Bahia foi bem mais agressiva do que nos outros estados, tanto que, em 1970, esse Estado havia construído o dobro de quilômetros de rodovias federais em relação ao Ceará, que vem logo em seguida com 2.442,300 km e Pernambuco 2.073,700 km. Isto demonstra que a Bahia foi muito bem recompensada pela eliminação das suas estradas de ferro isoladas.

Os ajustes do sistema ferroviário brasileiro propostos, sobretudo depois da formação da RFFSA em 1957, foram se impondo e entre 1962 e 1965 resultaram na eliminação de 18 ramais antieconômicos,⁷⁴ com extensões que variava de 2 km a 55 km, totalizando 507 km distribuídos por toda a região Nordeste. Para amenizar os impactos das oposições dos usuários e de parte dos políticos locais/regionais, foram feitas promessas de que seriam construídas novas linhas de ferro no futuro. Em termos econômicos, a retirada destes ramais pouco modificou o desempenho financeiro das ferrovias nordestinas, pois a Comissão encarregada esperava que os déficits da RFFSA viessem a diminuir, no entanto, em que pese ter sido eliminada parte significativa daquela malha, o resultado esperado não se efetivou.

Todo este processo foi muito lento em alguns casos, como o da E.F. Central do Piauí, que tendo sido indicada pela Comissão logo no seu início, 13 anos depois (1973) a mesma ainda continuava operando, enquanto as ferrovias isoladas da Bahia indicadas para serem extintas foram eliminadas bem mais rapidamente, todas na metade da década de 60, exceto a E.F. Nazaré, que foi extinta em 1972. Todo esse ajuste, que eliminava ferrovias deficitárias, também determinava a construção e prolongamento imediato de outras Estradas de ferro do Nordeste, tendo a Transnordestina⁷⁵ como prioridade, trecho entre Petrolina-Salgueiro-Missão Velha, com cerca de 340 km.

A construção desse trecho seria de fundamental importância, pois o mesmo estabeleceria ligação com a rede baiana e deveria diminuir a distância entre o Nordeste e o Sudeste em aproximadamente 700 km, mas, por outro lado, a Comissão de extinção indicou a eliminação da linha Centro-Sul. Essa linha deveria ser trafegada pelos trens provenientes da parte Norte, Central e Oriental do Nordeste (via Transnordestina) em direção ao Centro-Oeste, Sudeste e Sul do País. Na verdade, se construções como a Transnordestina eram uma prioridade, a linha Centro-Sul não poderia ser extinta, e sim reformada, como propôs o Governo da Bahia. Assim, a falta de sintonia e de planejamento para o desenvolvimento do transporte ferroviário brasileiro eram gritantes, resultando em desperdício de recursos e lentidão do sistema.

Outro dado incompatível com os objetivos da Comissão de Extinção foi a eliminação do trecho da E.F. Mossoró, entre Mossoró e Porto Franco (área produtora de sal), com 37 km de

⁷⁴Os ramais antieconômicos retirados ou suspensos, são 2 da E.F. São Luís-Teresina com 47 km, Rede de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro com 6 ramais e 99 km, Rede de Viação Cearense desativou 5 ramais com 120 km e a Rede Ferroviária do Nordeste com 7 ramais somando cerca de 248 km de extensão. ALVAREZ, J. Rey. Recife: SUDENE – D. Documentação, 1962, op. cit., p. 16.

⁷⁵A Transnordestina foi projetada para ser construída ainda no século passado, seria a continuidade da E.F. Central de Pernambuco, a partir de Salgueiros e da RVC com bifurcação em Missão Velha-CE e Juazeiro e formaria uma verdadeira rede ferroviária, sua construção foi prioridade de todos os governos, do Império aos dias atuais. Ferrovias Trasnordestinas-Um Novo Sistema Ferroviário para o Nordeste. Brasília, 1978, p. 6.

extensão. A E.F. Mossoró estava se especializando no transporte de sal para todo o país. Com a extinção do trecho, o sal passou a ser transportado por caminhões da área produtora (Grossos-Porto Franco, Areia Branca) até Mossoró onde é embarcado nos trens, rumo do seu destino, que é uma irracionalidade técnica, operacional e econômica. Com a descoberta de petróleo nessa localidade, a E.F. Mossoró deveria também transportar petróleo para as refinarias da Bahia. Posteriormente, por motivos desconhecidos, a RFFSA mudou de idéia em relação ao transporte deste produto em seus trens e as empresas rodoviárias encarregaram-se dessa tarefa.

A década de 60 foi marcada por ajustes do sistema de transporte ferroviário e expansão do rodoviário. Estes ajustes tiveram como resultado a eliminação de todos os ramais e linhas isoladas da malha férrea do Nordeste. Restaram somente as estradas-troncos ou prioritárias. Nestes ajustes estava previsto a construção de variantes e vários prolongamentos, mas foi concretizado apenas o trecho entre Oiticica e Altos da RVC, que estabeleceu ligação com a ex-E.F. São Luís-Teresina e da Ponte Rodoferroviária sobre o Rio São Francisco, entre Propriá-SE e Porto Real do Colégio-AL. Mesmo assim, foram desperdiçados grandes somas de recursos com a abertura de várias variantes e alguns prolongamentos que não chegaram a ser concluídos, mas cujos trilhos foram estendidos. São os ajustes “desajustados” da administração ferroviária brasileira.

Como já foi citado anteriormente, o transporte ferroviário nordestino, na sua totalidade era realizado dentro dos limites de cada divisão, isto é, de cada ex-Cia. férrea, conseqüentemente era muito baixa a distância média em tráfego. Segundo Albuquerque (1974), o pequeno volume das cargas transportadas não estimulava os poderes públicos e nem os dirigentes da empresa a realizarem os investimentos que seriam necessários para que as ferrovias nordestinas pudessem melhorar as suas condições operacionais, fosse através da construção de novos trechos (articulação que facilitassem a realização de transporte a maiores distâncias), ou pela recuperação dos trechos em tráfego.

Não é possível que a segunda região mais populosa do Brasil não tivesse cargas suficientes para garantir este sistema operando e ao mesmo tempo assegurar a rentabilidade deste, pois as ferrovias não poderiam ser mantidas apenas para cumprir uma função meramente social. Mas o próprio Ministério da Viação e Obras Públicas, sabia que, enquanto não se concluísse a implantação da rede de rodagem⁷⁶ naquela região, as ferrovias tinham que continuar com a sua

⁷⁶O ano de 1971 foi aquele que as ferrovias do Nordeste apresentaram seu mais baixo índice de produção, isto se deve ao fato de naquele ano ter sido concluída a implantação da rede rodoviária básica no Nordeste, isto é, todas as principais BRs entraram em operação. ALBUQUERQUE, Waldo Sette de. O Transporte Ferroviário do Nordeste. Recife: RFFSA, 1974, p. 5.

prestação de serviços, mesmo sem as devidas qualidades exigidas. Por outro lado, apesar dos ajustes, continuou a prática de clientelismo político que influía no desempenho administrativo destas ferrovias.

7.3 Os Sistemas Regionais e Seus Efeitos para as Ferrovias do Nordeste

A última alteração com o objetivo a tornar o sistema ferroviário brasileiro mais ágil e dinâmico ocorreu em 1969. Neste ano foi implantado os sistemas regionais que eliminaram problemas de ordem administrativa e possibilitaram a realização dos transportes de grandes distâncias (transportes inter-divisionais e inter-regionais), até então realizados somente na jurisdição de cada divisão administrativa e, de modo geral, em curtas extensões, como demonstram os relatórios intitulados Fluxogramas dos Transportes-RFN (1966) e Fluxogramas dos Transportes-RVC (1966), em que as médias quilométricas nunca ultrapassam a casa dos 200 km de distância, e que as duas linhas mais extensas dessas redes têm 609 km e 601 km respectivamente.

Com a implantação dos Sistemas Regionais, eliminou-se as traves que impossibilitavam os deslocamentos dos trens do Nordeste para outras regiões. Este processo teve início em junho de 1971 e com a inauguração da ponte ferroviária Propriá-P.R. Colégio, no ano seguinte, foi possível aos trens partirem de Mossoró (pela E.F. Mossoró) e do porto de Macau (pela E.F. Sampaio Correia, ex-Central do Rio grande do Norte) e chegarem ao Centro-Sul e Centro-Oeste (Goiânia e Brasília). Estes trens transportavam sal para o interior do Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste; e também para as respectivas capitais dessas regiões. Após o descarregamento deste produto, os trens retornavam carregados com adubos, produtos agrícolas, cimento e outras mercadorias.

Essa medida administrativa foi importante, mas chegou tarde demais, pois as ferrovias já estavam em franco declínio. No entanto, possibilitou o deslocamento dos trens de carga para grandes distâncias⁷⁷. Com isso, os trens continuaram a ser importantes no transporte de vários produtos, por exemplo: os produtos tradicionais provenientes da agricultura e agroindústria e os produtos novos, como cimento, sal, petróleo (produzido em Sergipe com destino à refinaria de Landolfo Alves, na Bahia) e os industrializados do Sudeste e Nordeste. No período entre 1970 e 1973, o transporte de açúcar por ferrovia aumentou 34,40%, de cimento 22,40%, cana-de-açúcar

⁷⁷A distância por via férrea entre Mossoró e Goiânia é de 4.640 km e à medida que o sistema foi conseguindo atrair cargas do Centro-Sul e Centro Oeste, estabeleceu-se o tráfego regular do Nordeste com as regiões citadas acima. O sal de Macau e Mossoró transportado por ferrovias era distribuído no interior e nas capitais como Natal, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília. ALBUQUERQUE, Waldo Sette de. O Transporte Ferroviário do Nordeste. Recife: RFFSA, 1974, op.cit., p. 7.

diminuiu cerca de 27,60%, sal e cronita aumentaram 213,80% e 245,20%, respectivamente; ou seja, o sal passou de 54.321 t para 170.474 t e cronita de 29.965 t para 103.426 t. Além disso, o percurso médio com cargas gerais passou de 270 km para 389 km.

Segundo Albuquerque (1974), que em 1973 era superintendente da RFFSA no Nordeste, neste ano foi previsto a implantação de uma série de variantes ferroviárias⁷⁸ naquela região com cerca de 478 km de extensão, além da remodelação de vários trechos das estradas-troncos. Esta preocupação com a retomada da construção e melhoramento da malha férrea nordestina, está inserida num contexto mais amplo, pois a crise do petróleo ocasionada pelos conflitos bélicos no Oriente Médio, em 1973, levou o governo brasileiro a tomar medidas com este objetivo. Com o fim do conflito e o restabelecimento da produção de petróleo no Oriente Médio, a preocupação do governo com a construção e expansão de ferrovias foi deixada de lado e o mesmo continuou priorizando a expansão das rodovias.

A verdade é que todas as medidas tomadas pelo governo após o fim da Segunda Guerra até 1973, com vista a expansão e modernidade do sistema ferroviário do país, resultaram em fracasso. Segundo um relatório produzido pelo Ministério dos Transportes, denominado Unificação da Administração Ferroviária Nacional mostra que os investimentos destinados ao sistema ferroviário no período entre 1956-1963 girou em torno de 22,50% do orçamento do Ministério dos Transportes, enquanto o sistema rodoviário variou de 57% a 65%. Com estes dados fica claro a opção do governo, tanto que enquanto o sistema rodoviário prossegue expandindo de forma brutal, o ferroviário encolhe significativamente. Os dados do Ministério dos Transportes indicam que em 1970 havia cerca de 1.100.000 km de rodovia em tráfego no país, e as ferrovias reduziram de 38.770 km para 31.300 km.

Com a mudança do poder político no Brasil a partir de 1964, o setor ferroviário foi objeto de atenção do novo governo que repetiu todo o diagnóstico referente ao caos em que se encontrava as estradas de ferro brasileiras, e constatou que era necessário equacionar os problemas da rede e que, para isso deveria traçar uma linha de ação capaz de solucionar a difícil situação a que estava submetida a malha ferroviária do país. Segundo Peixoto (1974), as medidas que deveriam ser tomadas eram a redução progressiva do déficit operacional, a extinção de ramais e linhas antieconômicas, aplicação de tarifas realísticas e o reaparelhamento do sistema

⁷⁸ Com a implantação de variantes previstas para 1973, a RFFSA tinha como objetivo aumentar a capacidade de tráfego e encurtar alguns percursos. Para isso, foram projetados a construção dos seguintes variantes: Iaçú-Feira de Santana-Mapele (atual Simão Filho) com 270 km de extensão, Marial-Branquinha – PE com 84 km, Branquinha-Capricho com 25 km, Capricho-Arapiraca – AL com 76 km e Escurial-Laranjeiras – Se com 23 km. ALBUQUERQUE, Waldo Sette de. O Transporte Ferroviário do Nordeste. Recife: RFFSA, 1974, op. cit., p. 6.

para aumentar a produtividade e atender satisfatoriamente a demanda. Não há nada de novo, pois todas essas questões vêm sendo apontadas desde o fim da Segunda Guerra.

Com vista à resolução dos problemas do sistema ferroviário, o Governo Militar contratou em 1965 uma empresa de consultoria de Nova York para elaborar um minucioso relatório a respeito da real situação deste sistema e apontar as soluções cabíveis. A empresa realizou um enorme e completo levantamento das condições das ferrovias brasileiras e constatou tudo aquilo que já era de domínio público, e recomendou as medidas que vêm sendo repetidas desde o fim da Segunda Guerra Mundial, como eliminação de ramais e linhas deficitárias, construir novas variantes, reequipamento de material rodante, melhorias das vias permanentes, eliminar o excesso de pessoal e qualificar a mão-de-obra necessária para a operação e manutenção do sistema; ou seja, essa empresa denominada de Coverdale & Colpitts não apresentou nenhuma novidade.

De acordo com Schoppa (1982), houve um aumento no transporte de mercadorias pela malha ferroviária, que passou de 8.154.785 toneladas por quilômetro em 1964 para 12.095.052 em 1970, cresceu cerca de 48,32% neste período (4,03% ao ano), sendo que o transporte de passageiros do interior por quilômetro passou de 5.292.122 em 1964 para 2.530.939 em 1970, sofreu uma queda de 52,17%. Neste período ocorreu uma significativa redução da malha ferroviária em tráfego e, conseqüentemente, o número de trens em circulação aumentando também o volume de mercadorias transportadas por estes. No entanto, nos trens de passageiros⁷⁹ o impacto foi maior; ou seja, houve uma drástica diminuição destes, tanto que, em algumas linhas do Nordeste, que operavam com um trem diariamente (em cada sentido), passou a operar com dois por semana.

Para Schoppa (1982), os bruscos e sucessivos aumentos dos preços do petróleo vieram evidenciar a falta de bom senso econômico e prático em vários países do mundo ocidental que se tornaram cada vez mais dependentes do transporte rodoviário de elevado dispêndio energético. O Brasil se encaixa bem neste contexto proporcionado pela guerra, tanto que, em pouco mais de 20 anos, a participação do transporte rodoviário interurbano passou para cerca de 80% na movimentação de cargas e 96% na de passageiros e nos grande centros urbanos com o predomínio absoluto dos automóveis e ônibus nos transportes individual e coletivo. Estes dados mostram a fantástica expansão do sistema rodoviário. Com a implantação da indústria

⁷⁹ A eliminação de trens de passageiros foi uma medida drástica que merecia ter maior reflexão, pois trata de uma questão que vai além do equilíbrio contábil das Cias. Férreas, enquanto que só no ano de 1973 morreram 200.000 pessoas em acidente de trânsito no mundo todo, no entanto o número de passageiros vítimas de acidente fatais em ferrovias foi de 0,44 para cada bilhão de pessoas por quilômetros transportados, no período entre 1960 – 1971, este dado mostra o grau de segurança deste sistema. SHOPPA, Renê Fernandes. Para Onde Caminham as Ferrovias. Rio de Janeiro: Jurema & Costa Velho Editores, 1982, p. 19.

automobilística na década de 50 essa tendência foi reforçada, criando condições para o governo viabilizar os investimentos em rodovias. Schoppa, em seu trabalho, reforça essa prioridade, quando diz que no período entre 1965 e 1974 investiu-se cerca de 90% de tudo o que foi feito em rodovias no país, nos 465 anos após a chegada de Cabral.

Todos os relatórios e documentos do governo referentes aos sistemas de transportes citam as empresas ferroviárias como sendo responsáveis por déficits incalculáveis e nenhuma referência ao déficit do sistema rodoviário, no entanto os usuários de rodovias não contribuem com metade das despesas de sua infra-estrutura que são pagas através do Fundo Rodoviário Nacional-FRN e o custo unitário do transporte rodoviário é significativamente superior ao do ferroviário, na movimentação de grandes volumes de mercadorias ou passageiros. O destaque abaixo aponta, pelo menos, um item que mostra a diferença de custo entre ambos os sistemas.

“O consumo de combustível (diesel) de uma locomotiva de 1300HP rebocando um trem com 500 toneladas de carga útil e o consumo de 500 caminhões com capacidade para 10 t de carga, para realizar o mesmo transporte, considerando 3,5 l/km de uma locomotiva da RFFSA e o de 0,5 l/km, o trem consome 0,7 litro por tonelada e o caminhão 5,0 l/t, a diferença é de 4,3 litros” (Schoppa, 1982, p.13).

O transporte rodoviário é mais flexível do que o ferroviário. A análise feita pelo relatório denominado Unificação da Administração Ferroviária Nacional do Ministério dos Transportes (1967) destaca que a competição entre os dois sistemas favorece o primeiro, pois o caminhão é mercenário, tem a carga que quer e está livre de compêndios de regulamentação; a carga de rodoviária frustra a arrecadação dos impostos, em grande aliciamento ao contrabando tributário. Frente a essa constatação, este relatório fez as seguintes indagações: quando a fiscalização negou que uma carga não é de 10 toneladas? como poderia fazê-lo? Schoppa compartilha com essa posição e destaca que o transporte rodoviário é mais flexível do que o ferroviário, ao menos para as cargas fracionadas. Praticamente para cada caminhão existe um agente comercial com liberdade para decidir sobre o frete a ser cobrado e a gratificação que julgar conveniente.

Os dirigentes de empresas ferroviárias não têm a mesma liberdade que têm os das empresas rodoviárias, devido à rigidez do sistema, em que 10 t são realmente 10 t, distingue do sistema rodoviário em que 10 t podem ser 20 t ou até mais. Muitos funcionários das ferrovias do Nordeste, entrevistados por nós, foram categóricos em afirmar que as exigências burocráticas e sobretudo fiscais contribuíram enormemente com a “fuga” de cargas das Cias. Férreas para as transportadoras rodoviárias, mesmo que o frete dessa última fosse bem mais elevado. Historicamente as ferrovias se submeteram em, maior ou menor grau, às ingerências políticas, a

começar pela indicação de seus dirigentes, como é o caso das estatais em que nem sempre há continuidade administrativa e regras claras para que haja transparência entre o relacionamento do Estado com suas Cias. Férreas.

A acusação de déficit da ferrovia está repleta de distorções. Se por um lado é verdadeira, por outro é injusta, pois a política de tarifas do governo para o setor foi historicamente irreal, mesmo quando a ordem era racionalizar e reestruturar o sistema, que estava ocorrendo com a criação da RFFSA. Por muitos anos uma lei obrigava essa empresa a conceder desconto de 50% nos fretes de adubo e fertilizantes em geral. Senão bastasse esta lei, foi apresentado um projeto de lei na Câmara Federal em que se propõe transporte gratuito para alguns produtos e a redução dos preços dos fretes para outros. Sempre com a alegação de que as empresas férreas deveriam levar em conta os aspectos sociais destas medidas, no entanto as transportadoras rodoviárias nunca foram sujeitas a atender tais aspectos sociais, recebendo tarifas reais pelos seus fretes.

Com relação ao desmonte de parte das ferrovias do Nordeste, fizemos uma pesquisa com empregados que exerciam diferentes funções na RFFSA e encontramos vários tipos de posições, mas 80% destes foram unânimes em culpar o Governo Central e a omissão dos dirigentes das Superintendências regionais pela difícil situação da malha ferroviária da região a partir da década de 60. Os sindicatos e associações de ferroviários, embora submetidos a fortes pressões por parte do Regime Militar, em vários momentos procuraram, através de seus jornais e boletins, criticar o descaso da política do Governo Militar para o setor ferroviário. Outros funcionários acusaram a existência de empregados da RFFSA agindo como “intrusos” do sistema rodoviário dentro da ferrovia. Estes empregados retardavam a chegada de trens nas localidades para favorecer ônibus e caminhões.

Mas estas acusações não puderam ser comprovadas, porque estes funcionários não permitiram que seus nomes fossem citados. Ficou apenas a evidência, entretanto tais ocorrências ficariam no nível da especulações. Outros funcionários, como aqueles que trabalham em vias permanentes, não têm informações a respeito das decisões tomadas em relação às ferrovias, apenas sentiram que algo estava ocorrendo, quando algum ramal estava sendo extinto, reclamavam da dureza do trabalho e dos salários, que sempre foram baixos. Estes trabalhadores, são analfabetos na maioria ou tem baixo nível escolar. Os demais têm 2º e 3º graus completos e 100% dos entrevistados são filiados ao sindicato do ferroviários das várias divisões regionais e todos tem acima de 10 anos de serviço na RFFSA.

Fizemos também um trabalho de percepção em todas as localidades servidas por ferrovias, inclusive onde as estradas de ferro foram extintas. Nestes locais, resta muito pouco que possa

lembrar a existência de ferrovias, como as antigas estações, ruínas das mesmas e obras de artes (pontes e túneis) que não foram destruídos. E procuramos informar qual a posição dos antigos usuários em relação à extinção das linhas férreas destas localidades e a reprovação destes contra tais medidas foi generalizada. Muitos reconheciam a precariedade dos serviços prestados, assim como a lentidão dos trens para fazer os seus percursos. Esperavam o reaparelhamento e melhoria do sistema e nunca a sua extinção. Para muitas pessoas essas medidas foram uma verdadeira traição por parte do governo. Na verdade, podemos perceber que os trens de passageiros eram muito populares nas regiões por onde passavam e a suspensão destes provocou revolta, indignação e decepção para a população servida por ele durante anos. Os escritores de antologias ferroviárias procuraram retratar o drama da eliminação das ferrovias e a suspensão dos trens de passageiros. De acordo com esses, tais medidas foram acompanhadas de mentiras e jogos de “esconde-esconde”, isto é, enganação e falsas promessas.

Como diz o cantor: “o trem é um bicho esquisito, quando chega traz alegria, quando parte deixa tristeza”. A partida do trem para sempre deixou muita tristeza em muitos lugares do Nordeste e do Brasil como um todo. O apito do trem⁸⁰ por muito tempo era a certeza de que tudo ia bem, seu som marcava as horas e embora, às vezes, atrasasse, sempre chegava nos lugares mais longínquos dos sertões. Os maquinistas e foguistas acreditavam nisso, e sabiam que sempre seriam recebidos com festas, nas estações em que chegavam. O depoimento de um morador⁸¹ da cidade de Granja-CE, servida pela E.F. Sobral, disse ele:

“O trem é recebido com festa, porque trazia novidades e coisas novas, pessoas conhecidas e desconhecidas, o trem parece um monstro abrasador, o trem é assim, por isso ele era recebido com festas a cada estação que passava, cada dia, é um dia diferente e o motivo para festa não faltava, porque o trem repetia o seu gesto esquisito ou faceiro, talvez raivoso, cuspia fogo, mas sabia que ia ser recebido com festa”.

Em 1970, o transporte de passageiros já havia sido suspenso ou reduzido em muitas linhas do Nordeste, mas as medidas, com vista à redução de déficits do sistema, previam a eliminação do transporte de passageiros em toda região Nordeste (deveria ocorrer lentamente, para não

⁸⁰ O apito do trem se dava em locomotivas a vapor, para avisar que as mesmas iam chegar nas estações, elas deixaram suas marcas por muitos anos, até ser substituídas por outras locomotivas à diesel e o apito deu lugar a buzina pneumáticas, foi também o fim do apito e da locomotiva a vapor e de parte das ferrovias em muitas localidades do Brasil. Centro de Preservação da História Ferroviária – Museu. Curitiba: Ministério dos Transportes - RFFSA, 1982, p. 21.

⁸¹ Em nossa pesquisa de campo, entrevistamos Cosmo Sabino da Silva, residente na cidade de Granja, que foi usuário do transporte ferroviário. Quando entrevistamos Cosmo em julho de 1996, ele trabalhava como fiscal da Rodoviária, que funciona na antiga Estação Ferroviária de Granja da E.F. Sobral. Como Sabino da Silva respondeu a nossas perguntas em forma de relatos e depoimentos a respeito dos trens de passageiros, falando das festas que a população fazia na chegada destes. Granja 1996.

ocasionar impacto), pois os mesmos deveriam ser transportados por ônibus. Em 1970 todas as ferrovias contavam com uma BR (estradas de rodagem) construída paralelamente aos seus traçados, com distâncias que oscilam entre 1 e 150 km. As rodovias expandiam a cada ano e as ferrovias continuavam encolhendo, não só no Nordeste, mas em todo o país.

Para melhorar o desempenho operacional e financeiro das ferrovias brasileiras era necessário elevados investimento. Como o Governo tinha outras prioridades, o reaparelhamento do sistema ferroviário continuou aguardando a sua vez, mas que nunca chegou. Os recursos do Ministério dos Transportes⁸² foram destinados aos grandes projetos nacionais iniciados a partir de 1969. As Rodovias de Integração passaram a ocupar o lugar que antes era das ferrovias de Integração do Território Nacional. O responsável pelo desenvolvimento de ambos sempre foi o mesmo, o Estado, fiador do primeiro e financiador dos dois. O Estado foi o responsável pela implantação e evolução e manutenção das ferrovias de integração do Nordeste e das outras regiões.

As ferrovias comerciais do Nordeste também receberam as garantias do Governo, sendo que, sem essas, as estradas de ferro teriam poucas chances de se consolidarem, pois a maioria operavam em regime de déficits que foram saldados com recursos do Tesouro, tanto no Império como na República, depois no pós Guerra, nos anos 50, 60 e sempre. As ferrovias comerciais do Nordeste foram construídas com investimentos privados e públicos (em menor parte), mas as rodovias só receberam recursos públicos. Em nenhum momento a rodovia contou com a participação da iniciativa privada, construídas e mantidas pelo Estado. As empresas rodoviárias operam nas estradas de rodagens sem custos, ou melhor, pagam os impostos obrigatórios, mas as empresas ferroviárias também pagam seus impostos.

Segundo os dados do Anuário Estatístico do Brasil, em 1949, indicam que havia cerca de 386.111 km de estrada de rodagem em tráfego, e continuou se expandindo, enquanto as ferrovias permaneceram praticamente estacionadas ou expandiam lentamente. Na verdade o governo não conseguia executar uma política de conjunto para o desenvolvimento dos transportes no Brasil, embora contasse com planos Geral de Viação, que visava a integração entre os sistemas de

⁸² Em 1967 foi criado o Ministério dos Transportes, que substituiu o Ministério da Viação e Obras Públicas e tinha como tarefa elaborar e executar o desenvolvimento rodoviário brasileiro, com vista a Integração Nacional por meio de rodovias longitudinal e transversal, tendo como destaque a Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Perimetral Norte, Translitorânea (BR-101), Manaus-Porto Velho, Transbrasiliana (BR-153). Com a construção deste conjunto de estradas juntamente com outras de menor porte, garante-se a Integração e Segurança Nacional do País. PEIXOTO, João Baptista. Os Transportes no Atual Desenvolvimento Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977, pp. 110,111.

transporte do país. Ao contrário dos países industrializados que procuram integrar os seus sistemas de transportes, o Brasil priorizou o sistema rodoviário em detrimento dos outros.

Como já foi citado anteriormente, em 1973 a maioria dos ramais deficitários já tinham sido extintos, juntamente com o trecho da E.F. Mossoró, entre Mossoró e Porto Franco (porto) no litoral Norte do Rio Grande do Norte, ex-E.F. Petrolina a Teresina, linha Centro-Sul na Bahia, E.F. Ilhéus e a E.F. Bahia a Minas. Essas estradas, incluindo vários ramais, totalizavam cerca de 1.654,246 km. A RFFSA havia indicado a extinção⁸³ dos trechos da antiga E.F. Sobral, entre Camocim e Sobral, com 129 km de extensão e o trecho da ex-Sampaio Correia ou antiga Central do Rio Grande do Norte, entre Lages e São Rafael, com aproximadamente 110 km. Essa estrada juntamente com a Mossoró, em períodos de estiagens (secas), tiveram uma função adicional, ou seja, serviam para transportar água para o consumo da população sertaneja.

De acordo com os dados citados acima, restaram somente as estradas tronco da malha ferroviária nordestina. Este encurtamento teve como objetivo a redução dos custos e dos déficits da mesma. E no contexto dessa política foi previsto o enxugamento do número de empregados da rede em 50% do total existente em 1965. Talvez esta medida tenha sido a mais difícil de ser aplicada, mas que foi se concretizando a partir da data indicada e no decorrer da década de 70. Apesar de todas essas providências, os déficits financeiros da malha nordestina continuaram inalterados, além dos serviços prestados não terem melhorado e a velocidade média dos trens diminuído.

Com a encampação da Great Western em 1949, o Estado assumiu o controle de todas as vias férreas do Nordeste. Para o seu lugar, organizou-se a Rede Ferroviária do Nordeste, empresa criada com o objetivo de reaparelhar aquela antiga rede e estabelecer a ligação com toda a malha ferroviária nordestina e com as demais regiões do País e, desta forma, eliminar o seu estrangulamento. A RFN manteve o tráfego de todas as linhas da antiga Great Western, porém os seus trens não conseguiram ir além do Vale do São Francisco. A ligação entre o conjunto de ferrovias nordestinas e com as demais regiões do País só foi concluída pela RFFSA nos anos de 1972-1973. Em termos financeiros, a RFN operou em regime de déficit com alguns saldos positivos. A última grande alteração do sistema ferroviário brasileiro ocorreu em 1957 com a

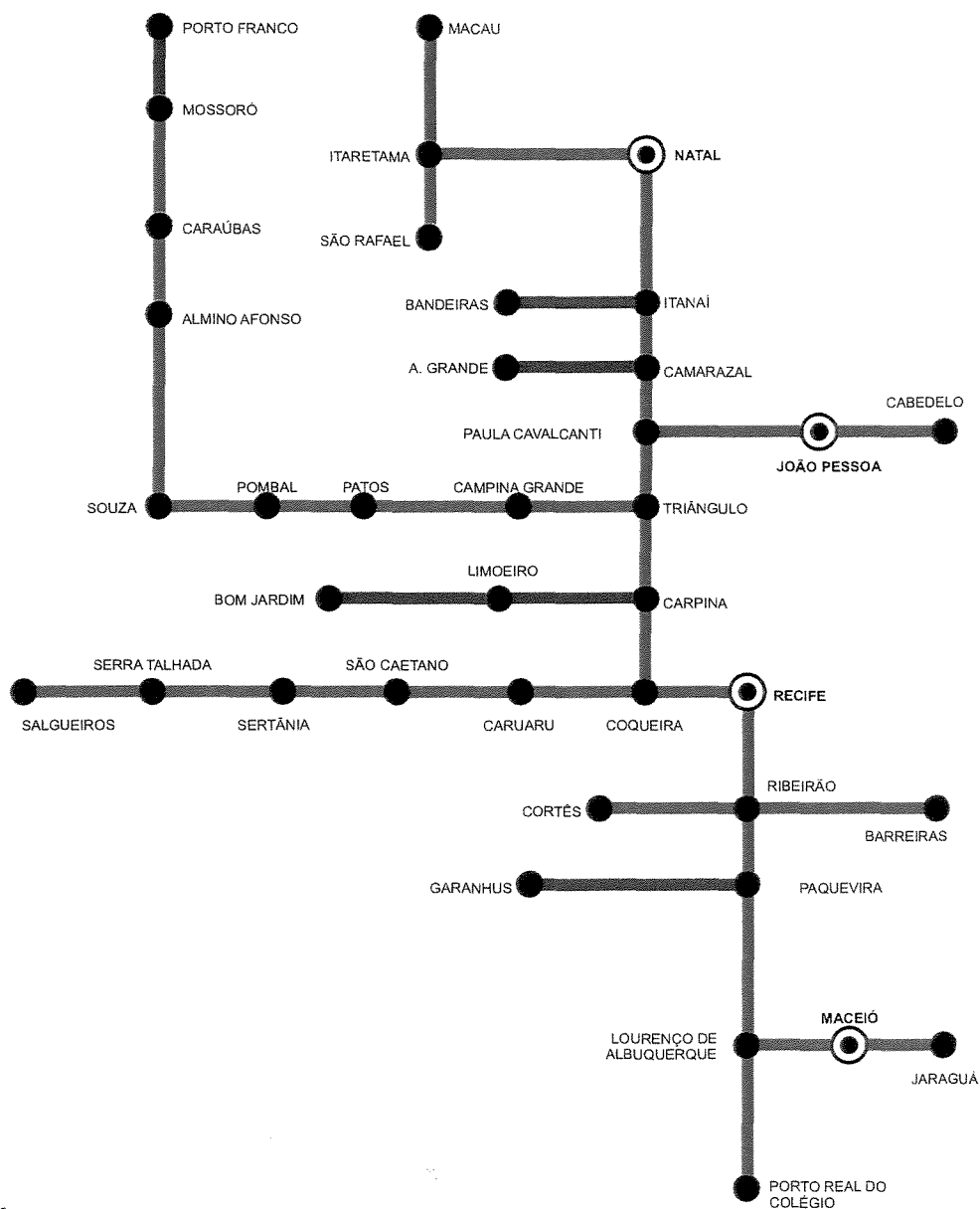
⁸³ A primeira tentativa de esvaziamento da E.F. Sobral ocorreu em 1950, quando a direção da RVC tentou desativar as oficinas ferroviárias em Camocim, mas, com a pronta reação da população, manteve-se as oficinas, 17 anos mais tarde, suspenderam os trens de passageiros, e, 13 de março de 1977, o trem misto Prefixo MAC-1/2 N.º 616 fez a última viagem entre Camocim e Sobral e em 29 de agosto do mesmo ano foi suspenso todas as atividades deste trecho. Sua desativação causou infinitos problemas não só às populações por ele servidas, como também ao comércio e arrecadação dos Municípios. OLIVEIRA, André Frota de. Estrada de Ferro de Sobral. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 1994, pp. 127 e 129.

criação da RFFSA, que incorporou todas as redes férreas e a maioria das Cias. Ferroviárias isoladas do país, exceto parte das estradas de ferro de São Paulo, que mais tarde formariam a FEPASA

A RFFSA deveria assegurar a ligação de toda a malha ferroviária do país e reaparelhar os seus equipamentos, porém houve um encurtamento de sua rede em virtude da eliminação de ramais e linhas deficitárias ou antieconômicas no decorrer da década de 60 e início de 70. O desmonte das ferrovias está relacionado com a opção política do Governo pelo transporte rodoviário, tanto que em 1929 havia 121.784 km de rodovias entregues ao tráfego, 273.700 km em 1940 e em 1970 já ultrapassava a casa de 1.100.000 km de extensão, enquanto as ferrovias passaram de 33.200 km, em 1929, e 35.300 km em 1940 para 37.000 km em 1950 e alcançando 38.600 km em 1960, e reduzida para 31.370 km em 1970. No Nordeste, esta redução foi de cerca de 30% da malha, sem contar a precarização de parte significativa do restante das vias férreas da região, como expressam as letras das músicas de João do Vale e Milton Nascimento em destaque no MAPA 6. Com isso, o Estado teve presente em todas as etapas do desenvolvimento ferroviário do Nordeste: na implantação, consolidação, expansão, manutenção e estagnação.

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

FLUXOGRAMA DA REDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE ATUAL RFFSA



LEGENDA

- PREVISTAS PARA EXTINÇÃO
- EXTINTAS
- EM OPERAÇÃO
- CAPITAL
- CIDADES PRINCIPAIS

FONTE: RFFSA

FLUXOGRAMA DA VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO - VFFLB



LEGENDA

- EXTINTAS
- EM OPERAÇÃO
- ⊙ CAPITAL
- CIDADES PRINCIPAIS

FONTE: RFFSA

FLUXOGRAMA DA REDE DE VIAÇÃO CEARENSE-RVC E DAS COMPANHIAS FÉRREAS DO PIAUÍ E MARANHÃO



CONSIDERAÇÕES FINAIS

“O fenômeno da unidade da América Portuguesa não poderia ser explicado unicamente por esta identidade de língua, religião e formação racial. Nossa unidade não é obra de favores inconscientes da história e do meio, é, ao contrário, a resultante de um Plano, de um programa, conscientemente deliberado e executado, é uma obra de elites esclarecidas – e nada mais. Foram os patriarcas fundadores que realizaram a nossa Independência em 1822, que nos deram com sua preocupação de fundar nestas terras da América um grande Império, este ideal de unidade. Nossa história política não é senão a história deste ideal, deste pensamento unificador da sua progressiva objetivação, da sua crescente penetração na consciência da nacionalidade”. Oliveira Vianna.

Nesta tese procuramos tratar da implantação e expansão das estradas de ferro no Brasil, tendo como objeto de análise as ferrovias do Nordeste construídas em um contexto de transformações e expansão do capitalismo internacional ocorridas na segunda metade do século XIX. O Brasil estava passando por transformações ampliando seu comércio internacional através da exportação de café, a adoção de mão-de-obra livre paralelamente ao trabalho escravo. Estas mudanças tiveram estreitas relações com a modernização da infra-estrutura do país. O Governo procurou implantar as primeiras ferrovias no país em 1835, mas apenas reuniu condições para iniciar o seu processo ferroviário em 1852. Neste contexto, o Estado criou os meios de comunicações através da ampliação do telégrafo e da construção de vias férreas de integração. As ferrovias seriam fundamentais para este processo. De um lado, contribuiriam para reduzir os custos dos produtos de exportação e, de outro, possibilitariam a interiorização do território nacional, além de estimular o desenvolvimento de uma série de atividades econômicas em todas as regiões servidas por elas.

A partir desta abordagem, buscamos primeiramente entender o desenvolvimento das estradas de ferro de integração e posteriormente das demais vias implantadas no Nordeste, que deveriam combinar os objetivos econômicos e de integração nacional. Com as primeiras ferrovias da região estes objetivos foram alcançados. Inicialmente foram implantadas quatro estradas de ferro de povoamento e integração nacional: uma em Pernambuco, duas na Bahia e a outra no Ceará, sendo três latitudinais e uma longitudinal (transversal e vertical). Todas estas ferrovias foram implantadas com investimentos privados, sendo três estrangeiras, como a E.F. Recife ao São Francisco, Bahia ao São Francisco, E.F. Central da Bahia e a Baturité, com capital nacional, logo encampada pelo Estado. Depois da implantação e consolidação das ferrovias no país (1854-1867) e, na década de 1870, o Governo Imperial fez uma série de concessões para a construção de estradas de ferro no Nordeste que atenderiam interesses políticos e econômicos da região e

deveriam contribuir de forma decisiva para a redução dos custos de transporte de produtos de exportações, como café, açúcar, algodão, fumo, cacau, e peles. Na década de 70, o Estado deu início à construção de suas próprias ferrovias no Nordeste, entre elas a Central de Pernambuco, embora em 1865 já tivesse encampado a E.F. Dom Pedro II (ferrovia nacional que atende a todos os interesses).

Embora as primeiras estradas de ferro implantadas no país tenham sido construídas com investimentos privados, principalmente ingleses, o papel do Estado foi imprescindível, tanto para estabelecer os traçados das vias férreas quanto para assegurar o retorno do capital aplicado neste setor, isto feito através da política de garantia de juros de 5% a 7%, das zonas de privilégios e de renúncia fiscal. No caso das ferrovias nordestinas, a política de garantia de juros foi fundamental para a expansão, desenvolvimento econômico e financeiro das mesmas, pois não havia um cenário econômico que produzisse o surgimento de ferrovias verdadeiramente capitalistas como ocorreu com as Cias. Férreas de São Paulo. Tanto as vias férreas de integração quanto as vias locais não conseguiram desenvolver as suas atividades sem a participação do Estado, já que a maioria destas operavam em regime de déficit. Quando a Monarquia chegou ao fim, em 1889, o Estado Nacional era proprietário de estradas de ferro na Região Nordeste, mas não conseguiu completar nenhuma das ligações previstas pelos traçados das vias férreas de integração, nem mesmo a Dom Pedro II. Entretanto, atendeu parte significativa dos interesses econômicos e políticos de todas as regiões do país e aos interesses econômicos internacionais.

A partir de 1890, com a mudança de regime político do país, tivemos mudanças no sistema de concessões até então vigente com forte intervenção do Estado, que encampou a maioria das ferrovias do país a partir de 1900, ao mesmo tempo que arrendava as mesmas para empresas privadas. A idéia de integração Nacional através de ferrovias não foi modificada, só que tal tarefa ficaria sob a responsabilidade dos investimentos privados (estabelecidos pelo contrato de arrendamento), fiscalizados e orientados pelo governo. O governo Republicano em 1890 constituiu uma comissão para elaborar o Plano Geral de Viação Federal, e nele estava contemplada a questão da integração, povoamento e controle do território brasileiro por vias férreas, combinando com a navegação fluvial e com as rodovias. Com isso, garantia-se não apenas a integração com vistas à segurança do país, mas também a integração das regiões isoladas com o mercado interno e externo através dos produtos de exportação. Novamente as metas dos trilhos de ferro de alcançar os lugares mais distantes do território brasileiro com investimentos privados fracassaram e qualquer prolongamento nesta direção ficou por conta do Estado. No Nordeste, a política de encampação do Governo Republicano agrupou a maioria das

30 Cias. Férreas da região em três grandes grupos (redes), formados pela Great Western , Rede de Viação Cearense e a L'est Bresilien (VFFLB). Ficaram fora desse agrupamento as estradas de ferro de Nazaré, Bahia a Minas e Ilhéus, na Bahia, Central do Rio Grande do Norte e Mossoró, no Rio Grande do Norte, a Central do Piauí e São Luis-Teresina no Maranhão e Piauí.

De 1890 a 1920, ocorreu a maior expansão das ferrovias no Brasil (apesar das crises ocorridas no Governo Campo Sales, 1897-1901, e com a Primeira Guerra Mundial) e a expansão continuou no decorrer da década de 20. Neste período, a segurança nacional e o controle do território continuou a ser uma questão central para Governo Republicano, e as ferrovias voltadas para estes fins, tanto do Nordeste quanto de outras regiões, tiveram um tratamento diferenciado por parte do Governo Central. Na década de 30 ampliou-se a intervenção do Estado no setor ferroviário, entretanto a expansão das vias férreas foi pouco significativa, mesmo com a elaboração do Plano de Viação Nacional, em 1930. Este plano continuou reforçando a questão da segurança e integração nacional, no entanto não conseguiu completar os traçados previstos. As estradas de ferro nordestinas também não completaram os seus percursos e economicamente operaram em deficit neste período, entretanto atenderam em parte os objetivos para as quais foram construídas.

Entre 1915 e 1948 as ferrovias nordestinas passaram para o controle do Estado, mesmo que não tivessem completado os seus percursos estabelecidos pelo Governo Imperial a partir de 1850, embora na década de 90 tivesse ocorrido a ligação entre as capitais do Nordeste Oriental e com a navegação do São Francisco em Juazeiro através da E.F. São Francisco, na Bahia. As demais ligações no interior do próprio Nordeste e com as outras regiões do país só concretizaram nas décadas de 50 e 70 deste século, quando a “integração nacional” havia sido promovida pelas rodovias. Em 1957, tivemos mais uma tentativa do governo na busca da modernização, reaparelhamento e dinamização das vias férreas do país, quando foi agrupada a maioria destas em uma única empresa, a RFFSA. De 1957 a 1973, foi concluída uma série de prolongamentos da malha ferroviária, possibilitando a ligação entre todas as regiões do país, exceto a Norte. Em 1993 um trem poderia deslocar-se de Livramento, no Rio Grande do Sul, a São Luís do Maranhão e contraditoriamente eliminava parte significativa de sua malha nesse período, inclusive no Nordeste (veja o MAPA 8 e os fluxogramas 1, 2 e 3).

Enfim, o Estado esteve presente em todas as etapas do desenvolvimento ferroviário brasileiro e não conseguiu integrar o território por meio das vias férreas de embrenhamento. Nem no século XIX nem neste, embora tenham se implantado estradas de ferro com este objetivo, sendo quatro delas no Nordeste. Apenas esqueceram que a integração não se faz somente com os

trilhos chegando aos lugares mais distantes do território nacional e nem com povoamento espontâneo, sem alteração da estrutura fundiária vigente. Os interesses políticos e econômicos foram satisfatoriamente amparados pelo Estado, e este manteve a unidade sem que as ferrovias integrassem as regiões mais distantes do País. No Nordeste, elas não ultrapassaram 800 km de extensão em direção ao interior, e nas outras regiões esta penetração foi cerca de 1.100 km. Somente a Noroeste do Brasil alcançou o ponto mais distante do território (2.000 km). As Estradas de ferro do Nordeste não avançaram além dos seus limites regionais, apesar da construção destas terem sido realizadas pelo Estado, porém não integrou. Esta tarefa está por ser realizada pela sociedade brasileira do presente, pois no passado não foi possível.

“Monstro aterrorizador, faz um barulho danado, não é berro e nem urro, mas amedronta os cristão, as vaca e até lobsome, parece que num é vivo, mas num tá morto, de noite tem oios de estrela, cospe fogo e, anda ligeiro.”

História do Trem de Ferro de domínio popular colhido por nós em Quixadá- CE.

“Ferroviário não tem nome, tem uma placa com um número, maquinistas, foguistas ou lenhadores, todos são chamados e conhecidos como ferroviários e, morrem com este carimbo: Ferroviário sim senho.r”

Ferroviário aposentado entrevistado por nós no interior (Garanhuns) de Pernambuco, em 1997.

“É, o Mal. Juarez foi o maior inimigo dos ferroviários na época em que foi ministro sempre se falou em integração, mas ele não entendia nada disso. Integração é a combinação de todos os meios de transportes e esta não ocorrerá alijando ou destruindo um deles, o ferroviário”. (O Mal. Juarez Távora foi Ministro dos Transportes no primeiro Governo Militar a partir de 1965).

Fragmentos de uma entrevista com um ferroviário aposentado de Recife, feita por nós em 1998.

“Com certeza se fosse um deles não falaria com você, e nem com ninguém, é algo muito forte, eu choraria”.

Fragmento de uma entrevista com um maquinista no Crato-CE falando dos velhos maquinistas que puxaram o último trem devido a extinção das vias férreas.

“Sempre soube que na ferrovia, areia é sempre areia, na rodovia não é assim, pode ser rapadura pinga ou fazenda ... com certeza daqui não sai mercadorias ou qualquer encomenda sem despacho”.

Depoimento de um ferroviário colhido por nós na Estação de Palmeira dos Índios- AL., em 1998.

BIBLIOGRAFIA

- AB'SABER, Azis. **Domínios Morfoclimáticos e Fitogeográficos Sul-Americanos**. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.
- ABREU, João Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. 4 Ed. Brasília: Civ. Brasileira-INL-MEC, 1975.
- A Chemins nas suas irregularidades**. Imparcial, Salvador, 07 de setembro de 1918.
- ALBUQUERQUE, Waldo Sette. **Ferrovia, Fator de Integração e Desenvolvimento**. Brasília: GEIPOT, 1973.
- _____. **O Transporte Ferroviário no Nordeste**, Recife: RFFSA, 1974.
- ALIMONDA, Héctor. **A Paz Y Administración – Ordem e Progresso (Expansão Exportadora e Formas Políticas na Argentina, 1860-1916 e no Brasil, 1889-1930)**. São Paulo: Tese de Doutorado Apresentada a FFLCH-USP, 1981.
- ALMEIDA, José Américo de. **O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação**. Bahia: Livraria Duas Américas, 1937.
- ALVAREZ, J. Rey (org.). **O Transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil**. Recife: SUDENE – D. Documentação, 1962.
- ANNAES do Arquivo Público e do Museu da Estrada da Bahia - Estradas Vol. 6 e 7 Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1920.
- ANNAES do Parlamento Brasileiro. Sessão da Câmara em 16 de julho de 1882., Rio de Janeiro: n/c, s/d
- ANNAES do Parlamento Brasileiro. Sessão de 1852, Tomo Segundo. Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 1983.
- ANNAES do Parlamento Brasileiro, Sessão de 1866, Tomo Quarto. Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 1984
- ANNAES do Parlamento Brasileiro, Sessão da Câmara em 11 de julho de 1891, Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 1984.
- Anuário Estatístico do Brasil. 1908-1912. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1917.
- Anuário Estatístico do Brasil, ano 2. Rio de Janeiro: Typ Estatística e Publicidade, 1936.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento**. Recife: Centro Regional de Administração Municipal. CRAM, 1967.
- _____. **Planejamento Regional e o Problema Agrário no Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- ARGOLLO, Miguel de Teive e, FRANÇA, Justino da Silveira. **Memória Sobre a Estrada de Ferro da Bahia**. Bahia: Litho-Typ. e Encadernação – Rei e com. 1908.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO – PE**. Petição. folhas 39 a 40, Recife, 1880.

- ASSIS, Machado de. **Contos - Uma Antologia**. 1ª Reimpressão Vol. 2 São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- AZEVEDO, Fernando. **Um Trem Corre para o Oeste**, 2 ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1949.
- AZEVEDO, Jandira Carvalho de. **História da Rede de Viação Cearense**. Fortaleza: RFFSA, 1959.
- BAHIA & SÃO FRANCISCO RAILWAY COMPANY LIMITED. **Report of the Board of Directory to the Final Ordinary General Meeting of the Shareholders**, to be on the 30th of April 1858, at the Albion Tavern Aldersgate Street, at One O'clock.
- BAPTISTA, José Luiz. **Surto Ferroviário e seu Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.
- BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.
- BARROSO, Gustavo. **À Margem da História do Ceará**. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1962.
- BASTOS, Humberto. **A B C dos Transportes**. Rio de Janeiro: Coleção Ministério da Viação e Obras Públicas - Serviço de Documentação, 1955
- BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**-Estudo Social, Político e Histórico. Recife: Ed. Folha da Manhã, 1953.
- BESOUCHET, Lúcia. **Mauá e seu Tempo**. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1978.
- BICALHO, Honório. **E.F. Dom Pedro II e Sua Administração Pelo Estado**. Rio de Janeiro: Perseverança, 1872.
- BOLETIM DOS SINDICATOS DOS FERROVIÁRIOS. Recife, 1996.
- BOLETIM TÉCNICO DA SR-1, Ano 1 Número 2. Recife: RFFSA, Agosto de 1995.
- BOLETIM TÉCNICO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL SR-1. Recife: RFFSA, 1996.
- BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material e Capitalismo**. Lisboa: Ed. Cosmo, 1970
- BREUD, Michel. **História do Capitalismo de 1500 aos Nossos Dias**. 2 ed.. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- CALÓGERAS, J. Pandiá. **A Política Monetária do Brasil**, São Paulo: CIA. Editora Nacional, 1960.
- CAMELO Filho, José Vieira-Zuza. **Lampião, O Sertão e Sua Gente**. São Paulo: Dissertação de Mestrado Apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da PUC-SP, 1992.
- CANO, Wilson. **Raízes de Concentração Industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977.
- CARDOSO, Vicente Licínio. **À Margem da História do Brasil**. 4 ed.. São Paulo: Companhia Ed. Nacional, 1979.
- CARLETTO, Cássia Maria Muniz. **A Estrada de Ferro de Nazaré**. Salvador: Dissertação apresentada ao Mestrado em Ciências Sociais da UFBA, 1979.
- CARVALHO, Otamar de. **A Economia do Nordeste**. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1988.

- CASCUDO, Luís da Câmara. **Jerônimo Rosado e a E.F. Mossoró** (1967). Série B nº 1116. Mossoró: ESAM, Coleção Mossoroense, 1991.
- CASTRO, Ana Célia. **As Empresas Estrangeiras no Brasil 1860-1913**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1979.
- CASTRO, Maria Inês Malta de. **O Preço do Progresso. A Construção da Estrada e Ferro do Noroeste do Brasil. 1905-1914**. Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada no IFCH, UNICAMP, 1993.
- CECHIN, José. **A Construção das Ferrovias no Brasil do Século XIX**, Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH, UNICAMP, 1978.
- Censo de 1907. **O Brasil, Suas Riquezas Naturais, Suas Indústrias**, Vol. III. Rio de Janeiro: Oficina Gráfica M. Orosco & C., 1909.
- CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL-FGV. **Depoimento de Osvaldo Lima Filho** (da ferrovia GWRB). Rio de Janeiro, 1978.
- CHANDLER JR., Alfred D. **Strategy and Structure – Chapters the History of the American Industrial Enterprise**. Massachusett: MIT, 1986.
- COATSWORTH, John H. **El Impacto Económico de los Ferrocarriles**. Mexico: Ediciones Erasa, 1984.
- COIMBRA, Cleso. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes, 1974.
- COMPANHIA TRAM-ROAD DE NAZARETH. **Relatório da Direção Apresentado à Assembléia dos Senhores Acionistas** da Sessão de 17 de Abril de 1900, Bahia: Oficinas dos Dois Mundos, 1900.
- Condições Regulamentares, Tarifas e Classificação das Mercadorias da The Great Western of Brazil Railway Company Limited**. Rio de Janeiro: Soares N. Oscar, 1919.
- CORREA Filho, Virgílio. **Aspectos da Formação e Evolução**. JORNAL DO COMÉRCIO. (Col. 125 anos do jornal do comércio em 952). Rio de Janeiro: 1953.
- COSTA, José Itamar Alves. **Comparação Econômica entre Transportes Ferroviário Aplicada para o Escoamento Regional de Cargas Agrícolas**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado Apresentada ao Inst. De Engenharia Militar, 1979.
- COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo**. Campinas: Dissertação de Mestrado Apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1976.
- CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**. Presidência da República. Belém: Setor de Coordenação e Divulgação. SPVEA, 1955.
- CUNHA, Euclides da. **A Margem da História**. São Paulo: Ed. Cultrix, 1975.
- DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 anos de Ferrovias**. Juiz de Fora: Esdelva Empresa Gráfica Ltda, 1985.
- DEBES, Célio. **A Caminho do Oeste**. São Paulo: Indústria Gráfica Beretivegna Editora Ltda., 1968.

- DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADA DE FERRO. **Ferrovia do Brasil**. Rio de Janeiro, 1970.
- Desmantelo da Chemins**. Imparcial, Salvador, 17 de novembro de 1918.
- Estrada de Ferro Centro Oeste**. DIÁRIO DA BAHIA. Salvador, 15 de novembro de 1903.
- Os Problemas do Monopólio que Interferem no Direito Individual e Coletivo**. DIÁRIO DA BAHIA. Salvador, 15 de novembro de 1903.
- Em Discussão um Relatório e Reconhecimento para a Construção da E.F. Ilhéus a Conquista**. DIÁRIO DA BAHIA. Salvador, 24 de dezembro de 1903.
- E. F. NAZARETH, Regulamento Geral dos Transportes, Classificação de Mercadoria e Serviço do Telégrafo**. Bahia: Livraria e Typ. Do Comércio, 1927.
- EL-KAREH. Almir Chaibam. Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II-1855-1865**. Petrópolis: Vozes, 1982.
- Estudo de transportes no Brasil. As Estradas de Ferro, Análise de Situação – Atual. I Fase – Volume III – A**. Brasília: Coverdale & Colpitts – GEIPOT, 1966.
- Estudo sobre as Perspectivas do Desenvolvimento dos Transportes no Nordeste até 1980. – Ferrovias**. Brasília: GEIPOT, 1980.
- FARIA, Alberto de. MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa e Visconde de Mauá. 1813-1889**. 4 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- FERREIRA, Benedito Genésio. A Estrada de Ferro do Baturité 1870-1930**. Fortaleza: Ed. UFC-Stylus, 1989.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1959.
- FONSECA, Edgard Froes da. Uma Política Nacional de Transportes**. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas. Serv. de Documentação, 1955.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE Anuário Estatístico do Brasil**. Ano. Rio de Janeiro: IBGE, 1939/1940.
- _____. **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE. Anos 1948 a 1953.
- _____. **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística - IBGE. Anos 1954 a 1965.
- _____. **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: 1966-1975.
- _____. **Ferrovias do Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1956.
- _____. **Geografia do Brasil: Grandes Regiões; Meio Norte e Nordeste. V. III**. Rio de Janeiro: 1962.

_____. **Geografia Do Brasil. Região Nordeste.** Rio de Janeiro: FIBGE-C.Editorial, 1974.

_____. **O I Centenário Das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro: IBGE 1954.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**, 25 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1995.

GORDILHO, Osvaldo. **Os Transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1956.

GRAF, João Ulrich. **Estrada de Ferro de Mossoró.** 4 ed. Mossoró: Coleção Mossoroense. Vol. CXX, 1980.

GUDIN, Eugênio. **Análise de Problemas Brasileiros (col. 1958-1964).** Rio de Janeiro: A. Editorial, 1965.

GUERRA, Philipe. **A Seca de 1915.** Rio de Janeiro: Jornal do Comércio. Rodrigues & Cia., 1948

HALL, Hellman. **Os Transporte no Mundo do Futuro.** São Paulo: Ed. Cultrix, 1977

HARDMANN, Francisco Foot. **Trem Fantasma.** São Paulo: Ed. Schwarcz, 1988.

HOBBSAWN, Eric J. **A Era do Capital 1848-1875.** 3 ed. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1982

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1995.

Horário Sem Trens, Trens Sem Horário. Imparcial, Salvador, 22 de novembro de 1918.

Intensifique-se a Cultura dos Campos. Imparcial, Salvador, 23 de setembro de 1918.

JACOB, Chafic. **Ferrovia, C. Caminho Certo.** São Paulo: FEPAS-IMES-DACESP, 1982.

JATOBÁ, Emerson L. **Uma Política Ferroviária para o Nordeste.** JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1967, caderno 2, página 45.

LASSANGE, Ernesto Antônio. **Viação Férrea do Brasil. Estudo Descritivo,** Comissão Central de Estudo e Construção de Estrada de Ferro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

LEME, Dulce M. Pompeo de Camargo. **Trabalhadores Ferroviários em Greve Campinas:** Ed. Unicamp, 1986.

LENIN, V. **Imperialismo: Fase Superior do Capitalismo.** São Paulo: Global, 1979.

LEOPOLDO, Pedro. **Minhas Memórias da E.F. Mossoró (1959).** Série B nº 1115. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1991.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-Ferro: Do Cosmopolismo ao Sertão.** Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1993.

LIMA, Othon de Araujo. **Sistema Ferroviário Brasileiro.** N/C, Apec Editora SA., 1969.

LIST, Georg Friedrich. **Sistema N.E. Política.** São Paulo: Nova Cultura, 1986.

MARTINS, Margareth Guimarães. **Caminhos Tortuosos, um Painel entre Estado e as Empresas Ferroviárias. 1934-1956.** São Paulo: Tese de Doutorado Apresentada ao IFCH-USP, 1995.

- MARX, Karl. **O Capital – Crítica da Economia Política**. V. I, Livro Primeiro. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1974.
- MEDEIRO, Marluce Moura de. **Estrada de Ferro e Ensino Industrial**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado Apresentada à FGV, 1980.
- MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e O Império**. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira SA., 1984.
- MELO, Hildete Pereira de. **O Café e a Economia do Rio de Janeiro: 1888/1920**. Rio de Janeiro: Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia Industrial da UFRJ, 1993.
- MELO, Jeronimo Bandeira de. **Formação de Mão-de-Obra nas Fábricas e Ferrovias**. Campinas: I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, 1971.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. **Capitalismo Tardio**. 8 ed.. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.
- MELLO, José Carlos. **Transporte e Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. D.F.: E. Brasileira de Transportes Urbanos, 1984.
- MEMORIA, Otávio. **Origem da Viação Cearense**. Fortaleza: Typ. Comercial, 1923.
- MESQUITA, Elpídio de. **Viação Férrea da Bahia**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comércio, Rodrigues & C. 1910.
- MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. **Despachos de 1878-1882**. Livro nº 31, Rio de Janeiro, n/c.
- _____. **Despachos de 1881-1882**, Livro nº 32, Rio de Janeiro,nc.
- MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA E INL. **Obras Completas de Epitácio. Mensagem ao Congresso** Vol XVII. Rio de Janeiro: 1956.
- MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, GEIPOT E SUDENE. **Identificação de Fluxos Ferroviários no Corredor Nordeste**. Brasília, junho de 1997.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES – RFFSA. **Centro de Preservação da História Ferroviária–Museu**. Curitiba: RFFSA, 1982.
- _____. **Ferrovia Transnordestina–Um Novo Sistema Ferroviário para o Nordeste**. Brasília: RFFSA, 1978.
- _____. **Planos de Viação–Evolução Histórica (1808-1973)**. Brasília: CNT, 1974.
- _____. **Unificação da Administração Ferroviária Nacional–Operação Desempenho**, Vol. I – Parte II. Brasília: DNEF, 1967.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Padronização das Contas das Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro, 1956.
- _____. **Relatório da Rede Ferroviária do Nordeste–RFN**. Recife, 1955

- MONTEIRO, Geronymo. **Projetos de Estradas-Ferrovias e Rodovias**. 5 ed. Rio de Janeiro: S.C.P., 1961.
- MORROCH, Sônia Aparecida Além. **Visão dos Aposentados**. São Paulo: Dissertação de Mestrado Apresentada ao Programa em Ciências Sociais da PUC-SP, 1983.
- MUNICÍPIO DE SANT'ANNA. Sobral: **Papelaria e Typ**. Correio de Santana, 1926.
- NABUCO, Joaquim A.B.. **O Abolicionismo**. Petropolis: Ed. Vozes, 1977.
- NATAL, Jorge L. Alves. **Transporte, Ocupação do Espaço e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: História Perspectiva** – Campinas: Tese de Doutorado Apresentada ao IE – UNICAMP, 1981.
- OLIVEIRA, Alberto de Sá. **Pequena História da Estrada de Ferro de Nazaré, Salvador**: Gráfica Central Ltda, 1962.
- OLIVEIRA, André Frota de. **Estrada de Ferro de Sobral Fortaleza**: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 1994.
- OLIVEIRA, Bejamim Magalhães de. **Transporte e Unificação de Bitolas Ferroviárias**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974.
- OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. **O Processo de Industrialização-Capitalismo Originário ao Capitalismo Atrasado** Campinas: Tese de Doutorado Apresentada no IE – UNICAMP, 1985.
- OTTONI, Cristiano Benedito. **O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil**, Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1859.
- OTTONI, Homero Benedito. **Viação Férrea Brasileira – Planejamento**, São Paulo: n/c, 1948.
- PAIVA, Alberto Rodolpho. **Legislação Ferro-Viária do Brazil**. Vol. II 1872-1877. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922.
- PEIXOTO, João Baptista (org.) **Os Transportes no Atual Desenvolvimento no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977.
- PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro e Sciencias e Artes Accessorias**. Vol. I. Rio de Janeiro: Imp. A Vapor. H. L. S. Comp., 1891.
- PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada-de-Ferro do Nordeste**. São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949.
- PRADO JR., Caio. **História Econômica do Brasil**. 38 ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- _____. **História e Desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- Primeiro Plano Diretor da SUDENE**. Recife: D. Documentação, 1960.
- QUEIRÓZ, Dinar Silveira de. (org) **Livro dos Transportes**: 2 ed. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1970.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do Trem de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande: Editora UFMS, 1997.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Fluxograma dos Transportes** – Rede Ferroviária do Nordeste. Rio de Janeiro: RFFSA, 1966.

_____. **Fluxogramas dos Transportes** – Rede de Viação Cearense. Rio de Janeiro: RFFSA, 1966.

_____. **Rede Ferroviária do Nordeste**. Delegacia de Natal. E.F. “Sampaio Correia”. Relatório de 1961, Natal, 1962.

REDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE-RFN. **Relatórios**. Recife, 1957

Relatório do Presidente da Província da Bahia. Bahia: Typ. De Antônio O.F. Guerra, 1859.

Relatório do Presidente da Província da Bahia de 10 de abril de 1860. Bahia: Typ. De Antônio O.F. Guerra, 1860.

Relatório do Presidente da Província da Bahia de 1 de março de 1861. Bahia: Typ. De Antônio O.F. Guerra, 1861.

Relatório do Presidente da Província da Bahia de 1 de março de 1862. Bahia: Typ. De Antônio O.F. Guerra, 1862.

Relatório do Presidente da Província da Bahia de 31 de março de 1863. Bahia: Typ. Poggetti de Tourinho, Dias & Cia., 1863.

Relatório do Presidente da Província da Bahia em 1 de maio de 1885. Bahia: Typ. Do Diário da Bahia, 1885

Relatório dos Presidentes da Província do Ceará. Fortaleza: Typ. Constitucional, 1871-1876.

Relatório do Presidente da Província do Ceará em 02 de julho de 1877. Fortaleza: Typ. Pedro II, 1877.

Relatório do Presidente da Província do Ceará. Fortaleza: Typ. Cearense II, 1880-1882.

Relatório do Presidente da Província do Ceará em 02 de julho de 1885. Fortaleza: Typ. Gazeta do Norte, 1885.

REVISTA CNT, abril de 1996

REVISTA FERROVIÁRIA / junho, 1978.

REVISTA FERROVIÁRIA / setembro, 1989,

REVISTA FERROVIÁRIA, ano 50 nº 9, Rio de Janeiro / setembro de 1998.

RIOUX, Jean-Pierre. **A Revolução Industrial: 1780-1880**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1975.

RIVES, Fernando Oliveira, MENDEZ, Manuel Rodrigues, PUENTE, Manuel Mergia. **Tratado de ferrocarriles II** – Madrid: Eng. Civil e Instalações, Mari: Editorial Rueda, 1980.

RODRIGUES, Celestino. **Crises nos transportes**, São Paulo: Editoras Unidas Ltda, 1975.

ROLIM, Aloysio. **Metas Viáveis para um Sistema de Transportes em Processo de Estagnação**. Capinas: I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, 1971.

- ROSADO Vingt-un. **João Ulrich Graf.(1984).** Mossoró: Coleção Mossoroense Serie B nº 1110, 1991.
- SÁ, Chrockatt de. **Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao São Francisco (1910).** Mossoró: Coleção Mossoroense, série B nº 721, 1990.
- SABÓIA, Luis. Subsídio para a História E.F. **Mossoró (1953)** série B nº 1113. Mossoró: Coleção Mossoroense, 1991.
- SAES, Flávio A. Marques. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940.** São Paulo: Hucitec/INL, 1981.
- _____. **A Grande Empresa de Serviços Público na Economia Cafeeira.** São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANDER, Frederick. **Custo do Transporte Ferroviário.** Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes – RFFSA. Diretoria de Planejamento, 1976.
- SCHOPPA, Renê Fernandes. **Para Onde Caminham as Nossas Ferrovias.** Rio de Janeiro: Jurema & Costa Velho Editores 1982.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovias e Ferroviários.** São Paulo: Cortez Editora, 1982.
- SCHUMPETER, Joseph A. **Capitalismo, Socialismo e Democracia.** Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1976.
- SILVA, Clodomiro Pereira da. **Evolução do Transporte Mundial.** Liv. I – V.I. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1940.
- _____. **Política e Legislação de Estradas de Ferro.** primeira parte V.I. São Paulo: Typ Lammert & Comp. 1904.
- SILVA, Moacir M. F., **Geografia dos Transportes no Brasil,** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1949.
- _____. **A Rede Ferroviária Brasileira de Bitola Estreita – Sua Distribuição Geográfica.** Revista do Clube de Engenharia nº 249, p. 25 a 34. Rio de Janeiro, maio 1957.
- SILVA, Sérgio. **Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil.** São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1976.
- SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro do Recôncavo. Salvador:** Dissertação de Mestrado apresentada da Pós-Graduação em Ciências Humanas da UFBA, 1977.
- SIMONSEN, Roberto C. **Evolução Industrial do Brasil e Outros Estudos.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973.
- _____. **História do Brasil (1500 - 1820).** 8 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.
- SIMPÓSIO NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIÁRIO, I. Campinas: Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga. Ferrovias + Rodovias = Transporte Integrado, 1971
- SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e Estagnação do Transporte Ferroviário no Nordeste Brasileiro no Período 1858-1940.** Recife: Dissertação de Mestrado Apresentada ao CME-PIMES-UFPE, 1991.
- SOUZA, Alcino de. **Antologia Ferroviária do Nordeste.** Palmares: Edições Bagaço, 1988.

- SUDENE. **Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento do Nordeste – Rede Ferroviária Prioritária**. Recife: D. Documentação, 1960.
- TAUNAY, Affonso de E. **Pequena História do Café no Brasil**. Rio de Janeiro: Edição do Departamento Nacional do Café, 1945.
- TAVARES, Maria da Conceição. **Acumulação de Capital e Industrialização no Brasil**. Campinas: ED. UNICAMP, 1985.
- TENÓRIO, Douglas Aparatto. **Capitalismo e Ferrovia no Brasil**. As Ferrovias em Alagoas. Macéio: Edufal, 1979.
- THE BAHIA MONTHEY nº 1, Bahia outubro de 1897.
- THE GREAT WESTERN OF BRAZIL COMPANY LIMITED. **As Estradas de Ferro Federaes**, Recife: Imprensa Industrial, 1933.
- THOME, Nilson. **Trem de Ferro – A Ferrovia no Contexto do Século XIX**, 2 ed. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1983.
- TOPIK, Steven. **A Presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987.
- VASCONCELOS, Max. **Vias Brasileiras de Comunicação; Estrada de Ferro Central do Brasil**, 6 ed. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.
- VELHO, Laís Costa Pequena. **Antologia do Trem. A Ferrovia na Literatura Brasileira**. Rio de Janeiro: RFFSA-SENAI, 1974.
- VFFLB – **Relatório do Exercício de 1943**. Bahia: Typ. Da Leste Bahia, 1944.
- VFFLB – **Relatório do Exercício de 1944**. Bahia: Typ. Da Leste Bahia, 1945.
- VIANA, Hélio. **História da Viação Brasileira**, vol. CXXXIX e CXL, Rio de Janeiro: Biblioteca Militar, 1949.
- VIANNA, Oliveira. **Populações Meridionais do Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.
- _____. **Ensaio Inédito**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1991.
- VIANNA, Ialmar Leocádia. **A E.F. Ilhéus a Conquista e a Lavoura do cacau na Bahia**, Recife: Dissertação de Mestrado Apresentada ao Curso de História da UFPE, 1986.
- VIEIRA, Evaldo Amaro. **Estado e Miséria social no Brasil: de Getúlio a Geisel, 1951-1978**. São Paulo: Ed. Cortez, 1986.
- WELLS, James W. **Explorando e Viajando Três Mil Milhas Através do Brasil. Do Rio de Janeiro ao Maranhão**, vol. I e II. Belo Horizonte: Sistema Estadual de Planejamento. Fundação João Pinheiro e Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995.
- XIMENES, Luis. **O Trem meu Velho Amigo**. Fortaleza: Gráfica VT, 1986.

ANEXOS



Figura 1: Estação Central de Pernambuco
Inaugurada em 1888, ponto inicial da E.F. Central de Pernambuco



Figura 2: Estação de Cachoeira-BA
Ponto inicial da E.F. Central da Bahia, trecho inaugurado em 02/12/1976.



Figura 3: Ruína da Oficina de Manutenção de trens da E.F. Sobral
Camocim, litoral norte do Ceará – Trecho inaugurado em 15/01/1881

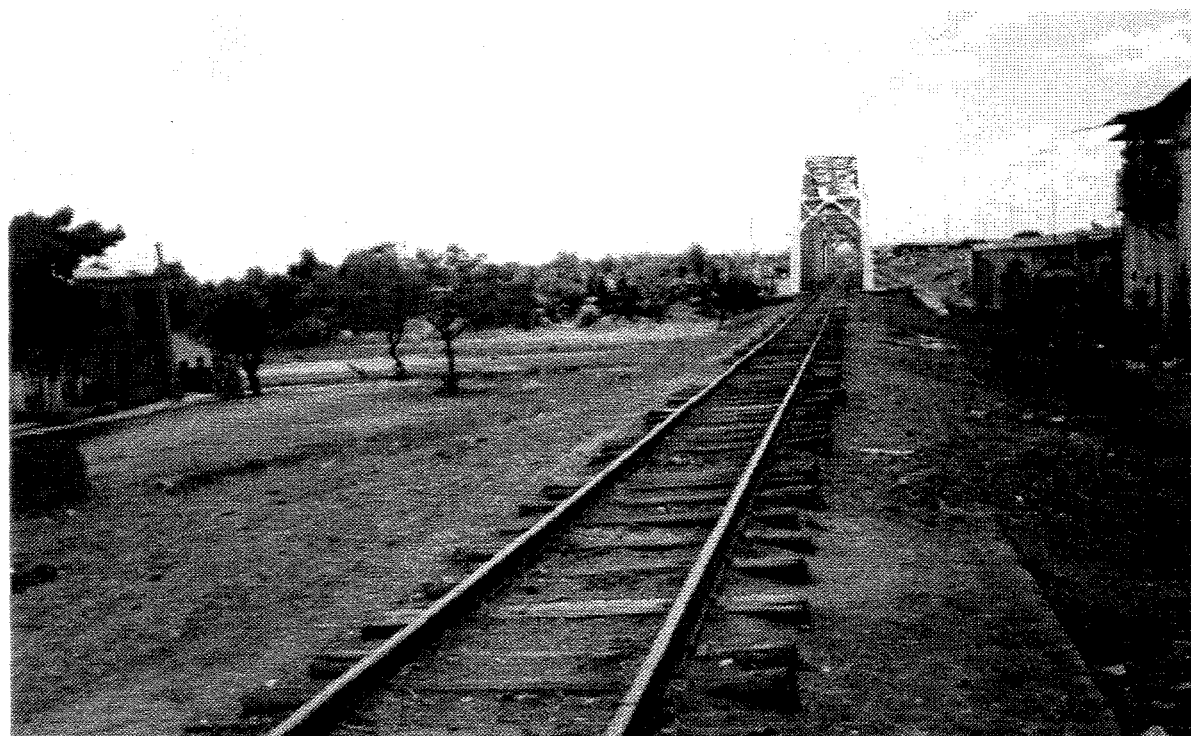


Figura 4: Ponte Metálica da E.F. Baturité sobre o Rio Jaguaribe
Iguatu, 410 Km de Fortaleza – Inaugurada em 1910



Figura 5: Estação de Paulistana da E.F. Petrolina-Teresina, pertencente à Leste Brasileiro Paulistana-PI, 780 Km de Salvador – Trecho inaugurado em 1935



Figura 6: Estação de Buritizeiro, ponto final da Linha Centro da E.F. Central do Brasil Buritizeiro-MG, 1.006 Km do Rio de Janeiro – Inaugurada em 1926

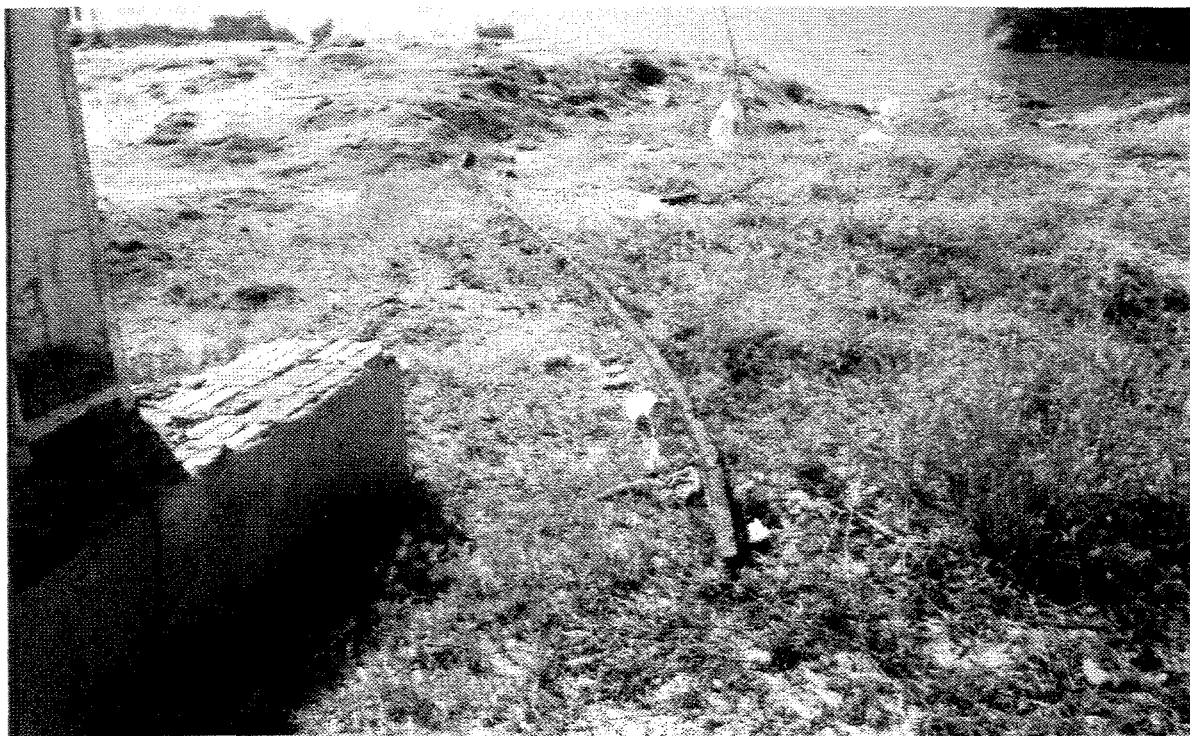


Figura 7: A “solidão” de um trilho – Ruína da Estação de Porto Franco, ponto inicial da E.F. Mossoró, em Grosso, litoral norte do Rio Grande do Norte – Inaugurada em 1915

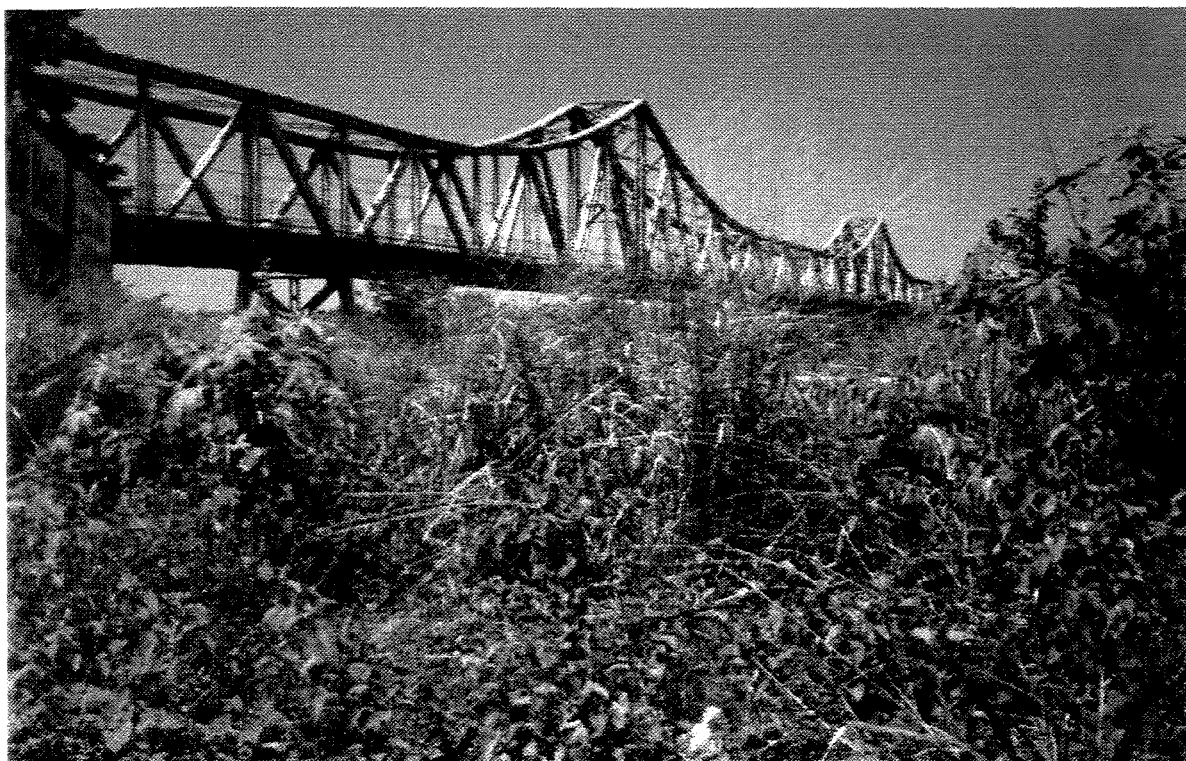


Figura 8: Ponte metálica João Luís Ferreira da E.F. São Luís-Terezina, sobre o Rio Parnaíba, Divisa dos Estados do Maranhão e Piauí, entre Terezina e Timon
Construída no início da década de 1920.



Figura 9: Estação Central de Fortaleza Prof. João Felipe, ponto inicial da E.F. Baturité
Fortaleza-CE – Trecho inaugurado em 1873



Figura 10: Estação de Novo Cruzeiro da E.F. Bahia a Minas
Novo Cruzeiro-MG, 435 Km de Caravela, ponto inicial dessa estrada
Inaugurada em 1924