

ASPECTOS HISTÓRICOS DA FORMAÇÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Luciara Silveira de Aragão e Frota

Antecedentes

Pela lei Feijó de 31 de outubro de 1835 foram dados os passos necessários à introdução das ferrovias no Brasil. Tal lei, concedia privilégios de exclusividade às companhias que se organizavam para explorar o transporte ferroviário de gêneros e passageiros, traduzidos em vantagens como a isenção de direitos de máquinas a serem importadas nos primeiros cinco anos; cessão sem ônus de terrenos necessários à estradas de ferro — se fossem terras do governo — ou, o direito de desapropriação no caso de propriedade particular. A concessão tinha um prazo de oitenta anos, ao fim do qual se transformaria em bem da nação. Esta lei do Regente Imperial, que esquecia contudo de delimitar os trechos de privilégio, incluía um plano de estradas com extensão de cerca de 5.500km, visando a ligação do Rio de Janeiro com as capitais da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Cem anos depois o plano não se completara e, só no século XX (1950 — 1960) foi feita a Rio-Bahia. Segundo Odilon Nogueira de Matos¹ a não conclusão do plano deveu-se às condições de instabilidade política do período regencial e a pouca credibilidade dada às ferrovias como meio de transporte, além de que, a extensão prevista consistia um plano ambicioso para a época. O fato do desenvolvimento brasileiro estar ainda em fase elementar, e a insignificância da população, aquela época, aturaram também como motivo.²

No caso de São Paulo, a lei de 18 de março de 1836 sobre sistema de ferrovias e navegação em conclusão, foi revogada, substituída dois anos depois, e reproduzida com leves alterações regulamentando as condições de estradas concedidas a “Platt & Reid” e a “Aguiar, Viúva, Filhos & Cia.” É que as províncias já tinham então competência para legislar sobre o assunto, com base na lei de 29 de agosto de 1828, a qual determinava que as estradas privadas de uma só província seriam promovidas pelos seus presidentes em conselho. O plano de viação previsto por estas leis envolvia assim a combinação sistematizada de canais, rodovias e

(1) Cf. Odilon Nogueira de Matos in: *Café e Ferrovias* — 2ª ed. S.P.: Alfa Omega, 1974 p. 49.

(2) Cf. Adolfo Augusto Pinto in: *História da Viação Pública de S. Paulo*, S.P. Tip. Vanorden, 1903 p. 23.

estradas de ferro, dando às firmas já mencionadas concessão para a ligação de Santos às hoje cidades de Campinas, Piracicaba, Mogi das Cruzes e Itu, além da ligação dos rios Paraíba — Tietê³.

Mesmo com estudos básicos do engenheiro Mornay sob contrato dos interessados, o plano não se efetivou. Este marco é porém importante por fundamentar a primeira estrada de ferro brasileira dada em regime de concessão, além da precisão técnica dos planos inclinados e máquinas fixas que deveriam ser usadas para a subida do planalto.⁴ De acordo com o plano do alemão Frederico Fomm, o porto de Santos deveria ligar-se ao interior da província numa previsão da fertilidade do solo da região e do escoamento e permuta de gêneros necessários ao progresso e à comunicação interna com a base nos transportes terrestres e fluviais. A idéia da ligação de Santos diretamente com a Europa foi também lançada logo após concluída a ferrovia Santos — Jundiá.

Este primeiro momento da História das Ferrovias brasileiras que se estende até 1852, ocorre dentro de um quadro de instabilidade política o qual, só se modificará por volta de 1850, ocasião em que extinto o tráfico liberaram-se os capitais para inversões outras. Insere-se aí a ação do inglês Thomas Cockrance, em 1839. Esta foi a tentativa experimental mais sólida deste período, concretizando-se através da organização da Imperial Companhia de Estrada de Ferro com oito mil contos de capital e que, segundo a concessão outorgada pela lei de 1835 foi dado o privilégio para construção e exploração do trecho Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba. Esta concessão foi estendida no ano seguinte até São Paulo com ponto final em Cachoeira Paulista, até o trecho do rio julgado navegável. Em 1842, a empresa ainda não havia integralizado o capital previsto, solicitando por isto no ano seguinte uma prorrogação de prazo para início da construção da linha e pagando as multas contratuais pelo não-cumprimento do plano⁵. A causa principal do seu malogro residiu na falta de garantia de juros cujo pedido encaminhou à Câmara e que ali ficou sem solução até 1852. Os favores governamentais para a construção das ferrovias parece não terem sido suficientes para a atração do capital estrangeiro no empreendimento.

Foi com o chamado privilégio de zonas (30km ou 5 léguas para cada lado do eixo da linha) e o sistema de garantia de juros (até 5%) que a lei 641 de junho de 1852, vai determinar o segundo momento de fato marcante da História Ferroviária Brasileira, isto é, o momento em que começamos a construir estradas de ferro.

(3) Então as localidades mais importantes da Província de S. Paulo tinham como fonte econômica principal a cana de açúcar.

(4) Vale lembrar a proibição taxativa de mão-de-obra escrava nas ferrovias. Cf. Odilon Nogueira, op. cit. p. 50.

(5) As multas foram restituídas e o governo pagou os respectivos juros de 6% ao ano. Cf. Prado Lopes — Um Século de Viação no Brasil — (1827-1926) R.J. p. 12.

Em termos de legislação, continuou a proibição do emprego da mão-de-obra escrava e isenção do serviço militar ou dispensa do serviço na Guarda Nacional para os trabalhadores brasileiros. O capital a ser empregado podia ser ilimitado e de acordo com a distribuição de dividendos (quando superiores a 5%) começaria o reembolso dos juros dispensados pelo Tesouro Nacional dentro de uma escala de porcentagens estabelecida de acordo com cada caso. A Bahia e posteriormente São Paulo, estabeleceram uma taxa suplementar de 2% a título de incentivo. A referência prioritária foi a ligação da Corte com as capitais de São Paulo e Minas, sem limitar concessão de linhas a quaisquer outras regiões brasileiras. Tais medidas ficariam na dependência do Legislativo a quem caberia julgar as possibilidades de construção dentro dos aspectos de conveniência e disponibilidades financeiras dos projetos propostos.

Em 1852, foi dada a Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá, pelo governo da Província do Rio de Janeiro, a concessão para a ligação Rio de Janeiro — Vale do Paraíba e posteriormente a Minas, relacionada ao transporte marítimo e ao rodoviário. O trecho inicial partia do porto, hoje dito de Mauá na Guanabara, sendo a estrada inaugurada dois anos depois. A ferrovia servia ao trecho Rio — Petrópolis, e o pouco interesse de seu emprego para escoamento do café, (visto as grandes fazendas se localizarem mais rumo oeste), fez nascer das famílias dos Ottonis e Teixeira Leite, a idéia de outra via férrea partindo do Rio de Janeiro e dividindo-se depois do Serra do Mar rumo a Minas e a São Paulo. Era a Central do Brasil de hoje que brotava.

Em 1853, o governo brasileiro celebrou negociação em Londres para organização de uma companhia capacitada a executar a estrada. É que, após 12 anos, cassada a já mencionada concessão a Cochrane, foi feita a anulação da concorrência ganha pelos Teixeira Leite⁶. O governo Imperial, tomou a si a tarefa assinando um contrato direto com Edward Price para efetivação das obras do primeiro trecho, com cerca de 61km. Porém, para que estivesse concorde com a lei, fez-se necessária a organização da Cia. para assinatura do competente contrato pelo governo. A Província do Rio de Janeiro ofereceu 2% de juros como incentivo de praxe, passando a Cia. a dispor de privilégios para custeio, construção e uso da estrada prevista.

Em junho de 1855, ou seja, um ano após o decreto de transferência de contrato iniciou-se o trecho até Belém inaugurado 3 anos depois. A transposição da Serra do Mar foi feita por 13 túneis sendo inaugurada em 1863. O traçado inicial, compreendendo uma bifurcação para Cachoeira em São Paulo, outra para os limites Rio-Minas em Porto Novo

(6) Pediram demissão em 7 de janeiro de 1855 por uma questão de juros. Desejavam 7% do governo. Cf. Prado Lopes op. cit. p. 15.

da Cunha, foi modificado com a proposta de encampação do governo que alterou o traçado original até a Barra do Pirai, contrariando os interesses de Vassouras que desejava até lá, a extensão da linha.

Em 1880, temos um terceiro momento, esboçando-se a mudança que conduziu à ausência do sistema de juros mantendo-se a zona de privilégio, porém, com uma certa flexibilidade. Foram construídas estradas particulares surgidas de modo independente, as quais atenderam aos interesses imediatistas dos donos das fazendas perto das linhas principais. Mais tarde elas terminaram sendo incorporadas, tendo mantido por pouco tempo a autonomia. O quarto momento ferroviário importante é a fase do desenvolvimento emancipado da tutela do Estado tendo ao mesmo tempo, como restrição única, o respeito aos direitos conseguidos. No caso de São Paulo, a preocupação maior em fins do século XIX foi a necessidade da via férrea, não só em função do café que começava nos municípios do nordeste, mas também em função do açúcar. Em 1855, no discurso de abertura dos trabalhos da Assembléia Legislativa, o Presidente de São Paulo calculou em dois milhões de arrobas a produção de café, açúcar e outros gêneros a serem transportados. Mesmo sem vingar, a tentativa inicial da firma gerenciada por Fomm (Aguiar, Viúva, Filhos & Cia.) e da Platt & Reid, continuava latente, entre os paulistas, o objetivo da criação de uma ferrovia. Jundiaí, Limeira e Campinas as zonas que seriam beneficiadas também beneficiariam o progresso nacional com o desenvolvimento do trabalho livre, a rápida colocação de mercadorias destinadas ao consumo; aumento do valor das terras cortadas pela estrada, criação de sistema empresarial, desenvolvimento comercial santista, dentre outras vantagens. Foi a lei geral de 1855 (a qual beneficiou também Pernambuco), aliada a lei provincial de março do mesmo ano⁷, que dotou São Paulo da primeira estrada de ferro, Santos — São Paulo e daí a Jundiaí. A concessão foi dada a Pimenta Bueno, Mauá e Monte Alegre, pelo decreto de 26 de abril de 1856.

O privilégio de noventa anos e a concessão, incluíam as vantagens da obtenção de terras devolutas nos termos das leis vigentes, exploração de minas e a determinação de 30km para cada lado da ferrovia como zona de privilégio. O juro era superior a 5%, ou seja, 2% eram pagos pela província cabendo ao Império 5%. O excesso de dividendos da Cia. passaria a ser dividido com o governo caso ultrapassasse os 8% ao ano. Da parte pertencente ao Governo Central uma quota proporcional caberia à província. Posteriormente, Saldanha Marinho incentivou o prolongamento da ferrovia após Jundiaí com a Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Com a inauguração da Santos — Jundiaí iniciada em 1860, planejou-se também a primeira articulação ferroviária, partindo daí uma estrada até Jacareí (Vale

(7) Desde o ato adicional de 1834 competia as Assembléias provinciais o legislar sobre estradas.

do Paraíba). Parte do Sul Mineiro seria beneficiada por este projeto, cujos dispositivos legislativos que o protegiam, foram anulados em 1871, substituindo-se o plano pela construção da via férrea São Paulo — Cachoeira. Em linhas gerais, foram estas as primeiras articulações para a construção de nossas ferrovias.

Sinteticamente, a política governamental da época modificou cláusulas do contrato de concessão através de decreto em 1859, e tornou a garantia de juros paralela ao tempo de duração do privilégio. O prestígio dos nomes envolvidos na empresa, acrescidos das garantias de contrato, influenciaram positivamente na organização das companhias concessionárias.

Legislação Ferroviária no Império

A legislação no Império primou por concessões perpétuas, e temporárias. O privilégio de zona variava entre 20, 30, 40, 60 e 66 quilômetros de faixa. Inicialmente, não houve favores do governo, porém, mais tarde deu-se uma garantia de juros de 5% e depois 7%. De início para um capital variável, depois para um capital previamente estipulado. Estas garantias de juros transformaram-se mais tarde nas garantias quilométricas variáveis de acordo com as condições de extensão da linha a ser construída.

A duração de tais garantias foi de início de 90 anos, reduzindo-se depois a um prazo de 30 anos. A encampação, decorrido um prazo foi um direito do Império bem como a fixação das penas e o direito de rescisão de contrato. As leis consentiam na desapropriação, estabelecendo os meios que assegurassem o direito da propriedade.⁸ A polícia ferroviária foi regulamentada⁹ sendo estabelecidas bases gerais para as obras de ferrovias sob fiança e garantia de juros do Estado com cláusulas obrigatórias, para satisfazer as companhias favorecidas¹⁰. Os termos das concessões foram aprovados e uniformizados com disposições que complementaram e alteraram cláusulas do decreto nº 6.995 de 1º de agosto de 1878, estabelecendo bases para a concessão das vias férreas em fiança ou garantia de juros do governo¹¹. O Estado cuidou ainda de consolidar os dispositivos legislativos e regulamentares sobre as sociedades anônimas tão aplicados no nosso sistema de ferrovias¹². De forma lógica concedeu estradas de Este para Oeste procurando trazer produtos para o litoral e tentando a penetração para Oeste. Não houve, porém, plano geral nem um sistema teórico de

(8) Decreto de 10 de junho de 1855, Lei nº 816.

(9) Decreto nº 1930 § 14 art. 1º decreto de 26 de junho de 1852.

(10) Decreto nº 6.995 de 10 de agosto de 1878.

(11) Decreto nº 7.959.

(12) Decreto nº 434 de julho de 1891.

planificação. A idéia inicial de ligação entre as províncias do Império, foi abandonada considerando-se a ferrovia mais como um agente de recursos econômicos e não como um elemento de integração nacional. A República recebeu de legado ferroviário do Império, somente 9.854km em tráfego.

A Situação na República

Na República de Deodoro, o General Francisco Glicério, ministro de Agricultura e Obras Públicas pediu a criação de profissionais para planificação geral das vias férreas. A Comissão chefiada pelo Cel. de Engenharia, Jerônimo Jardim projetou 36 ferrovias, com o total de 19.000km. dos quais 4.000 ficariam para construção posterior. Os 15.000km iniciais foram cedidos sob regime de garantia de juros de 6% com privilégio de 30 anos e com o preço máximo de garantia de 30:000\$ 000/km. Foram feitos prolongamentos nas redes já existentes como na Camocim-Sobral no Ceará, (fruto da idéia de penetração leste para o oeste) além da autorização de novas redes ligando estados como o Rio Grande do Norte a Paraíba e Pernambuco-Alagoas. O Ministério de Agricultura e Obras Públicas desenvolveu uma política voltada para o atendimento de pedidos de concessões, alguns deles sem que tenham sequer iniciado os trabalhos de estradas que subvencionaram. Foi um período em que a bolsa de valores se encheu de títulos ferroviários, fazendo e desfazendo fortunas, o que se refletiu na economia nacional que viu a baixa do câmbio e seu crédito baixar nas praças estrangeiras.

As empresas de construção das obras ferroviárias para aumentar o capital já conseguido estenderam as linhas sem real necessidade fosse por incúria, ou corrupção da fiscalização oficial. Quanto à construções diretas feitas pelo governo, os déficits eram constantes, donde a decisão de paralisar as construções. Passou-se à política do arrendamento sob a base de porcentagem sobre a renda bruta e a encampação com o cessar de garantias para os que abusavam dos favores do governo. "A economia desta grande operação consistia em efetuar um largo empréstimo a 4% que deveria ser amortizado, em um prazo máximo de 60 anos, por meio de um desconto de 1/2% ao ano e de todos os benefícios que o Estado obtivera nessa operação, diferença entre as garantias antigas pagas e os juros de novo empréstimo, contribuições pagas pelos arrendatários e rendas anuais"¹⁴. Esta solução do Congresso desafogou o tesouro. Daí é fácil concluir que a dispersão foi a tônica da construção das ferrovias, como um todo sem que fossem pensados os problemas econômicos, geográficos e mesmo sociais. Posteriormente, foram feitas algumas tentativas de modifi-

(13) Decreto nº 142 de 10 de Janeiro de 1890. Citado por Prado Lopes, op. cit. p. 36.

(14) Cf. Prado Lopes, op. cit. p. 37.

cação como as projetadas pela Comissão Mista Brasil – Estados Unidos, englobando elementos como redução de pessoal empregado na conservação das estradas por uso da mecanização e uma maior durabilidade dos equipamentos em uso.

O programa de melhoramentos exigiu no geral, pedra britada, locomotiva a óleo Diesel e vagões de passageiros. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico figurou como credor, avalista ou agente do Tesouro Nacional até o final de 1955 empregando 41.100 dólares em ferrovias e 3.000 dólares em rodovias. No ano seguinte, o Banco de Exportação e Importação abriu crédito autorizado de 100 milhões de dólares (para compra de material, aos Estados Unidos, necessários ao reerguimento do parque ferroviário, sob supervisão da Rede Ferroviária S. A. Foi feito ainda empréstimo de 100 milhões de dólares ao Export-Import Bank.

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, cooperou também nos planos da rede ferroviária Norte-Nordeste para uma interligação conjunta, das capitais estaduais, com a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos.

O governo decretou ainda a criação na Sétima e Décima Região Militar dos Batalhões Rodoviários em Caicó (R. Grande do Norte), do 3º batalhão ferroviário em Campina Grande (Paraíba) e do 4º batalhão ferroviário em Crateus (Ceará). No sul do país, os batalhões rodo-ferroviários construíram grande parte das ferrovias, e um número bem menor de rodovias além de colaborar na linha tronco eixo Norte-Sul (BR-2).

De um modo geral, no quadro brasileiro de transportes, podemos afirmar que até a abertura dos portos em 1808, a tônica foi o esforço desordenado para manter ligações entre o litoral e o interior, ou ainda, com o exterior para efetivação de indispensável intercâmbio. No interior, vão predominar os caminhos vicinais correspondentes às artérias de penetração e conquista do território, para cá e para lá, dos limites de Tor-desilhas.

Entre 1818 e 1855 a navegação de cabotagem apareceu de modo mais acentuado, desenvolvendo-se as rotas fluviais e os transportes rodoviários com a Construção da estrada do Comércio entre Iguaçú e o Rio Paraíba, por exemplo. Por volta de 1855 e 1920 construiu-se cerca de 30.000km de estrada de ferro, intensificou-se os transportes marítimos, enquanto as ligações rodoviárias transpuseram etapa decisória com a “União e Indústria”.

O surto rodoviário de 1920 até 1945, já no período inicial do pós-guerra exprime-se no cálculo de 280.000km construídos e vai presenciar a estagnação dos transportes ferroviários que tiveram um aumento de somente 7.000km. Decaiu também a navegação fluvial, quando se expandiu o comércio de cabotagem e ainda com o advento, a partir de 1927, das linhas aéreas nacionais.