UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

MARCEL PEREIRA DA SILVA

**NOS TRILHOS DA INCERTEZA:
A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro
(1910-1934)**

SÃO PAULO
2018
VERSÃO CORRIGIDA

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

**NOS TRILHOS DA INCERTEZA:
A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro
(1910-1934)**

Marcel Pereira da Silva

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Macchione Saes

SÃO PAULO
2018
VERSÃO CORRIGIDA

Nome: SILVA, Marcel Pereira da

Título: NOS TRILHOS DA INCERTEZA: A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910-1934)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Ciências, Área de Concentração História Econômica.

Aprovado em: 01/02/2018

Banca Examinadora

Prof. Dr.: Alexandre Macchione Saes

Instituição: Universidade de São Paulo

Julgamento: _____

Prof. Dr.: Guilherme Grandi

Instituição: Universidade de São Paulo

Julgamento: _____

Prof. Dr.: Lélío Luiz de Oliveira

Instituição: Universidade de São Paulo

Julgamento: _____

Prof. Dr.: Ivanil Nunes

Instituição: Universidade Federal do ABC

Julgamento: _____

Prof. Dr.: Marcelo Magalhães Godoy

Instituição: Universidade Federal de Minas Gerais

Julgamento: _____

À Daniele, ao Aram, ao
meus pais e à minha irmã.
Por estarem comigo, mesmo
quando eu estou distante.

AGRADECIMENTOS

Eis que aqui chegamos! Caminho longo e intenso, mas sempre trilhado com boas expectativas e ajuda de algumas pessoas.

Ao prof. Alexandre Machione Saes, pela orientação em seu sentido mais amplo: arguta, minuciosa e sempre profícua. Obrigado, não só por estes quatro anos e meios de doutorado, mas também pelos quase três anos de mestrado e os dias idos de UNIFAL-MG. Os méritos deste trabalho não podem ser contabilizados sem sua ajuda.

Aos profs. Guilherme Grandi e Lélío Luiz de Oliveira, pelos preciosos comentários no exame de qualificação, que certamente fizeram este trabalho avançar em pontos que ainda não estavam claros.

À oportunidade oferecida pelo grupo “Formações Econômicas Regionais”, especialmente nos nomes dos líderes, profs. Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz, e dos profs. Rogério Naques Faleiros e Ivanil Nunes. A este último, agradeço aos comentários e questões feitas na ocasião do IV Congresso Latino Americano em História Econômica em 2014, na cidade de Bogotá.

Ao Núcleo de Estudos em História Econômica e Economia Política da Universidade Federal de Alfenas, NEHEEP/UNIFAL-MG, *campus* Varginha, principalmente na figura do prof. Thiago Gambi e do colega Eduardo Vieira, pela oportunidade das leituras e discussões no primeiro semestre de 2017.

À UNIFAL-MG pelo apoio, ao conceder redução de carga horária e afastamento total por 4 meses para que esta tese pudesse se tornar realidade.

À Universidade de São Paulo pelo acolhimento nesta jornada desde 2010, além do apoio financeiro para a pesquisa no Arquivo Público Mineiro em sua reta final.

Aos colegas e alunos que tive no curso de História da Universidade Estadual de Minas Gerais, UEMG-Campanha, no ano de 2016. Ainda que breve, foi um momento de muito aprendizado e de retomada de algumas “antigas” perspectivas.

Aos amigos, familiares e colegas distantes e próximos, só me resta um pedido de desculpas pelo afastamento dos últimos anos, muito além do comum para a maioria das pessoas. Tentarei estar por perto novamente!

“A nossa ciência não é nem mesmo uma aproximação; é uma representação do Universo a nós e que, talvez, não sirva para as formigas ou gafanhotos. Ela não é uma deusa que possa gerar inquisidores de escalpelo e microscópio, pois devemos sempre julgá-la com a cartesiana dúvida permanente. Não podemos oprimir em seu nome”.

Lima Barreto, *Tenho esperança que...* (BARRETO, 1995, p. 16)

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar a trajetória de uma empresa de transporte ferroviário, localizada basicamente no Sul de Minas Gerais, e formada em 1910. Neste mesmo ano, foi realizado um contrato de arrendamento entre o governo federal e a Companhia Viação Férrea Sapucaí. Esta empresa alterou seu nome para Companhia de Estradas de Ferro Federais, CEFFB – Rede Sul Mineira, e administrou suas linhas juntamente com as linhas das outras duas companhias arrendadas, a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho e Estrada de Ferro Minas e Rio. Com muita expectativa e poucas ações, o desempenho financeiro da Rede Sul Mineira se mostrou ruim, principalmente com o aumento dos custos operacionais, instabilidade no transporte de café, concorrência com outras ferrovias (sobretudo com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que também construiu ramais na região) e a eclosão da Primeira Guerra Mundial, realidade que também abarcou outras ferrovias brasileiras. O resultado foi a deterioração das condições do tráfego e a realização de empréstimos franceses, que oneraram ainda mais o frágil quadro financeiro da empresa. Paralelamente, como condição específica da Sul Mineira, percebemos que a relação entre homens de governo, o capital estrangeiro e os negócios da empresa tomou uma dimensão intensa e conturbada, não sendo uma exclusividade dos dias atuais. Tendo o Sul de Minas Gerais se tornado um “viveiro” de políticos que comandaram o governo estadual e ocuparam até mesmo a Presidência da República, a atuação de políticos profissionais em sua administração foi constante, e reproduziu os embates registrados em tempos de eleições. Entre 1920 e 1921, o governo federal rescindiu o contrato e encampou a companhia. Entre 1921 e 1922, a União entrou em acordo com o estado de Minas Gerais para arrendar a rede ferroviária sul-mineira, em um momento em que o Estado ampliou consideravelmente sua participação na administração de estradas de ferro. Assim, entre 1922 e começo de 1931, a empresa teve o nome alterado para Rede de Viação Sul Mineira. Apesar da piora do desempenho financeiro, estes anos foram marcados por uma tentativa de melhora dos serviços e regularidade do tráfego. Em 1931, um novo contrato de arrendamento foi feito entre a União e Minas Gerais, quando foi criada a Rede Mineira de Viação (RMV). Além da Rede de Viação Sul Mineira, que passou a se chamar Estrada de Ferro Sul de Minas, a RMV também foi composta Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM, até então administrada pelo governo federal) e Estrada de Ferro Paracatu, que foi incorporada à EFOM e já era administrada pelo governo de Minas. Ao que indicam as fontes, as estradas que formavam a Rede Mineira de Viação sobreviveram com relativa autonomia até 1934, ano limite desta pesquisa. Ainda neste mesmo ano, foi publicado o primeiro Plano Nacional Geral da Viação, que de alguma maneira representou uma mudança na forma como a União tentou lidar com a questão dos transportes no país.

Palavras-chave: Rede Sul Mineira. Primeira República. Estado e transporte ferroviário. Minas Gerais.

ABSTRACT

This work has the objective of analyzing the trajectory of a railway transport company, basically located in the South of Minas Gerais, and formed in 1910. Between 1910 and 1920, a lease contract was executed between the federal government and the Companhia Viação Férrea Sapucaí. This company changed its name to Companhia de Estradas de Ferro Federais, CEFFB - Rede Sul Mineira, and managed its lines along with the lines of the other two leased companies, Companhia Estrada de Ferro Muzambinho and Estrada de Ferro Minas e Rio. With a lot of expectation and a few actions, the financial performance of Rede Sul Mineira proved to be poor, mainly due to the increase in operating costs, instability in coffee transportation, competition with other railroads (mainly with Companhia Mogiana de Estradas de Ferro), which also built branches in the region) and the outbreak of World War I, a reality that also encompassed other Brazilian railroads. The result was deteriorating traffic conditions and french loans, which further burdened the company's fragile financial framework. At the same time, as a specific condition of Rede Sul Mineira, we perceive that the relationship between government men, foreign capital and the company's business has taken on an intense and troubled dimension, not being an exclusivity of the present day. Since the South of Minas Gerais became a "nursery" for politicians who commanded the state government and even occupied the Presidency of the Republic, the professional politicians' performance in its administration was constant, and reproduced the clashes registered in times of elections. Between 1920 and 1921, the federal government rescinded the contract and warded the company. Between 1921 and 1922, the Union entered into an agreement with the state of Minas Gerais to lease the railroad south of Minas Gerais, at a time when the state has considerably expanded its participation in the administration of railroads. Thus, between 1922 and early 1931, the company had the name changed to Rede de Viação Sul Mineira. Despite the worsening financial performance, these years were marked by an attempt to improve services and traffic regularity. In 1931, a new lease was made between the União and Minas Gerais, when the Rede Mineira de Viação (RMV) was created. In addition to the Sul de Mineira Road Network, which was renamed Estrada de Ferro Sul de Minas, the RMV was also composed of the Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM, formerly administered by the federal government) and Paracatu Railroad, which was incorporated to EFOM and was already administered by the Minas government. As indicated by the sources, the roads that formed the Rede Mineira de Viação survived with relative autonomy until 1934, the limit year of this research. Also in the same year, the first Plano Nacional Geral de Viação was published, which in a way represented a change in the way the Union tried to give it the issue of transport in the country.

Keywords: Rede Sul Mineira. Brazilian's First Republic. State and railroads. Minas Gerais.

LISTA DE ABREVIATURAS

ACDMG – Anais da Câmara dos Deputados de Minas Gerais
APM – Arquivo Público Mineiro
ASMG – Anais do Senado de Minas Gerais
BFC – Brasil Ferro Carril (revista)
CEFFB – Companhia Estradas de Ferro Federais Brasileiras
CFEB – Companhia Federal Este Brasileiro
CMEF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
CPDOC/FGV – Centro de Pesquisa e Documentação em História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas
CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro
CRL – Center for Research Libraries
CVFS – Companhia Viação Férrea Sapucaí
DOU – Diário Oficial da União
EFBM – Estrada de Ferro Bahia e Minas
EFCB – Estra de Ferro Central do Brasil
EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas
EFS – Estrada de Ferro Sorocabana
EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande
EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas
GWR – *Great Western Railway*
Ha - Hectares
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Kg. – Quilogramas
Km. - Quilômetros
LRy – Leopoldina Railway
MAIC – Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio
MIVOP – Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas
MVOP – Ministério da Viação e Obras Públicas
NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
RAPM – Revista do Arquivo Público Mineiro
REFSM - Relatório da Estrada de Ferro Sul de Minas
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RGB – Recenseamento Geral do Brasil
RMV – Rede Mineira de Viação
RRMV – Relatório da Rede Mineira de Viação
RSM – Rede Sul Mineira
RRSM – Relatório da Rede Sul Mineira
RVC – Rede de Viação Cearense
RVSM – Rede de Viação Sul Mineira
RRVSM – Relatório da Rede de Viação Sul Mineira
SPRy – São Paulo Railway
Ton. – Tonelada
Uns. – Unidades
VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

LISTA DE GRÁFICOS

1.1 e 1.2 – Crescimento da Rede Ferroviária Brasileira (1900-1934)

3.1 – Carvão importado (1902-1920)

4.1 – Ações da Sul Mineira na Bolsa do Rio (1917-1920)

5.1 – Acidentes e colisões na EFOM, RSM e VFRGS (1910-1933)

6.1 – Composição da receita do tráfego, em % (1910-1934)

6.2 – Transporte de animais na Sul Mineira (1910-1934)

LISTA DE IMAGENS

- 1 – Ferrovias em Minas Gerais até 1940
- 2 – A região Sul de Minas Gerais: alguns municípios
- 3 – A Rede Sul Mineira por volta de 1920
- 4 – A Rede Mineira de Viação (RMV) nos anos 1960

LISTA DE QUADROS

- 2.1 – Dez maiores municípios mineiros em rebanho de gados bovino e suíno (1920)
- 2.2 – Produção de bovinos e suínos de Minas Gerais em 1923, por zona
- 3.1 – Extensão das ferrovias sul mineiras na ocasião do contrato de 1910
- 3.2 – Linhas e Ramais da Sul Mineira em 1921
- 3.3 – Fretes cobrados por algumas ferrovias mineiras em 1916, por 100 kms.
- 4.1 – Participação de alguns políticos sul mineiros em cargos estaduais e federais
- 4.2 – Diretores da Rede Sul Mineira (1910-1922)
- 4.3 – Garantias de juros pagas pelo governo mineiro até 1914
- 5.1 – Extensão e valor patrimonial das linhas da Sul Mineira, dezembro de 1920
- 5.2 – Extensão em tráfego da RVSM em 31 de dezembro de 1930 (km)
- 6.1 – Movimento na Sul Mineira e linhas da antiga Sapucaí em 1911
- 7.1 – Empregados distribuídos nas oficinas centrais da RMV em 1938

LISTA DE TABELAS

- 1.1 Média anual da taxa de câmbio (pence/mil-réis) e evolução dos preços da saca de café (1889=100), 1889-1898
- 1.2 – Quilômetros de ferrovias nos países latino-americanos, total e per capita
- 1.3 – Rede Ferroviária em tráfego na região cafeeira (anos selecionados)
- 1.4 – Movimento financeiro das estradas de ferro brasileiras, em mil contos
- 1.5 – Receita e despesa das estradas de ferro administradas pela União
- 2.1 – Percentual do valor da produção de café no conjunto das exportações mineiras (1889/1926)
- 2.2 – Gado e café no conjunto das exportações mineiras
- 2.3 – Exportações de café de Minas Gerais, por zona
- 2.4 – Evolução da rede ferroviária mineira em tráfego
- 2.5 – Rede ferroviária nos principais estados brasileiros (anos selecionados)
- 3.1 – Transporte de passageiros, mercadorias e animais na Sapucaí, 1905-1909
- 3.2 – Tráfego mútuo na estação de Bom Jardim (kg)
- 3.3 – Material rodante da Rede Sul Mineira, 1910 e 1920
- 3.4 – Exportações de café e borracha (ton) e taxa de câmbio (pence/mil-réis), 1905-1920
- 5.1 – Diretores da Rede de Viação Sul Mineira (1922-1931)
- 5.2 – Material rodante na Rede de Viação Sul Mineira (1921-1930)
- 5.3 – Câmbio (pence/mil-réis) e consumo de carvão e lenha pela Rede Sul Mineira, 1917-1930
- 5.4 – Custo de construção da E. F. São Gonçalo do Sapucaí (1925-1930)
- 6.1 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira, por estrada e total (1912-1917)
- 6.2 – Receitas médias por km trafegado na Rede Sul Mineira, por estrada e total (1912-1918)
- 6.3 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira (1910-1914)
- 6.4 – Receita e despesa da Rede Sul Mineira (1910-1914)
- 6.5 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira (1916-1920)
- 6.6 – Receita e despesa da Rede Sul Mineira (1916-1920)
- 6.7 – Dívida passiva da Rede Sul Mineira, em mil-réis (1911 e 1916)
- 6.8 – Coeficiente de tráfego na Sul Mineira (1922-1934)
- 6.9 – Despesas de Custeio na Sul Mineira (1922-1934)
- 6.10 – Despesas com pessoal na Sul Mineira (1922-1933)

- 6.11 – Participação dos itens das despesas com tráfego na Sul Mineira (1922-1934)
- 6.12 – Composição da receita do tráfego, em % (1910-1934)
- 6.13 – Participação do café na renda das mercadorias (1913-1933)
- 6.14 – Movimento do Armazém Regulador de Cruzeiro, em sacas (1926-1930)
- 6.15 – Destino do café transportado na Sul Mineira, em sacas (1931-1933)
- 6.16 – Transporte de café na Sul Mineira, em ton. (1910-1934)
- 6.17 – Percentual do transporte de café no total das mercadorias (1911-1935)
- 6.18 – Maiores embarques de café na Sul Mineira, em sacas (1929 e 1930)
- 6.19 – Transporte de café em ferrovias do Sul de Minas, em ton. (1910-1923)
- 6.20 – Cereais e fumo no transporte de mercadorias na Sul Mineira, em ton. (1923-1933)
- 6.21 – Cereais e fumo no transporte de mercadorias na Sul Mineira, em contos de réis (1923-1933)
- 6.22 – Exportações de água mineral pela Sul Mineira (1922-1933)
- 6.23 – Açúcar e sal no transporte da Sul Mineira, em ton. (1923-1933)
- 6.24 – Açúcar e sal no transporte da Sul Mineira, em contos de réis (1923-1933)
- 6.25 – Café e “diversos” no transporte da RVSM (1923-1929)
- 6.26 – Mercadorias remuneradas e não remuneradas na RVSM, em ton. (1926-1933)
- 6.27 – Evolução anual dos passageiros transportados na Sul Mineira (1910-1920)
- 6.28 – Receitas dos passageiros e bagagens e encomendas na Sul Mineira (1910-1920)
- 6.29 – Evolução anual dos passageiros transportados na Sul Mineira (1922-1934)
- 6.30 – População no Sul de Minas Gerais (1907-1936)
- 6.31 – Receitas dos passageiros e bagagens e encomendas na Sul Mineira (1922-1934)
- 7.1 – Resultado do tráfego na Oeste de Minas (1920-1929)
- 7.2 – Passageiros transportados na RMV, por unidade e por quilômetro (1931-1934)
- 7.3 – Mercadorias transportadas na RMV, total e por quilômetro (1931-1934)
- 7.4 – Receita do tráfego na RMV, total e por quilômetro (1931-1934)
- 7.5 – Maiores ferrovias brasileiras em extensão de tráfego (1931-1934)
- 7.6 – Toneladas-quilômetro transportadas nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)
- 7.7 – Passageiros-quilômetro transportados nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)
- 7.8 – Acidentes por 10 quilômetros trafegados em empresas de 1ª categoria (1931-1934)
- 7.9 – Receitas-quilômetro nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)
- 7.10 – Coeficiente de tráfego nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	21
------------------------	-----------

PARTE I – A FERROVIA NA ÉPOCA DA SUL MINEIRA

<u>CAPÍTULO 1 – A FERROVIA NOS TRÊS PRIMEIROS DECÊNIOS DO SÉCULO XX ..</u>	39
---	-----------

1.1 Tempos de mudança.....	39
1.2 A América Latina e o Brasil.....	47
1.3 Pontos de inflexão: a Primeira Guerra Mundial e a crise de 1929	55
1.4 O “inevitável” controle estatal?.....	62

<u>CAPÍTULO 2 – MINAS GERAIS E SUAS FERROVIAS</u>	66
--	-----------

2.1 O quadro mineiro na Primeira República.....	66
2.2 O caminho extenso: pequeno quadro comparativo entre Minas e alguns estados brasileiros	74
2.3 Diversidade e desigualdade: breve apresentação do quadro ferroviário mineiro	81

PARTE II - A ADMINISTRAÇÃO E TRAJETÓRIA DA REDE SUL MINEIRA (1910-1934)

<u>CAPÍTULO 3 – DA CRIAÇÃO DA REDE SUL MINEIRA À RECISÃO DE CONTRATO....</u>	104
---	------------

3.1 Antecedentes: companhias originárias e arrendamento	104
3.2 “Mereço porque sou maior”: o processo de arrendamento e formação da Rede Sul Mineira....	109
3.3 Ampliação da Rede Sul Mineira	113
3.4 Aliadas e concorrentes: a Rede Sul Mineira e a ligação com outras ferrovias.....	117
3.5 O “Trem Pão D’Água”: condições de tráfego e via na Sul Mineira.....	121
3.6 Crise à vista: a situação da Sul Mineira nos anos finais.....	135

<u>CAPÍTULO 4 – CAMINHO POR OUTROS TRILHOS: A REDE SUL MINEIRA, A POLÍTICA E O CAPITAL FRANCÊS.....</u>	140
--	------------

4.1 A “hegemonia” dos políticos do Sul de Minas Gerais	140
4.2 Amigos e inimigos do governo: os diretores da Rede Sul Mineira	144
4.3 Investimento ou oportunismo? A presença do capital francês na Sul Mineira.....	152
4.3.1 Transação obscura: a tentativa de aquisição da E. F. Maricá.....	155
4.4 A “jogatina” dos papéis e das palavras: as ações da Sul Mineira na Bolsa do Rio e o envolvimento da imprensa em 1917-1920	159

<u>CAPÍTULO 5 – A REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA E O CONTROLE ESTATAL</u>	171
5.1 A herança “maldita”	171
5.2 “Contrato oneroso”: o arrendamento em abril de 1922	174
5.3 As condições de tráfego e via sob a administração estadual	178
5.4 A defesa de interesses: mudanças e permanências nas relações com outras ferrovias	188
5.5 Os ramais inacabados e os ramais “cata-café”: trechos construídos durante a administração estadual	192
5.6 Sob o mesmo controle: da Rede de Viação Sul Mineira à Estrada de Ferro Sul de Minas	199

PARTE III – O DESEMPENHO FINANCEIRO E O PERFIL DO TRANSPORTE: DA REDE SUL MINEIRA ATÉ A FORMAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

<u>CAPÍTULO 6 – PARA ABASTECER, EXPORTAR E “SE CURAR”: PERFIL DO TRÁFEGO E DESEMPENHO FINANCEIRO NA REDE SUL MINEIRA</u>	205
6.1 A mais frágil dentre as três companhias: o desempenho comparado da Sapucaí	206
6.2 Desempenho financeiro no período da CEFFB – Rede Sul Mineira	209
6.3 Desempenho financeiro sob controle estatal: eficiente ou deficitário?	217
6.4 O perfil da renda do tráfego e do transporte na Sul Mineira (1910-1934)	230
6.4.1 O principal ou só mais um? O transporte de café na Sul Mineira	234
6.4.2 Outros gêneros de exportação: possibilidades e limites	248
6.4.3 Os itens de importação: uma pequena consideração	255
6.4.4 Pontos decisivos: o item “diversos” e os transportes não remunerados na Rede de Viação Sul Mineira	258
6.4.5 O transporte de pessoas: passageiros, bagagens e encomendas	263
6.4.6 A “carne verde”: a renda dos animais e seus derivados	276
6.5 Epílogo: condições para o “fim” da Rede de Viação Sul Mineira	282

<u>CAPÍTULO 7 – EMPRESA NOVA, “PATRÃO” ANTIGO: A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO EM 1931-1934</u>	284
7.1 Duas empresas em uma: Oeste de Minas e Sul Mineira sob a mesma administração	285
7.1.1 O “formidável ônus”: a situação da EFOM	285
7.1.2 Mudanças lentas, mas perenes: a EFOM em 1931-1934	291
7.2 RMV: perfil e desempenho comparado em 1931-1934	295
7.3 A ferrovia no Brasil: fim de uma era?	309

CONSIDERAÇÕES FINAIS	313
-----------------------------	-----

REFERÊNCIAS	317
--------------------	-----

ANEXOS	333
---------------	-----

Imagem 1 – Ferrovias em Minas Gerais até 1940¹

Fonte: BATISTA, BARBOSA e GODOY, 2012, p. 34. A parte em azul que se conecta diretamente à Mogiana, em vermelho, também estava sob o controle desta última, embora tivesse o nome de “Rede Sul Mineira – Mogiana”, até 1922.

¹ Agradecemos gentilmente ao prof. Marcelo Godoy pela cessão do mapa.

Imagem 2 – A região Sul de Minas Gerais: alguns municípios

Fonte: <http://www.cultura.mg.gov.br/territoriocultura/index.php/calendario/sul-de-minas> e <http://www.cultura.mg.gov.br/territoriocultura/index.php/calendario/sul-de-minas>

Imagem 3 – A Rede Sul Mineira por volta de 1920

Legenda: Rede Sul Mineira: ●—●—●; E. F. Central do Brasil: ●—●; E. F. Oeste de Minas: —; Limite de estados: x—x—x.

Fonte: <http://viagemnostrilhos.blogspot.com.br/2012/07/mapa-das-linhas-da-rede-sul-mineira-rsm.html>. Embora o Ramal de Lavras esteja completo neste mapa, parte dele está apenas projetado, pois o mesmo foi concluído somente em 1926. Entre Carmo da Cachoeira e Lavras ainda seriam construídas outras três estações.

Imagem 4 – A Rede Mineira de Viação (RMV) nos anos 1960

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1960rmvCO.shtml>. Este mapa apresenta toda as linhas da Rede Mineira de Viação, exceto pelos ramais de Machado e Três Pontas. A linha no canto superior direito, no sentido Sul-Norte e com as iniciais “E.F.C.B”, trata-se de parte da Linha do Centro da E. de F. Central do Brasil. Embora seja uma representação dos anos 1960, apresenta a Rede Sul Mineira com suas linhas originais. Também permite visualizar a área inundada pela Represa de Furnas, cuja a operação se iniciou em 1963 e inundou parte da antiga E. F. Muzambinho. Ainda é possível ver, do lado direito, o projeto para a famigerada Ferrovia do Aço.

INTRODUÇÃO

O TREM DE FERRO

Ao Jorge Brandão

O trem de ferro fumegante passa
E corta arfando a ferrovia extensa;
Não há por certo quem melhor o vença
Ou quem como ele essa carreira faça.

Da férrea crista a fumarenta massa
Cai latejando enovelada e densa,
Enquanto o monstro, sem pedir licença
Maior distância galopando abraça.

Pelos caminhos quando ufano agita
A coma escura e surdamente apita,
Fogem as aves e a floresta treme...

E o trem de ferro altivamente impera,
Pois tem no bojo a industrial cratera
Do próprio homem, seu fator, que o teme!

Ouro Preto – 93

João Lúcio

Gazeta de Ouro Fino, nº 181, ano IV. Ouro Fino, 22 de setembro de 1895, p.1

Na passagem do século XIX para o XX, a estrada de ferro ainda era um sinônimo de modernidade. Passados exatos 70 anos após a criação da Locomotiva Nº 1 de George Stephenson, que em 1825 circulou na primeira ferrovia moderna do planeta (HOBSBAWM,

1977, p. 72), um dos primeiros registros mecânicos de movimento captou a chegada do trem em uma estação francesa. “A chegada de um trem” se tornou um dos primeiros filmes comerciais do mundo, e causou espanto nos expectadores, que pensavam se tratar de um trem de verdade (SADOUL, 1963, p.21.). Assim, simultaneamente, dois inventos modernos simbolizavam a sensação de admiração e espanto das pessoas. O movimento ganhava novas dimensões, e suas máquinas eram grandes sínteses dos resultados da era industrial. Mas a ferrovia foi a invenção que causou mais ecos, materiais e culturais, na sociedade humana. “Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular” (HOBSBAWM, 1977, p. 72).

A passagem que abre esta introdução (mesmo ano do filme “A chegada de um trem”) foi publicada em um jornal de Ouro Fino, município mineiro que em 1890 possuía aproximadamente 23 mil habitantes, e era apenas o 13º mais populoso da região do Sul de Minas Gerais. Passados 7 meses, em abril de 1896, o “trem de ferro fumegante” apitava pela primeira vez na cidade. Eram os trilhos da Companhia Viação Férrea Sapucaí, uma das precursoras da Rede Sul Mineira, empresa formada em 1910 e que configura o objeto de estudos deste trabalho.

O objetivo central desta tese é entender as razões gerais e específicas que levaram a Rede Sul Mineira, em um período de apenas 21 anos, a passar pelas fases de arrendamento privado, arrendamento estadual e formação da Rede Mineira de Viação (RMV), entre 1910 e 1931. Até 1934, a Estrada de Ferro Sul de Minas, sucessora da Rede de Viação Sul Mineira, existiu como uma estrada de ferro com relativa autonomia dentro da organização da RMV. A “incerteza” deste quadro se dá exatamente por esta trajetória. Como objetivos secundários, temos três metas. Primeiro, compreender o perfil do transporte da Sul Mineira em uma região onde café e produção de alimentos estavam lado a lado. O que teria pesado mais em sua receita operacional? Em segundo lugar, observar se os comportamentos apresentados nas fases de administração privada e estadual foram perceptíveis, e qual a avaliação de cada um deles. E em terceiro lugar, iremos fazer um pequeno quadro comparativo entre as maiores empresas ferroviárias em 1931-1934, sendo estes os primeiros anos de existência da Rede Mineira de Viação, para termos de forma clara qual foi o perfil inicial da então criada maior rede ferroviária do país.

Até 1910, recorte inicial desta pesquisa, a cidade de Ouro Fino (citada agora pouco) ainda contaria com a inauguração do serviço telefônico, e as obras para instalação de luz

elétrica já estavam em andamento. Todos estes eram elementos de transformação e desenvolvimento, presentes até mesmo em uma cidade fora dos grandes circuitos capitalistas e principais centros. É que a riqueza gerada em cidades do interior muitas vezes transbordava ou justificava a inauguração de serviços como uma estrada de ferro. A relação entre infraestrutura e desenvolvimento nas economias regionais e nacionais pode variar de lugar para lugar, ou seus impactos podem ser encarados de maneiras diferentes de acordo com as variáveis que se utilizava. Mas é certo que o avanço de setores como o de transporte acarretam consequências positivas na maioria dos casos estudados, e no Brasil não foi diferente. “A infraestrutura de um país tem papel fundamental no desenvolvimento econômico, seja enquanto insumo no processo produtivo, seja como suporte ao consumo de serviços essenciais à produtividade dos indivíduos e bem-estar da população” (FRISTCHAK, 2013, p. 323). Segundo alguns cálculos, em 1913 as ferrovias brasileiras permitiram uma economia entre 8 e 16% do Produto Interno Bruto, o PIB, devido ao barateamento dos fretes de cargas e passageiros, sendo esta média um dos percentuais mais altos do mundo (SUMMERHILL, 2003, p. 96-98).

Além das reais melhorias materiais, como o barateamento de fretes e agilização dos transportes, a absorção ao nível local de elementos culturalmente padronizados pelas elites dos países centrais do capitalismo deixava as pessoas simbolicamente mais próximas. A representação da civilização e modernidade unia as elites em torno de anseios comuns, e as representações como a ferrovia eram objetos de expectativas. Hoje em dia, qual cidade de médio porte não deseja ou se orgulha de possuir um *shopping center* em seu município? Além de representar geração de empregos e aumentar a arrecadação dos cofres municipais, o fetiche pela mercadoria e pelas vitrines, tão comuns nas grandes cidades, causam um efeito de quase entorpecimento nas pessoas³.

Com isso, o Brasil e boa parte da América Latina viram a chegada e crescimento das estradas de ferro alterarem uma porção considerável de suas paisagens, contribuindo para o aumento do comércio e alguma articulação do mercado interno (KUNTZ FICKER, 2015; TOPIK, 1987, Cap. 4). Apesar do estímulo externo ter sido o grande motivo inicial, razões variadas como colonização e política de fronteira foram comuns nas ferrovias brasileiras. Mas um pouco depois, na virada do século XIX para o XX, as estradas de ferro brasileiras enfrentaram suas primeiras grandes dificuldades, com o aumento das despesas em virtude do

³ Este mesmo efeito, na época de expansão das ferrovias, era representado por elementos como as exposições universais. Utilizadas como propaganda e vitrine da técnica e produção de vários países, os espaços de realização e objetos apresentados nestas exposições causavam semelhante atração e orgulho nas pessoas, como muito bem descreveu Francisco Foot Hardman em *Trem Fantasma* (HARDMAN, 2005).

encarecimento dos itens importados⁴ e desvalorização da moeda nacional, além da diminuição de recursos disponíveis para investimentos e expansão. Em consequência desta situação, o primeiro decênio do século XX registrou uma nova fase na política ferroviária, onde os subsídios públicos foram extintos em ferrovias resgatadas pelo Estado, e uma nova onda de arrendamentos (concessão de linhas mediante uma cota estabelecida em contrato) foi realizada. Neste contexto foi formada a Rede Sul Mineira, e estes assuntos serão abordados no 1º e parte do 2º capítulo.

Pelo exemplo citado da cidade de Ouro Fino, fica claro que quando uma região relativamente próspera conta com representação política capaz de defender interesses locais, as melhorias municipais são facilitadas. Ao mesmo tempo, municípios que não dispõem de representação política, ou cuja representação encontra-se na oposição, a fortuna parece não sorrir tanto. Dessa forma, surgem condições para a criação ou ampliação de desigualdades regionais. A ferrovia foi um grande exemplo, pois ela funcionou como um termômetro de latentes “desequilíbrios regionais” (NATAL, 1991, p. 8). Atualmente, além das ferrovias, outros modais de transporte como as rodovias também se encaixam neste processo⁵.

A extensão da malha ferroviária foi relativamente bem desenvolvida na maior parte dos estados do Centro-Sul e parte do Nordeste do país, ainda que muitas vezes de forma desconexa. Por outro lado, esta mesma malha esteve praticamente ausente da região Norte e parte do interior de estados das regiões Nordeste e Centro-Oeste. Minas Gerais, conhecida pelas sensíveis diversidades e desigualdades regionais, foi o maior exemplo disso. A ferrovia reforçou esta tendência que já se apresentava no século XIX, e o desempenho financeiro das companhias mineiras foi em parte um reflexo destas realidades desiguais. Importa mencionar também que parte do estado mineiro ainda perdeu espaço como produtor de alimentos, quer

⁴ Trilhos, vagões, carros de passageiros, locomotivas e combustível (carvão) eram maciçamente importados pelas ferrovias brasileiras. Com o passar dos anos, alguns componentes de reposição e reparos começaram a ser fabricados no país. Na própria Sul Mineira, a oficina de Cruzeiro chegou a construir alguns vagões para mercadorias e carros de transporte de passageiros. Mas a importação dos demais itens continuou massiva, com a parcial exceção do combustível, pois passou-se a utilizar lenha em proporção maior, e o uso carvão nacional foi incentivado depois de 1930. Isso atesta a tese de Celso Furtado, sobre o caráter de dependência das economias subdesenvolvidas. “O crescimento das economias subdesenvolvidas é, sobretudo, um processo de assimilação da técnica prevalecente na época” (FURTADO, 2009, p. 85). Embora existam casos bem-sucedidos como a empresa cearense Bom Sinal, que fabrica os VLT's ou Veículos Leves sobre Trilhos, o país não superou a dependência tecnológica, e ainda realiza a importação de alguns itens básicos como trilhos, dado que a baixa demanda desestimulou a fabricação nacional deste item.

⁵ Segundo Maria da Piedade Araújo, melhorias como a duplicação de rodovias somente em determinados trechos, que em geral possuem tráfego mais intenso, tendem a se realizar em regiões mais desenvolvidas. Dessa forma, as desigualdades regionais tendem a se ampliar no espaço e no tempo (ARAÚJO, 2006). Um bom exemplo disso é a rodovia 381, que corta os estados de Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo. Com quase 1.200 quilômetros de extensão, sendo 950 só em Minas Gerais, os quase 560 entre as regiões metropolitanas de Belo Horizonte e São Paulo foram duplicados no começo dos anos 2000. A região atingida foi exatamente a mais dinâmica de toda a estrada.

dizer, produtos agrícolas e de origem pecuária que serviam para alimentar populações do Rio de Janeiro (Distrito Federal) e São Paulo. Goiás, Mato Grosso e Rio Grande do Sul, além do próprio estado de São Paulo, apresentaram um aumento significativo da exportação de gado e seus derivados, além de fumo e outros grãos. Nos estados fluminense, gaúcho e paulista ainda ocorreu algo que no período em que nos ocupamos praticamente não se efetivou em Minas: a industrialização da carne verde. No caso do estado gaúcho, significou a industrialização de uma de suas principais riquezas. Uma empresa de capital local e outras duas de capital estrangeiro, a Armour e Swift, iniciaram suas atividades no estado gaúcho ainda antes de 1920 (SUZIGAN, 1986), estando estas duas últimas com as maiores capacidades de abate de carne bovina⁶.

Dessa forma, estes assuntos que tratam da diversidade e desigualdades mineira, muito bem expressa em seus trilhos, além desta “concorrência” promovida por outras unidades da federação, configuram nossa hipótese para justificar parte do mau desempenho de muitas ferrovias mineiras. E estes serão os temas do 2º capítulo.

Empreendimentos criados por razões políticas ou concessões realizadas sem muitos critérios técnicos podem ter um futuro nada promissor, pois a economia de um município ou região pode se revelar insuficiente para sustentar os ganhos das empresas, ou mesmo justificar subsídios públicos a setores como o de transportes (TOYOSHIMA e FERREIRA, 2002, p. 144-145). E isso, em matéria de ferrovias, foi muito comum em nosso país. Algumas destas consequências foi o aumento do endividamento das companhias privadas, com a simultânea incapacidade de manutenção adequada do equipamento operacional, como locomotivas e vagões. Deterioradas na época da Primeira Guerra, haviam motivos de sobra para a insatisfação de usuários e cobrança dos fiscais federais. Foi o caso da Rede Sul Mineira, que enquanto empresa particular não conseguiu sobreviver aos efeitos da Primeira Grande Guerra (1914-1918). Os problemas das baixas tarifas (muitas vezes praticadas por pressão originada pelas classes dirigentes e seus representantes políticos) e o aumento de despesas como combustíveis, já presentes desde fins do século XIX, foram potencializadas com o conflito europeu. No caso da Sul Mineira, a esta realidade ainda se somou a concorrência proporcionada por ferrovias conectadas à Sul Mineira, como a Estrada de Ferro Oeste de Minas e, sobretudo, a Companhia Mogiana de Estradas de ferro. Estas questões

⁶ Curiosamente, a Swift, grande produtora de resfriados, congelados e enlatados, foi adquirida por uma empresa de processamento de carnes brasileira, que recentemente esteve envolvida em escândalos envolvendo políticos e financiamento público de seus ativos. Teria a relação simbiótica entre capital estrangeiro e política, presente na Primeira República, se estendido também ao capital nativo nas últimas décadas? Evidências recentes nos mostram que sim.

administrativas e de tráfego, relacionadas à fase de administração privada da Sul Mineira (1910-1920) estarão presentes no 3º capítulo.

Mas além das justificativas econômicas, as articulações políticas foram decisivas para a instalação de serviços como estrada de ferro e luz elétrica. E Ouro Fino, a cidade que exaltou a chegada da ferrovia na passagem que abriu esta introdução, era privilegiada neste sentido. Era filho seu Júlio Bueno Brandão, governador por dois mandatos (1908-1909 e 1910-1914), além de presidente da Câmara dos Deputados (1920-1921). Com isso, queremos afirmar que a inauguração de um serviço ou melhoramento local pode estar ao lado ou mesmo extrapolar a lógica econômica, pois se direciona para atender a interesses políticos regionais ou de grupos específicos. Uma vez que tais grupos ocupam postos-chave na administração pública, utilizam do “Poder de Estado” em benefício de seus interesses, como muito bem demonstrou Nicos Poulantzas (POULANTZAS, 2000 e 2008). A política mineira, marcada pela hegemonia sul-mineira até aproximadamente 1918, deixou fortes marcas nos negócios da Sul Mineira: além das disputas internas, que algumas vezes assumiam as formas de ataques pessoais, os favores do governo e os empréstimos externos dependeram em boa medida das articulações políticas. Quer dizer, a empresa teve uma característica bastante especial: a presença constante de políticos profissionais nas diretorias, ora da situação, ora de oposição, como uma marca particular da empresa. E mais: esta situação não estava alheia ao cenário político federal e estadual.

Em 1910, foi eleito para presidente o Marechal Hermes da Fonseca. Em uma campanha que pela primeira vez os principais estados ficaram de lados opostos, uma parte da elite política mineira ficou dividida entre o candidato da situação e o candidato da oposição. Rui Barbosa, o candidato derrotado da oposição, foi apoiado por Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo e parte de Minas, quando lançaram a chamada “Campanha Civilista”. Uma pequena dissidência do PRM, o Partido Republicano Mineiro, além de ter apoiado abertamente Rui Barbosa, lançou ainda outro candidato a governador, em oposição ao cidadão ourofinoense Júlio Bueno Brandão (WIRTH, 1982, Cap. 4). Dentre as lideranças deste grupo estavam Alberto Alvares e o candidato derrotado ao governo de Minas, Manoel Tomaz de Carvalho Brito. Ambos foram dois dos mais polêmicos diretores da Sul Mineira, e reproduziram parte deste embate político enquanto estiveram no controle da empresa, o que pôde ser percebido pelas disputas nas eleições da diretoria. A par disso, o futuro governador e presidente Delfim Moreira, além do vice-presidente (na mesma chapa do Marechal Hermes) e futuro presidente Venceslau Brás, influenciaram decisivamente algumas decisões dentro da companhia.

Esta característica ainda impactou diretamente nos negócios com o capital estrangeiro, neste caso o capital francês. A casa bancária *Perier & Cie.*, grande credora da dívida externa do governo mineiro, foi também a principal fonte dos empréstimos para a Sul Mineira. Mais que um simples agente financeiro, acreditamos que sua tentativa de influenciar a escolha de diretores, ou mesmo de conquistar favores por parte do governo federal, demonstra que o capital francês atuou de forma intensa na defesa de seus interesses em nosso país. Esta é nossa segunda hipótese. Assim, conseguiremos perceber que a estreita, e por vezes obscura, relação entre empresas, homens de governo e capital estrangeiro não é um privilégio dos tempos atuais. E este será o tema do 4º capítulo.

Para alguns autores, a crise que se verificou no transporte ferroviário brasileiro depois da Primeira Guerra levou à ampliação da participação da União e, no geral, apenas linhas mais lucrativas permaneceram sob a administração privada (TOPIK, 1987, p. 120-127). Ao mesmo tempo que o setor não se tornava mais atrativo para estados e iniciativa privada, dado o contexto de déficits ou pequenas receitas operacionais (NUNES, 2016), também buscava se evitar um quadro mais perverso de paralisação dos transportes e maior deterioração dos serviços (DUNCAN, 1932). Mas para Steven Topik, foi depois da Primeira Guerra que alguns estados começaram a assumir a operação de linhas de sua concessão, ou arrendadas pelo governo federal, de forma mais significativa. Rede Sul Mineira, Estrada de Ferro Sorocabana e Viação Férrea do Rio Grande do Sul foram não só controladas pelos seus respectivos governos estaduais, três entre os mais ricos da federação, como também prestaram melhores serviços à população do que as empresas privadas que as administravam nos anos 1910. E em nossa tese, isso pôde ser verificado mais de perto no caso da Rede Sul Mineira. O ponto é que a oferta de um serviço público pelo Estado pode ser superior àquele ofertado pela iniciativa privada. Sem dúvida, é algo que contraria a tese de um Estado sempre ineficiente e engessado, pouco empreendedor. Ressalta que seu papel como financiador e administrador pode ser desejável ou mesmo necessário. Que o diga a discussão atual sobre o papel do Estado na pesquisa e inovação, e como o mito do público x privado foi construído por muitos anos (MAZZUCATO, 2014).

O Brasil, um dos países mais intervencionistas do mundo antes de 1930, presenciou um forte aumento da participação do Estado ao longo período conhecido como Primeira República (1889-1930). Bancos, navegação, sistema financeiro e as próprias ferrovias foram alguns dos principais setores onde a participação pública foi mais evidente, com estímulos ou controle direto (TOPIK, 1987). O capital estrangeiro, fortemente presente nas estradas de ferro até aproximadamente 1920, mudou o foco de seus investimentos para indústria e serviços públicos

(TOPIK, 1982, p. 122). No campo dos transportes, a matriz mais dinâmica já se deslocava para os automóveis, capitaneado pela consolidação da nova liderança capitalista, os Estados Unidos. As indústrias de aço, petróleo e material elétrico, algumas dentre as mais dinâmicas desta fase capitalista, eram aquelas bem desenvolvidas naquele país, e que estavam por trás da nova indústria automobilística (NATAL, 1991, p. 86). Mesmo na Inglaterra, berço das estradas de ferro, a indústria de transporte rodoviário estava entre aquelas que apresentaram maior expansão, levando-se em conta o período entre os anos 1920 e a primeira metade dos anos 1930 (DOBB, 1986, p. 242). Os reflexos no Brasil foram evidentes, a exemplo da instalação de várias montadoras entre o final dos anos 1910 e meados dos anos 1920 (NATAL, 1991, p. 87).

Com toda esta situação, acompanhada do endividamento de muitas das companhias, o Estado aumentou significativamente a sua participação na operação de ferrovias. Em meados dos anos 1920 ainda tivemos alguma expansão na quantidade total de trilhos e aumento de tráfego nas ferrovias, mas o que marcou as estradas de ferro administradas pelo poder público, como a Rede Sul Mineira (que passou a chamar-se Rede de Viação Sul Mineira), foi a tentativa de reaparelhamento e melhoria das condições de tráfego das estradas. Este será o tema do 5º capítulo, onde veremos que, de fato, os índices de manutenção e tráfego da fase de administração estatal foram superiores à fase de administração privada, onde até mesmo os serviços acessórios foram relativamente amparados, como no caso da armazenagem do café. Às voltas com o problema de armazenamento de café, o primeiro armazém foi construído só em 1926. A Sul Mineira, que teve problemas em armazenar os grãos de café que deveriam ser exportados, conseguiu com isso uma boa capacidade de armazenamento. Um problema que, mesmo nos dias atuais, enfrenta seus problemas e gera prejuízos⁷.

A par disso, também verificamos que na fase estadual os diretores, ainda que indicados politicamente, tinham um perfil mais técnico, que dizer, eram engenheiros de formação e haviam acumulado experiência com ferrovias, muitas vezes na própria companhia. E esta característica também pôde ser verificada em outras empresas ferroviárias administradas pelo Estado, como a Central do Brasil, ou mesmo na direção do Ministério da Viação e Obras Públicas (TOPIK, 1987, p. 35-36).

Mas quanto ao desempenho operacional, quer dizer, relação das despesas para as receitas, a administração estatal também foi superior? Tendo em vista a ampliação da

⁷ “Déficit de armazenagem de grãos no Brasil chega a 74 milhões de toneladas”. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/colunas/vaivem/2017/05/1885028-deficit-de-armazenagem-de-graos-no-brasil-chega-a-74-milhoes-de-toneladas.shtml>. Acessado em 18/05/2017

diversificação do transporte das estradas de ferro no período que nos ocupamos, nos perguntamos qual teria sido o perfil da Sul Mineira neste contexto? Quais foram seus principais produtos transportados, e como cada um deles contribuiu para o tráfego da estrada? Foi outra “ferrovia do café” ou a diversificação de seu transporte era a principal característica? Estas serão questões abordadas no 6º capítulo, onde veremos que, não obstante as melhorias nas condições de tráfego, os resultados financeiros do período da administração privada foram, em média, superiores ao período da administração estadual, ainda que às custas de um transporte e uma manutenção insuficientes. Ao mesmo tempo, a contribuição do café para a receita das mercadorias teve comportamento semelhante em ambos os períodos, com uma taxa de aproximadamente de 30%, não obstante as diferenças entre o total transportado (maior volume no período estadual, mas percentualmente maior na fase privada).

Nos pareceu que a participação de café no transporte da Sul Mineira refletia o perfil produtivo da região: tal artigo assumiu a posição de principal mercadoria, mas apenas algumas cidades tinham produção próxima à dos principais municípios cafeeiros de São Paulo ou Zona da Mata Mineira. Já a produção tradicional de alimentos e pecuária, cujo destino principal era o Rio, mas também São Paulo, ainda tinham presença marcante, contudo não possibilitavam à ferrovia retornos maiores. Dois motivos pareciam se impor. Em primeiro lugar, a própria remuneração do transporte era menor e, portanto, gerava menos retorno. Segundo lugar, a expansão do café na região, em concomitante expansão da cultura de alimentos e pecuária em outras partes do Brasil, limitaram a expansão da produção sul-mineira que visava o abastecimento de espaços externos ao território mineiro. No fim das contas, isto parece confirmar a hipótese de um autor em relação às maiores ferrovias paulistas, quer dizer, na configuração em que as ferrovias estavam, produtos de valor comercial mais reduzido (com algumas exceções) não suportavam fretes maiores, o que, levado em conta ainda o aumento das despesas operacionais, acarretava poucas possibilidades de aumento de saldos positivos (SAES, 1981, p. 32-34).

Na primeira metade dos anos 1930, no limite de nosso recorte, o papel das estradas de ferro para os transportes terrestres ainda era central, mas o sentido de “moderno”, em uma abrangência mais geral, começava a se deslocar para o automóvel. Tendo a primeira estrada de rodagem brasileira, construída exclusivamente para automotores, sido inaugurada em 1922 (BLAY, 2010, p. 146), dava-se início à uma série de rodovias de média e longa distância inauguradas para este propósito. Em 1928 foi inaugurada a rodovia Rio-Petrópolis, em boa parte com pavimento de concreto de cimento (BLAY, 2010, p. 147-148). Posteriormente, esta rodovia se tornou parte da atual BR-040, que hoje liga Rio de Janeiro-Belo Horizonte-Brasília.

Ainda no começo dos anos 1930, se difundiam em várias regiões o transporte de passageiros e cargas feitas por automóveis e caminhões a curtas e médias distâncias. De deslocamento mais ágil e flexível, algumas companhias ferroviárias já demonstravam preocupação com a concorrência rodoviária, que muitas vezes ampliava o mau desempenho financeiro das ferrovias. Para a Sul Mineira, nossa hipótese é que o transporte de passageiros e mercadorias por automotores já se configurava um problema entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930.

Com resultados operacionais sensivelmente piores se comparados com 1910, a ampliação do transporte de cargas de valores mais altos (mais remunerador) por ferrovias se não crescia em ritmo suficiente para ampliar o percentual dos lucros, ao passo que as despesas operacionais eram cada vez maiores. Este será o tema de parte dos capítulos 6 e do capítulo 7, respectivamente quanto ao comportamento da Sul Mineira e Rede Mineira de Viação, empresa estadual criada em 1931 e que incorporou a Sul Mineira. Ainda no capítulo 7 faremos uma análise comparativa da Rede Mineira de Viação, a RMV, com as empresas de porte semelhante. O objetivo é compreender qual o perfil daquela que se tornou a maior empresa ferroviária do Brasil no começo dos anos 1930. Secundariamente, também tentaremos perceber para onde caminhava o quadro ferroviário brasileiro no começo da Era Vargas, quando o primeiro Plano Geral Nacional de Viação foi aprovado em 1934.

Ainda em 1934, Getúlio Vargas suspendeu o pagamento da dívida externa, e a indústria começou a receber um papel de maior destaque nos discursos e ações do governo (D'ARAUJO, 1997). Neste mesmo ano, Minas pareceu deixar a posição de parceiro “especial” do governo federal, e de forma mais clara entrou na chamada relação “clientelística”. Com a morte de Olegário Maciel em 1933, Benedito Valadares foi nomeado interventor em dezembro de 1933, e o sobrinho do governador falecido, Jacques Maciel, foi demitido do Instituto Mineiro do Café em 1934 por manter política independente em relação ao Departamento Nacional do Café (WIRTH, 1982, p.88), criado em fevereiro de 1933. Queremos dizer com isso que, política e administrativamente, as decisões eram cada vez mais centralizadas, e em matéria de transportes não foi diferente. A reconfiguração que ocorreu na Rede Mineira de Viação, a partir de 1935, suprimiu a autonomia das estradas Oeste de Minas e Sul de Minas, o que justifica no escopo somente até 1934.

As questões descritas nos parágrafos acima, já identificadas com seus respectivos capítulos neste trabalho, são um bom retrato do quadro ferroviário brasileiro entre 1910 e 1934. Tais questões estão sintetizadas no objeto desta pesquisa: A Companhia Estradas de

Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira (CEFFB – RSM)⁸. Organizada em 1910, ela surgiu a partir de três companhias que já atuavam na região Sul de Minas Gerais: Estrada de Ferro Minas e Rio⁹, Companhia Estrada de Ferro Muzambinho e Companhia Viação Férrea Sapucaí. Esta última venceu o edital de concorrência, lançado em 1908, para arrendamento das estradas sul-mineiras, que possuíam quase 900 quilômetros de extensão em 1910. O contrato entre o governo federal e a Sapucaí foi oficializado pelo decreto 7704 de 02 de dezembro de 1909. Esta rede se tornaria mais tarde uma das estradas que constituíram a maior rede ferroviária do país, a Rede Mineira de Viação, que na ocasião de sua criação em 1931 possuía quase 4.000 quilômetros de extensão, e contou também com a antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas e Estrada de Ferro Paracatu.

É fundamental que façamos uma separação. Dentre os municípios servidos pela Rede Sul Mineira estavam Alfenas, Itajubá, Pouso Alegre, São Lourenço e Varginha, ou seja, a porção sul e sudeste da região. Já os ramais construídos na porção sudoeste, a partir da estação terminal de Monte Belo (depois Tuiuti), ficaram a cargo da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Até 1921 tais trechos também eram chamados de “Rede Sul Mineira”, mas sem qualquer vínculo com a CEFFB – RSM, e serviu a municípios como Guaxupé, Passos, Poços de Caldas e São Sebastião do Paraíso. Nestes ramais, o transporte de café foi proporcionalmente mais importante. Embora em termos absolutos a Mogiana tenha transportado uma quantidade menor que a Sul Mineira em seu período como empresa privada (a Mogiana também operava uma rede menor, de pouco menos de 300 quilômetros), percentualmente o índice de participação de café foi sempre maior. Por outro lado, nestes mesmos ramais da Mogiana a relação da despesa de custeio para a receita operacional apresentou uma taxa maior que aquela verificada na Sul Mineira. Em 1915, ano de maior participação relativa do transporte de café, esta mercadoria chegou a responder por 53% do total das mercadorias transportadas, valor significativamente maior que os 37% da Sul Mineira¹⁰. O Sudoeste de Minas, se comparado com a região servida pela Rede Sul Mineira, historicamente esteve sempre mais próximo do Oeste de São Paulo, e com ele criou laços

⁸ Embora o nome Rede Sul Mineira tenha sido oficialmente utilizado apenas entre 1910 e 1921, em boa parte do trabalho será esta a referência à companhia, ou com mais frequência “Sul Mineira”. A partir de 1922, já sob controle estadual, o nome oficial foi alterado para Rede de Viação Sul Mineira. A partir de 1931 passou a ser chamada Estrada de Ferro Sul de Minas, que juntamente com a Estrada de Ferro Oeste de Minas formou a Rede Mineira de Viação.

⁹ A Minas e Rio foi a única estrada de ferro na região administrada pelo capital estrangeiro. Os ingleses estiveram no controle da companhia até 1901, quando foi resgatada pelo governo federal. A concessão original pertencia ao brigadeiro José Vieira Couto de Magalhães e ao próprio Visconde de Mauá, cujo nome da empresa era Estrada de Ferro do Rio Verde. Em 1880 a concessão passou ao controle britânico, cuja companhia criada foi a *The Minas and Rio Railway Company*.

¹⁰ MVOP, relativo a 1910-1922, quadro “Mercadorias Transportadas.

mercantis mais intensos, como muito bem demonstrou outros autores. Tais conexões também se estenderam para outros espaços como Goiás e Mato Grosso (MATTOS, 1976; QUEIROZ, 2004; GRILO, 2012; OLIVEIRA, 2013). A Mogiana certamente foi uma das mais importantes expressões desta captação de outras regiões por parte da economia paulista.

O Estudo da Sul Mineira se justifica pelo fato de que ela encarnou resultados e dilemas de muitas das estradas de ferro do país, marcadas por uma realidade extremamente diversa e desigual do Brasil neste período, muito bem representada por Minas Gerais. Isso passou pelo contexto do fim de antigas concessões com garantias de juros e novos arrendamentos, ocorrido aproximadamente entre 1900 e 1910, até a tendência à diversificação das cargas, aumento de despesas e controle direto do Estado, entre o começo dos anos 1920 e começo dos anos 1930. Quer dizer, esta companhia nos permite entender um pouco melhor as dificuldades enfrentadas por empresas do setor de transportes, em um ambiente onde na maioria das regiões brasileiras o retorno financeiro já não era atraente. Simultaneamente, tornou-se comum a deterioração ou quase abandono do tráfego pela qual deveriam zelar. E isso ocorreu a par de subsídios públicos, interferências políticas e envolvimento de capitais estrangeiros, que inclusive foram elementos muito mais evidentes e comuns na fase privada do que pública, levando-se em conta os casos da Sorocabana e da Sul Mineira.

Este cenário, guardadas as devidas proporções e ressalvas, pode muito bem servir como descrição para eventos recentes no Brasil, mas diz respeito às primeiras décadas do século XX. Então, nossos dilemas e questões não são assim tão diferentes de 100 anos atrás? Dessa forma, acreditamos que tais questões levantadas são razoáveis justificativas para a elaboração desta tese em História Econômica.

Passados aproximadamente 100 anos dos eventos que abrem esta introdução (a poesia ao trem e sua respectiva chegada a Ouro Fino, assim como o filme “A chegada do trem”), a realidade brasileira para a estrada de ferro já era bem diferente. É verdade que se entre 1895 e 1896 o país possuía 13 mil quilômetros de vias férreas, em meados dos anos 1990 esta quantidade era de quase 30 mil quilômetros. Por outro lado, ao longo da segunda metade do século XX, as ferrovias do país deixaram gradativamente de atender as economias locais, e se concentraram no transporte de mercadorias de alto valor comercial, como produtos siderúrgicos e minérios. Para as linhas ainda ativas, significou alguma sobrevida às estradas.

Ainda nos anos 1990, com o recém-criado Programa Nacional de Desestatização, a quase totalidade da malha ferroviária nacional voltou a ser operada pela iniciativa privada. Com a quase completa erradicação do transporte de passageiros a longas distâncias, somente a especialização do transporte de cargas a médias e longas distâncias foi merecedora de maiores investimentos e atenção pelas empresas concessionárias. E apesar dos aumentos significativos de volume de cargas transportadas, assim como queda do número de acidentes, o perfil das operadoras nacionais reproduzia em parte a desigualdade verificada no começo do século XX, mas, mais latente em 1930: as linhas presentes em regiões relativamente prósperas e com níveis de produção e comércio mais intensos foram capazes de atingir minimamente as metas contratuais, e operam com saldos expressivos. Já aquelas companhias presentes em regiões com baixa circulação de riquezas e pessoas, elas ainda possuem índices de transporte e acidentes acima da média, e seus respectivos desempenhos operacionais têm apresentado resultados negativos (BASTOS, 2003, p. 97-101). A par disso, torna-se frequente o abandono ou devolução de vários trechos ao governo, que pouco ou nenhum investimento tiveram, ao passo que o que restou do patrimônio histórico está em sua maioria em condições lamentáveis¹¹. Passados 20 anos deste momento, o ano de 2017 parece não nos trazer grandes diferenças, exceto por algumas questões regulatórias, alteração no quadro geral de concessionárias e uma pequena diversificação na pauta do transporte (contêineres). Também passamos de 20% para 25% do percentual de cargas transportadas por ferrovias. Mas a grosso modo, não houve mudanças substanciais. O Brasil ainda é um país onde a matriz dos transportes (cargas e passageiros) está majoritariamente concentrada no modal rodoviário.

Mesmo com avanços técnicos, o sentido de “moderno” na ferrovia recai basicamente no transporte de passageiros metropolitano e de massa. E mesmo que nominalmente tenhamos os quase 30 mil quilômetros de ferrovias (27.782 km), operacionalmente somente algo em torno de 9 mil km estão em atividade. É o mesmo que a quantidade existente, e em tráfego, do fim do Império Brasileiro¹². Ou seja: em termos relativos, estamos piores que a mais de 100 anos atrás. Para órgãos como o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT, os ganhos auferidos com a desestatização foram notáveis, tendo em vista critérios como a elevação do volume de transporte útil, a modernização do

¹¹ “MPF entra com ação para preservar patrimônio ferroviário em Minas”. *O Tempo*, disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdNewsletter=8658&InCdMateria=26981&InCdEditoria=2>. Publicado em 24/10/2017. Último acesso em 28/10/2017.

¹² “Malha ferroviária produtiva do Brasil é a mesma do Império”. *Estadão*, 06/08/2014. Última visita em 06/11/2017. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,malha-ferroviaria-produtiva-do-brasil-e-a-mesma-do-imperio,1539689>. Para a evolução da malha ferroviária brasileira entre 1854 e 1993: IBGE, Séries Estatísticas do Século XX. Disponível em: <http://seculoxx.ibge.gov.br/>, visitado em 22/02/2017.

material rodante e a redução do índice de acidentes¹³. Tais critérios seriam manifestações de características como aumento da eficiência e desoneração por parte do Estado.

Por outro lado, existem algumas análises pós-desestatização que são menos otimistas com o quadro brasileiro dos últimos 20 anos, a exemplo dos pontos indicados no parágrafo anterior (BASTOS, 2003, p. 97-101). Além destes pontos, o chamado “gargalo dos transportes” seria responsável por prejuízos na economia e geração de riquezas. A ferrovia em especial teria os maiores obstáculos, e o objetivo maior continua a ser a ligação de áreas produtoras agrícolas (como soja, milho e açúcar) com os portos¹⁴, a exemplo do que tivemos no século XIX, quando o café, açúcar e, em menor proporção, o algodão foram produtos que estiveram por trás da construção de muitas das primeiras estradas de ferro.

Acreditamos que na porção Sul de Minas Gerais a quantidade razoável, embora por vezes desorganizada, de estradas de ferro tiveram consequências ambíguas. Por um lado, incrementaram e estimularam a produção e comércio da região, além de atrair mais visitantes às águas termais das cidades balneário (Cambuquira, Caxambu, Lambari e São Lourenço)¹⁵. Mas por outro lado, reforçaram a os laços econômicos e sociais com São Paulo e Rio de Janeiro, e ampliaram com estes locais uma relação de dependência em serviços como exportação de café e energia elétrica. Além disso, os usuários dos trilhos na Sul Mineira, sobretudo na fase de administração privada, conviveram com problemas que certamente foram importantes obstáculos para o comércio e circulação de pessoas. A insuficiência do material rodante e os maus cuidados verificados em alguns anos foram alvos de inúmeras críticas, fosse pela população local, pelos comerciantes no Rio de Janeiro ou por fiscais do próprio governo.

Em nossa pesquisa estão presentes as mais variadas fontes. Dado o uso intensivo de fontes de natureza heterogênea, nossa pesquisa utilizou o método da pesquisa qualitativa, embora os dados quantitativos tenham sido utilizados com frequência, sobretudo nos capítulos 6 e 7.

¹³ Segundo informações disponibilizadas pelos próprios órgãos. <http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario.html> e <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/4751/Ferroviaria.html#lista>. Ambos visitados em 06/11/2017.

¹⁴ “Investimento na malha ferroviária é importante para a economia”. Entrevista com a profa. Liedi Legi Bariani Bernucci na Rádio USP, concedida em 24/04/2017. Ainda segundo a fala da profa., interligação e multimodalidade são duas das grandes questões a serem equacionadas.

¹⁵ Embora a cidade de Poços de Caldas esteja localizada no Sul de Minas Gerais, a particularidade de seu ramal férreo limitou nossa análise mais detalhada. Servida por um ramal da Companhia Mogiana que tinha como ponto final a própria Poços, não conectou-se a nenhum outro ponto dentro do estado. Foi certamente a maior expressão de uma grande característica das ferrovias na região: o estreitamento de relações interestaduais.

É preciso esclarecer, antes de mais nada, que as chamadas metodologias qualitativas privilegiam, de modo geral, da análise de microprocessos, através do estudo das ações sociais individuais e grupais. Realizando um exame intensivo dos dados, tanto em amplitude quanto em profundidade, os métodos qualitativos tratam as unidades sociais investigadas como totalidades que desafiam o pesquisador (MARTINS, 2004, p. 292).

Jornais, mensagens anuais, correspondências e telegramas formam o principal conjunto de documentos que nos trouxeram informações capazes de revelar várias facetas da relação entre uma ferrovia e a sociedade. De protestos mais acalorados a interferência de presidentes da República, a leitura aprofundada deste corpo textual foi fundamental para entendermos questões discutidas nos capítulos 3, 5 e sobretudo o capítulo 4. Neles, o objetivo foi não somente apresentar uma trajetória administrativa da Sul Mineira, mormente em perspectiva comparada com as fases privada e pública, mas também perceber a estreita relação entre os grupos hegemônicos, empresas de serviço público e capital estrangeiro.

Quanto aos dados quantitativos, fizemos basicamente o uso de 4 materiais: relatórios próprios, relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas, a obra *A Estrada de Ferro Sul de Minas* e relatórios do Presidente do Estado de Minas Gerais, em suas mensagens enviadas anualmente ao Congresso Mineiro. Fundamentais para a construção de quase todos os capítulos deste estudo, mas notadamente o segundo, sexto e sétimo, objetivamos com estas informações identificar o transporte e condições de tráfego da Sul Mineira e algumas outras estradas no período. Tal comportamento não foi jamais dissociado do contexto histórico de cada momento.

A ausência dos relatórios impressos pela própria Companhia durante o período em que esteve arrendada à uma empresa privada, 1910-1920, foi em boa medida preenchida pelos relatórios publicados em jornais de ampla circulação, principalmente na capital federal. Tendo sua sede na cidade do Rio de Janeiro, desde os tempos de Viação Férrea Sapucaí (CVFS), várias atas ordinárias tiveram ampla divulgação em periódicos deste lugar, que na verdade se tratava do parecer do conselho fiscal, eventualmente acompanhado de balanços e outras informações resumidas. Secundariamente, também existem alguns destes relatórios em jornais de outros locais, como *O Correio Paulistano* e *O Pharol*, sendo este o principal periódico da cidade de Juiz de Fora. As publicações relacionadas à Sul Mineira em *O Pharol* certamente foram motivadas por questões políticas, pois nesta cidade estava nucleada para do grupo contrário à hegemonia do políticos sul-mineiros. Contudo, as publicações, até onde tivemos

acesso, só ocorreram até 1917, relativo ao relatório de 1916. Uma desvantagem destas publicações são as ausências de informações mais completas, como as receitas geradas por cada mercadoria.

Já o ano de 1917 está relativamente bem coberto de informações, tendo em vista a publicação do relatório da Inspetoria Geral da Estrada da própria Sul Mineira, publicada em 1918 e disponível no Museu Ferroviário de Jundiaí. Certamente que a existência de tráfego mútuo com a Companhia Mogiana foi o principal motivo para a guarda deste documento. Do ano de 1918 em diante há uma relativa riqueza de assembleias extraordinárias publicadas no Diário Oficial da União, que cobrem a fase mais conturbada da empresa. Embora também hajam algumas assembleias publicadas desde 1915, inclusive ordinárias, o nosso foco será no lapso temporal 1918-1921, período em que ocorre a rescisão de contrato com a Sapucaí.

De uma maneira geral, os dados de tráfego apresentados em 1910-1920 foram retirados das Estatísticas das Estradas de Ferro da União e por elas fiscalizadas, de autoria do Ministério da Viação e Obras Públicas, publicação que impressiona pela quantidade de informações. Como cada companhia era responsável pelo envio das informações solicitadas, alguns dados não estão disponíveis em certos anos, ou diferem ligeiramente dos dados dos relatórios próprios, dado que estes levam em conta a chamada “tomada de contas”, quer dizer, a revisão dos dados. Por outro lado, outras informações, como a quantidade de café transportado pela Sul Mineira, são apresentadas em total completude. Adicionalmente, dados de “A Estrada de Ferro Sul de Minas”, de Vasco de Castro Lima, nos serviram como uma importante fonte. Já para o período 1922-1930, os relatórios emitidos pela própria Rede de Viação Sul Mineira cobrem satisfatoriamente as informações necessárias ao nosso estudo. Alguns deles, como o referente ao ano de 1926, possuem informações tão detalhadas que nos permitiram descortinar melhor o tráfego das mercadorias da empresa, assim como a participação da renda de cada uma delas.

Para o subperíodo (1931-1934), são basicamente quatro as referências documentais: a obra Estrada de Ferro Sul Minas (até 1933), o primeiro relatório da referida Estrada (publicado em 1933), o primeiro relatório da Rede Mineira de Viação a que tivemos acesso (referente ao ano de 1938, mas publicado em 1941) e a “Estatística” das estradas de ferro brasileiras, publicada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas. Além de informações básicas sobre a Sul Mineira, estas fontes nos possibilitaram fazer uma pequena análise da RMV em seus primeiros anos de funcionamento, em perspectiva comparada com outras empresas brasileiras. O objetivo, a partir da escrita do capítulo 7, foi desvendar o perfil dela, se o mesmo estava de acordo com a sua dimensão geográfica. Infelizmente, veremos que estava longe disso.

PARTE I

A ESTRADA DE FERRO NA ÉPOCA DA REDE SUL MINEIRA

O impacto que a disseminação das estradas de ferro causou no período entre o segundo quartel do século XIX e os anos 1920 do século XX foi um processo ocorrido no Brasil e no mundo, reconhecido por vários autores (TOPIK, 1987; HARDMAN, 1988; LANDES, 1994; HOBSBAWM, 2013; BORGES, 2011)¹⁶. Ocorreram não somente impactos econômicos como a redução de fretes e integração de mercados, mas tivemos também consequências sociais como mudanças nas relações de trabalho e a percepção das noções de tempo e modernidade (HARDMAN, 1988; PAULA, 2009). Mas no começo dos anos 1930, a situação já era um pouco diferente: a estrada de ferro não mais representava a dianteira ou vanguarda dos transportes, papel que aos poucos era desempenhado pelo transporte rodoviário e aéreo, mas ela ainda era responsável pelos maiores volumes de carga terrestre, e também era a principal forma das pessoas se locomoverem. Com despesas cada vez maiores e dificuldades encontradas pelas companhias privadas em manter os serviços regulares, acelerou-se o processo de estatização da malha ferroviária.

Assim, a primeira parte desta tese está composta por dois capítulos. No primeiro capítulo faremos uma exposição do quadro ferroviário brasileiro nos aproximados trinta primeiros anos da centúria passada, a partir de uma discussão bibliográfica e a apresentação de alguns dados, com destaque também para questões relacionadas às dificuldades generalizadas das companhias e aos aspectos particulares de cada região. A exemplo de alguns autores (SAES, 1982; NUNES, 2016), acreditamos que o comportamento da ferrovia e seu respectivo desempenho foram influenciados por eventos como o fim do sistema de garantias de juros e crise financeira nacional dos anos 1890, a Primeira Guerra Mundial e a crise financeira mundial que se iniciou em 1929, acompanhada da ruptura política que se processou no Brasil em 1930, ruptura esta que se traduziu em uma mudança institucional no setor de transportes. Dessa forma, tivemos no período um quadro geral no Brasil, que incluía

¹⁶ Robert Fogel em *Railroads and the American Economic Growth* tentou demonstrar através de uma análise cliométrica que as ferrovias não tiveram o impacto no crescimento econômico dos Estados Unidos como acreditava-se até então (FOGEL, 1964), e que seu lugar poderia ter sido ocupado por outros meios modernos como os canais. Autores como Eric Hobsbawm, em *Sobre História* (“Historiadores e economistas II”), são da mesma opinião. Entretanto, este autor afirma também que com o mesmo método, mas levando em conta os efeitos indiretos, cada lugar pode apresentar índices diferenciados quanto impacto do transporte ferroviário na formação de seu respectivo Produto Interno Bruto, o PIB (HOBSBAWM, 2013, p. 168). Esta opinião é semelhante à de John Coastworth, que considerou os efeitos indiretos das estradas de ferro na economia mexicana. Uma ótima análise do debate foi feita por Guilherme Grandi, em “História Econômica ou Economia Retrospectiva? Robert Fogel e a polêmica sobre o impacto econômico das ferrovias no século XIX” (GRANDI, 2009).

aumento progressivo de despesas, maior participação do poder público no setor e concentração de empresas. Foi este o contexto de criação e existência da Rede Sul Mineira, que da sua formação e arrendamento à uma companhia privada, passou pela euforia dos seus primeiros anos à falência no começo dos anos 1920, para logo em seguida ser administrada pelo governo estadual mineiro. Um pouco depois, no começo dos anos 1930, integrou ainda a Rede Mineira de Viação, empresa que se tornou a maior rede ferroviária do país¹⁷.

No segundo capítulo, apresentaremos o quadro ferroviário mineiro da Primeira República que, acreditamos, sintetiza a situação das estradas de ferro brasileiras neste período: serviam a regiões de grande diversidade produtiva e comercial, que se traduzia em diversidade no perfil do transporte, mas que em termos de desempenho e tráfego a situação era de perceptíveis desigualdades, com uma tendência constante a saldos operacionais mais modestos ou negativos. Longe de realizar uma comparação exaustiva entre as ferrovias no estado, o que também demandaria mais tempo e uma pesquisa um pouco mais profunda, o objetivo será apresentar o que estava no transporte das principais estradas de ferro existentes no estado até o começo dos anos 1930, e como a Sul Mineira se encaixava neste quadro.

¹⁷ MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1931 e 1932 (em parte), p.15.

CAPÍTULO 1
A FERROVIA NOS TRÊS PRIMEIROS DECÊNIOS DO SÉCULO XX

1.1 TEMPOS DE MUDANÇA

Já nos primeiros anos do período republicano brasileiro, a situação para as ferrovias do país apresentou sua primeira grande dificuldade. O desequilíbrio da balança comercial brasileira ocasionou uma forte queda da taxa de câmbio do mil réis (ou a desvalorização da moeda nacional frente às estrangeiras, principalmente a libra inglesa) nos anos 1890, em boa medida devido à queda dos preços internacionais do café (FURTADO, 2007, p. 235-237). Esta desvalorização atingiu em cheio as ferrovias brasileiras, ainda majoritariamente privadas. Isso significava que seria necessário um maior volume de dinheiro nacional para adquirir insumos e equipamentos necessários à operação dos trens, como carvão, trilhos e vagões, que eram massivamente importados (SAES, 1981, p. 86-87). Pelo lado do governo, as somas destinadas ao pagamento de garantias de juros ou subvenções quilométricas, as duas principais formas de auxílios financeiros herdadas do período monárquico, começaram a pesar consideravelmente no orçamento.

Tabela 1.1 Média anual da taxa de câmbio (pence/mil-réis) e evolução dos preços da saca de café (1889=100), 1889-1898

Ano	Taxa cambial	Preço interno	Preço externo
1889	26,43	100	100
1890	22,56	120	113
1891	14,90	171	90
1892	12,03	201	87
1893	11,59	276	103
1894	10,09	290	92
1895	9,93	262	91
1896	9,06	252	69
1897	7,71	180	47
1898	7,18	163	41

Fonte: TORELLI, 2007, p. 47.

As medidas financeiras do governo Campos Sales (1898-1902), em decorrência do conhecido *Funding Loan*¹⁸, visavam conter principalmente a alta inflacionária, os problemas de desvalorização monetária e os gastos públicos, sobretudo aqueles gastos de financiamento (FAUSTO, 2006). Negociado com banqueiros ingleses em 1898, o acordo previa o corte de gastos a partir de 1901, quando o governo federal iniciou a rescisão de contrato de várias empresas ferroviárias estrangeiras que usufruíam de garantias de juros em ouro sobre o capital investido, além de suspender o pagamento das próprias garantias até 1900 e paralisar as construções até 1903 (CASTRO, 1976, p. 81-84; FRANCO, 1990, p. 27; TOPIK, 1987, p. 113-114; SOUZA, 2001, p. 96)¹⁹. A Estrada de Ferro Minas e Rio, a mais antiga do Sul do estado de Minas Gerais e ainda sob administração inglesa da *Minas and Rio Railway Company*, foi uma daquelas que foram resgatadas neste período. Além disso, entre 1898, ano do *Funding*, e o final de 1908, não ocorreu um só acréscimo de trilhos nas ferrovias sul mineiras, uma clara demonstração das dificuldades enfrentadas pelas estradas de ferro dependentes de ajuda governamental, além de revelar a fragilidade financeira das companhias da região. Nos anos seguintes, o governo federal ainda adquiriu por compra outras companhias em dificuldades, muitas delas de capital privado nacional, a exemplo de outra empresa de atuação no Sul de Minas, a Cia. E. F. Muzambinho, incorporada à Minas e Rio em 1908.

Assim, o que se seguiu durante o primeiro decênio do século XX, após o período mais conturbado acima descrito, foi uma onda de novas concessões e arrendamentos. O Estado participou mais ativamente neste processo, seja regulando, tornando-se proprietário ou administrando diretamente as linhas, embora este último caso fosse mais raro até a Primeira Guerra, e só ocorresse de forma mais generalizada a partir de 1920 (TOPIK, 1987, cap. 4). Além disso, priorizou-se a concessão às empresas maiores e que se organizaram sob a forma de redes, subsidiárias ou controladoras, de capitais privados nacionais ou estrangeiros. E isso nos revela dois processos mais gerais que puderam ser verificados, e que não se restringiram só ao transporte ferroviário: a tendência à concentração de empresas, além da maior presença de capitais não britânicos.

Primeiramente, o processo de concentração e fusões, cuja a origem estava nos países europeus e nos Estados Unidos a partir dos anos finais do XIX e do começo do século XX, foi

¹⁸ Um *funding*, ou consolidação da dívida, trata-se de uma renegociação de uma dívida anterior, sob novas condições.

¹⁹ Segundo Steven Topik, o pagamento de garantias às estradas federais cobria 50% de todas as suas concessões ferroviárias em 1900. Mas com os resgates e desapropriações iniciados em 1901, o índice foi reduzido para 14% em 1915, e finalmente 6% em 1930 (TOPIK, 1987, p. 127).

um reflexo das transformações ocorridas no sistema capitalista mundial (HOBSBAWM, 1998, Cap. 2-3; HUNT, 2005, cap. 10). A fase concorrencial, predominante até ao menos o terceiro quartel do XIX, foi sucedida por outra onde a formação de oligopólios e monopólios eram cada vez mais comuns em setores que envolviam maiores volumes de capitais, como transportes e energia, ao mesmo tempo em que o protecionismo das potências capitalistas se tornou uma realidade, com a simbiose entre expansão de mercados e ação do Estado (HOBSBAWM, 1998, Cap. 2-3). Era a fase “imperialista” do capitalismo mundial. Com isso:

As articulações entre ferrovia, o imperialismo e o capital financeiro tornam-se definitivamente nítidas. As articulações entre os homens de governo e os das ferrovias, a aparente irracionalidade do investimento ferroviário (pensado enquanto aplicação efetiva de capital em vias permanentes, locomotivas, vagões, etc.) manifesta em traçados e em bitolas (por exemplo), a encampação pelo Estado de várias ferrovias em diversas partes do mundo, etc. São aspectos desse único e mesmo processo (NATAL, 1991, p. 46).

Esta passagem ilustra, por um lado, um quadro que abarcava as potências capitalistas, e por outro os países da periferia do sistema. Vimos, um pouco acima, que a maior presença do Estado Brasileiro em questões de política de transporte foi efetiva já em começos do século XX, ainda que o motivo central fosse um ajuste fiscal rigoroso. Mas esta tendência também pôde ser verificada em alguns outros países latino-americanos como Chile (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução) e México (MARICHAL e TOPIK, 2003), cuja atuação do Estado foi intensa. O processo de concentração de capitais aproximou o quadro ferroviário brasileiro de alguns casos europeus²⁰, além de ter se tratado da realidade de outros países latinos americanos na primeira metade do século XX, como Argentina e Chile (TOPIK e MARICHAL, 2003; NUNES, 2014; KUNTZ FICKER, 2015, Introdução).

A par do processo de concentração, outro movimento também pôde ser percebido no Brasil Segundo Jorge Natal, a construção de ligações entre ramais e linhas desconexas, a formação de troncos e a construção de prolongamentos foram alguns pontos positivos registrados no quadro ferroviário brasileiro, logo no começo do século XX (NATAL, 1991, p. 72-73). O caso das empresas controladas por Percival Farquhar e seus investidores, exemplo da *Brazil Railway e Great Western* (CAMELO FILHO, 2000, cap. 4; TAGORE, 2002), ou de empresas maiores que adquiriram pequenas companhias, como os casos das Companhias

²⁰ Segundo William R. Summerhill (SUMMERHILL, 2003) o Brasil depois de 1900 se aproximou mais dos casos russo e francês, onde a propriedade da maior parte das ferrovias era do Estado no primeiro, e optou-se pelo esquema de arrendamento no segundo.

Paulista e Sorocabana em São Paulo (SAES, 1981, p. 27-28) e a Leopoldina em Minas Gerais (BLASEHEIN, 1996, p. 95 e 96), são evidências deste quadro de concentração e formação de pequenas redes, ainda que tais “redes” tivessem alcance discutível²¹. Neste ponto, também foi o caso da Sul Mineira.

Claro é também que este fenômeno de concentração possuía questões locais, pois muitas companhias eram de tamanho bastante reduzido, construídas em lugares de baixa atividade econômica e traçados pouco técnicos, o que as tornavam vulneráveis e em situação financeira delicada. A venda a uma Companhia de maior porte e saúde financeira mais estável muitas vezes se tornava um caminho quase natural neste momento. A própria Companhia Viação Férrea Sapucaí, aquela que obteve o arrendamento das outras para formar e controlar a Rede Sul Mineira, incorporou pequenos ramais nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro para formar a chamada “Linha da Barra” (pois passava por Barra do Piraí), entre Baependi (MG) e Rio Preto (RJ). Linhas estas em dificuldades financeiras, traçados incompletos e em regiões de baixo fluxo de pessoas e mercadorias. Embora estejamos atentos que os efeitos da chegada de uma ferrovia não são somente de impactos econômicos, mas também políticos e sociais²², para a vida financeira de uma empresa privada os custos de transações mal avaliadas podem ser decisivos para seu futuro. Não por acaso, os acionistas da Sul Mineira, em discussões que levaram ao cancelamento do contrato de 1910, sugeriam em várias ocasiões a “entrega” da linha da Barra ao governo por se tratar de um trecho altamente deficitário e com baixíssimas demandas pelo transporte de mercadorias. O caso mais emblemático foi, provavelmente, aquele das empresas controladas por Farquhar. Com o advento da Primeira Guerra Mundial, ponto este que será visto de mais perto um pouco adiante, estas transações começaram a cobrar os seus custos.

Neste mesmo contexto de expansão e concentração de empresas no setor ferroviário, outro processo ocorreu simultaneamente a este, e muitas vezes estavam ligados entre si, a

²¹ No trabalho de dissertação, “De dado a café: as ferrovias no sul de Minas Gerais (1874-1910)”, nota 122, defendemos que o uso do termo “rede ferroviária” deve ser usado com ressalvas, pois sabemos que no Brasil muitas das linhas eram extremamente desconexas, com padrões técnicos diferentes e isoladas mesmo dentro de um estado. Entre o primeiro e o segundo decênio do XX, a situação se alterou um pouco e várias linhas passaram a integrar uma pretensa rede, principalmente em algumas regiões do Sul, Sudeste e Nordeste. Bons exemplos foram as companhias *Leopoldina Railway Company*, no estado do Rio e Zona da Mata mineira, a *Great Western* no Nordeste e a *Brazil Railway Co. Ltd.* no Sul, sendo as duas últimas com participação de capitais do estadunidense Percival Farquhar, embora o capital de origem britânica ainda fosse largamente predominante. Mas ainda hoje temos casos de linhas que foram construídas com um único propósito (extração mineral, etc.), e além de terem uma quilometragem extremamente limitada (em geral não superior a 100 quilômetros) também não se conectam a nenhuma outra estrada férrea.

²² O transporte de passageiros talvez seja uma de tais expressões. Compartilhamos da visão de Flávio Saes sobre as diferenças entre “custos e benefícios privados e custos e benefícios sociais”, na Apresentação em QUEIROZ, 2004, p.17-19.

exemplo da realidade da própria Sul Mineira: a maior participação de capitais não britânicos. A maior diversificação da origem do capital empregado nas ferrovias brasileiras foi parte da maior presença do capital estrangeiro não britânico pelo mundo em setores como os de serviços públicos, sob a forma de controle direto ou financiamento. É verdade que houve uma tendência à mudança na matriz dos investimentos estrangeiros, que embora ainda predominantemente localizados nos serviços, se diversificou consideravelmente. No decênio que antecedeu a guerra, o percentual dos investimentos ferroviários (no total do setor de serviços) caiu de 34% para aproximadamente 16%, se comparado com o lapso que envolve a segunda metade do XIX (CASTRO, 1976). Por outro lado, setores como Iluminação e Transporte Urbano, além de portos, atingiram participações de 22% e 15% respectivamente, não tendo os mesmos atingido nem 5% até aproximadamente 1900 (CASTRO, 1976, p. 104). Para Ana Célia Castro, isto ocorreu porque os investimentos estrangeiros no país vivenciaram um novo ciclo (1903-1913), que ocorreu exatamente após o resgate das empresas com garantias de juros e na véspera da Primeira Guerra, caracterizado por expansão e diversificação. Contudo, a diversificação setorial não impediu que a diversificação da matriz por país contribuisse para os investimentos ferroviários no país.

Já em 1898, por exemplo, a sociedade belga *Compagnie Auxiliare des Chemins des Fer au Brésil*, controlada pela também belga *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*, foi uma das grandes expressões da inversão de capitais belgas pelo planeta, especialmente na América Latina, e passou a controlar várias linhas ferroviárias no Rio Grande do Sul, que em 1905 deram origem à Viação Férrea Rio Grande do Sul (DIAS, 1986). Segundo Ana Célia Castro, no subperíodo 1897/1902, que incluiu, portanto, o ano de criação da *Auxiliare*, a Bélgica esteve entre os três principais países investidores no Brasil, tendo sido a matriz da criação de 14 companhias (CASTRO, 1976, p. 86). Todavia, este mesmo subperíodo ainda registrou 73% de participação britânica nos investimentos brasileiros. Mas nos anos que se sucederam, como já adiantamos acima, é que a diversificação foi mais expressiva.

Se por um lado foram os Estados Unidos e a Alemanha aqueles países em que a produção industrial e a exportação de capitais mais se rivalizaram com a Inglaterra (CASTRO, 1976, p. 90; HOBBSAWM, 1998, p. 76), por outro lado, no setor ferroviário brasileiro a participação mais crescente ficou por conta da França²³, situação semelhante

²³ Houve até mesmo um caso de tecnologia e capital alemães na Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC). Em alguns ramais da Viação Férrea Rio Grande do Sul e mesmo da Sul Mineira, também tivemos locomotivas alemãs. No caso dos Estados Unidos, o capital originário deste país esteve presente em companhias ferroviárias

registrada na vizinha Argentina (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução). De uma maneira geral, a dívida pública do Brasil em francos aumentou sete vezes entre 1905 e 1913, ao passo que a dívida em libras, ou seja, contraída com a Inglaterra, aumentou somente 50% (ABREU, 1994, p. 100). O capital francês, além de empréstimos realizados para ferrovias como a Rede Sul Mineira, Estrada de Ferro Vitória a Minas (FALEIROS, 2015) e para a Estrada de Ferro Goiás (OLIVEIRA, 2007, p. 75), detinha a maior parte da participação acionária na *Brazil Railway Company* (SAES, 1988), adquiriu participação expressiva no controle acionário em ferrovias paulistas como a Mogiana e a Paulista²⁴, e se envolveu ativamente na administração direta de algumas companhias ferroviárias, como ocorreu no estado da Bahia (CUNHA, 2013). Porém, esta última forma de envolvimento foi menos frequente. A aquisição de ações e debêntures (obrigações da dívida), cujo capital muitas vezes tinha garantias do poder público, foram as formas mais usuais de inserção do capital francês em estradas de ferro, tanto no Brasil quanto na Argentina, segundo análise de Andrés Regalsky e Elena Salerno (KUNTZ FICKER, 2015, Cap. 7). Assim, a participação francesa possuía um aspecto altamente especulativo, que depois da Primeira Guerra se mostrou frágil. Além das poucas garantias exigidas para realização dos contratos, a desvalorização acelerada do franco frente ao mil-réis foi intensa (LEVY e SAES, 2001, p. 72).

Vale mencionar ainda que esta participação francesa, e mesmo a participação estrangeira no geral, não se restringiu somente ao campo financeiro, pois veremos no quarto capítulo que, no do caso da Sul Mineira, a tentativa de influência e apoio político em negociações vantajosas foram uma realidade. E este não foi um caso isolado, pois nas disputas pelo controle acionário de ferrovias e concessão de serviços públicos urbanos como energia elétrica, o capital estrangeiro se valeu da aliança a agentes sociais da arena política, assim como de pessoas capazes de representar os seus respectivos interesses. Fosse para aprovar medidas favoráveis, como a vitória de uma concessão, fosse para evitar ações desfavoráveis, como a encampação de uma empresa privada pelo poder público, as tentativas, nem sempre bem-sucedidas, de inserção nos bastidores da administração pública foi uma constante. Lembramos ainda que, ávidos por investimentos em negócios que possibilitassem um alto

já antes da Guerra, ao menos desde 1906 pelas participações de Percival Farquhar no controle de empresas como a Madeira Mamoré ou mesmo como acionista em outras como a Mogiana e Paulista (FAUSTO, Vol. 8, 2006, p. 417-420). Ainda assim, uma quantia considerável dos capitais aí contidos se originou da França (SAES, 1988), além do Canadá. De qualquer forma, todos estes países forneceram tecnologia, pessoal e principalmente capital na construção e expansão dos trilhos.

²⁴ Ainda que as participações nestes dois casos tenham ocorrido através de bancos que traziam associações com o capital belga, como o *Banque de Paris et des Pays Bas*, ou o capital italiano, através do *Banca Francese e Italiana per l'America del Sud*, atesta a posição mais agressiva do capital francês neste período.

retorno financeiro, os capitais franceses estiveram presentes não só em estradas de ferro, mas também em inúmeros empréstimos ao setor público, com destaque para estados e municípios²⁵ (ABREU, 1994, p. 98-100).

Com o acima exposto, as estradas de ferro brasileiras entraram em uma nova fase de expansão. Entre 1908 e 1914, o país registrou as mais altas taxas de acréscimo de trilhos em todo o período republicano, e a segunda mais alta de toda a sua história, superada apenas pelo lapso 1882-1888 em termos relativos²⁶. O ano de 1910, aquele em que a Rede Sul Mineira foi criada, registrou o maior acréscimo de trilhos desde 1854²⁷ (ano de inauguração da primeira ferrovia) até hoje, com quase 2.100 quilômetros de linhas construídas, além de atingir o total de 20 mil quilômetros. Os gráficos a seguir nos permitem visualizar este quadro.

²⁵ E neste contexto, Minas Gerais teve o maior destaque, pois além de numerosos, os empréstimos a este estado também foram os mais vultosos entre as unidades da federação brasileira (ABREU, 1994: 99, tabela 2). Veremos alguns detalhes no segundo capítulo desta tese.

²⁶ IBGE. *Séries estatísticas*. Disponível em <http://seculoxx.ibge.gov.br/>, última visita em 22/02/2017.

²⁷ Embora a rede em tráfego tenha atingido o seu máximo em 1960, com mais de 38 mil quilômetros, o ritmo das construções foi cada vez menor desde a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Fonte: IBGE, *Séries estatísticas*, “Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1985”.

Gráficos 1.1 e 1.2 – Crescimento da Rede Ferroviária Brasileira (1900-1934)

Fonte: IBGE, “Extensão da Rede Ferroviária em Tráfego, 1854-1985”. *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2ª ed. Rev. E atual. Do vol. 3 de séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: <http://seculoxx.ibge.gov.br/>, última visita em 10/09/2015. Elaboração do autor.

Pelos gráficos acima, fica evidente como o período 1908-1914 foi significativo para a expansão ferroviária brasileira. Também fica claro que, do período que vai do início da Primeira Guerra até aproximadamente 1920, e secundariamente a partir de meados dos anos 1920, o ritmo de crescimento foi cada vez menor, em virtude de duas consequências de aspectos diferentes. A primeira delas tinha origem na perspectiva cada vez menor de aumento de lucros das empresas privadas, em regiões onde a população e geração de riquezas eram incertos e de dimensão bastante reduzidas. Relativamente protegidas pelo privilégio de zona e já cientes das poucas possibilidades de expansão física com os mesmos retornos financeiros,

não interessava a estas empresas o aumento de suas linhas, ao menos na mesma proporção do que se verificou entre o final do século XIX e começo do século XX. Já a segunda consequência estava relacionada com as condições financeiras delicadas que as companhias enfrentaram a partir de 1914, ponto que falaremos mais adiante.

1.2 A AMÉRICA LATINA E O BRASIL

O caso brasileiro se encaixa em um contexto latino-americano, onde o período que vai até os anos 1920 e, sobretudo, até a Primeira Guerra Mundial²⁸, foi extremamente positivo em construções ferroviárias para quase todos os países do continente (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução). Em 1913, ano em que a região apresentou o pico do crescimento anual das linhas, toda a América Latina correspondia por 22,5% dos trilhos no mundo (OCAMPO e FLORES, 2014), proporção extremamente significativa para uma região na “periferia” do sistema capitalista. Evidentemente que o índice era muito variável de país para país, com tendência à uma concentração na Argentina, no Brasil e no México. Somente estes três países concentravam algo em torno de 75% de toda a extensão de trilhos do continente, como pode ser visto pela tabela abaixo.

²⁸ A exceção ficou por conta do México, pois com a irrupção da Revolução em 1910, este país presenciou de forma precoce o fim de sua “era dourada da ferrovia”.

Tabela 1.2 – Quilômetros de ferrovias nos países latino-americanos, total e per capita

País	Total em km			Km/1000 habitantes		
	1900	1913	1930	1870	1913	1930
Argentina	16.767	31.859	38.120	0,41	4,16	3,29
Chile	4.354	8.070	8.937	0,38	2,35	2,13
Uruguai	1.730	2.576	2.746	0,06	2,19	1,63
México	13.585	25.600	23.345	0,04	1,71	1,38
Costa Rica	388	878	669	-	2,36	1,37
Honduras	96	241	1.109	-	0,37	1,19
Cuba	1.960	3.846	4.381	0,97	1,58	1,17
Brasil	15.316	24.614	32.478	0,08	1,04	0,99
Bolívia	972	1.440	1.953	-	0,77	0,82
Panamá	76	76	349	-	0,22	0,69
Equador	92	587	1.132	-	0,35	0,59
Paraguai	240	373	497	0,24	0,63	0,58
Peru	1.800	3.317	3.056	0,26	0,77	0,57
Guatemala	640	987	819	-	0,66	0,47
El Salvador	116	320	623	-	0,32	0,44
Colômbia	568	1.061	2.843	0,03	0,20	0,36
Nicarágua	225	322	235	-	0,56	0,35
Venezuela	858	858	885	0,01	0,30	0,27
Rep. Dominicana	182	241	-	-	0,32	-
Total	59.965	107.266	124.177	0,13	1,43	-

Fonte: OCAMPO e FLORES, 2014, tabela 3.8.

Além de Argentina, Brasil e México, países cuja a quilometragem em trilhos foi a mais significativa de toda a América Latina, esta região de uma maneira geral apresentou um quadro em que as exportações, durante o começo do vigésimo século, estavam em franca expansão e contavam com alta participação de investimentos estrangeiros. Em 1914, 30,9% dos investimentos externos na América Latina ainda eram em ferrovias, sendo 70,1% destes britânicos (FAUSTO, VOL. 8, 2006, p. 407). No Brasil, as companhias de propriedade estrangeira predominaram nas regiões Nordeste e Sul. Em outros espaços do país, as formas mais usuais de presença do capital externo foram os empréstimos às companhias ou através de

participações acionárias e debêntures²⁹, a exemplo de empresas presentes no Sul de Minas Gerais, como a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a própria Rede Sul Mineira. Mas mesmo na região sudeste houve o controle direto de algumas empresas. Dentre estas, se destacavam a *The Leopoldina Railway*, nos estados do Rio, Minas Gerais, e Espírito Santo, e a *Sorocabana Railway*, no estado de São Paulo, ambas ferrovias de importantes zonas cafeeiras, e cujas receitas operacionais estavam entre as maiores do país³⁰. E mesmo em outros países sul-americanos como na Argentina e no Uruguai, após a crise bancária dos anos 1890 (cujo período também coincidiu com uma crise brasileira cujos reflexos nas estradas de ferro fizeram se sentir), houve uma entrada em massa do capital inglês que assumiu a concessão de várias ferrovias³¹. Ainda em 1933, 66% da malha ferroviária argentina era de propriedade britânica (DUNCAN, 1937, p. 559). Além de empréstimos para estradas de ferro, o capital externo também estava presente em atividades como bancos e urbanização, e financiaram boa parte da dívida pública destes países.

Simultaneamente, houve uma considerável participação do poder público, que nos três países supracitados tinha uma estrutura um pouco maior e mais consolidada em relação aos demais. E este aspecto foi percebido nas políticas ferroviárias (SALERNO, 2003; TOPIK e MARICHAL, 2003; KUNTZ FICKER, 2015)³². O que variou foi a forma de atuação do poder público: como financiador, regulador ou empresário direto. Em alguns casos, como o brasileiro, todas estas formas estiveram presentes. Se na Argentina, a participação britânica ainda era considerável ao menos até o começo dos anos 1930, no Brasil a situação era bem diferente. Em 1930 o país contava com 68% de suas estradas de ferro sob propriedade pública, além de 52% delas sob administração direta do governo federal e estados (TOPIK, 1987, p. 122).

De maneira geral, a estrada de ferro foi capaz de participar no desenvolvimento destes países, e foi um excelente símbolo da relação do Estado com o capital nos serviços de

²⁹ Títulos ou obrigações da dívida.

³⁰ As ferrovias que possuíam renda acima de 20 mil contos de réis eram consideradas de “1ª categoria”, e entre elas estavam a Sorocabana e a Leopoldina. Neste grupo, e que também eram de propriedade britânica, estavam a *Great Western* e a *The São Paulo Railway* (que antes e depois de ser controlada pelo capital britânico ficou conhecida como E. F. Santos a Jundiaí).

³¹ Neste mesmo momento, a participação do capital estrangeiro em ferrovias mexicanas foi maciçamente de origem estadunidense (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução).

³² Merece destaque ainda o caso do Chile, que desde o século XIX registrou uma significativa presença do estado na operação de vias férreas. Até 1910, a média da participação das empresas estatais era de aproximadamente 50% do total daquele país (SOTO, 2015, p.318, quadro 1).

públicos de infraestrutura e transportes³³. Em um primeiro momento como patrocinador e legislador, e depois como empresário e administrador em alguns casos, o poder público foi vital para o desenvolvimento das estradas de ferro no continente. Além das semelhanças do Brasil com países como a Argentina e o Chile, como mostramos acima, outros casos de países menores como Colômbia e Uruguai também foram bem representativos, se tratando da participação do Estado no processo de construção ferroviária e de atração ao capital externo.

Na Colômbia, Juan Santiago Correa R. afirmou ter ocorrido um modelo básico que se pode definir o sistema de concessões ferroviárias no país, mas que em grande medida descreve também os casos de Brasil e Argentina:

Capitalistas estrangeiros no começo, grandes concessões de terras, auxílio monetário por quilômetro construído³⁴, subvenções, garantias sobre submissão do capital³⁵, emissões de bônus nos mercados internacionais, prazos de resgate da obra, e amplos limites para o término da concessão; por outro lado, os governos regionais e nacional obtiveram poucas contrapartidas (CORREA, 2012a, p. 19).

A citação acima estava relacionada ao caso específico das ferrovias no Departamento de Antioquia, onde se localiza a cidade de Medellín, a segunda mais importante da Colômbia. Assim como em determinadas regiões cafeeiras e açucareiras brasileiras, a intenção de se construir ferrovias nesta região sempre objetivou conectá-la ao comércio internacional, uma vez que desde os tempos coloniais este espaço era entreposto importante entre as “zonas produtoras agrícolas e mineradoras com o exterior” (CORREA, 2012a, p. 23). Passou também a exportar café na segunda metade do XIX. Assim como o México, a existência de conflitos armados internos também trancou o desenvolvimento ferroviário colombiano, o que neste país ocorreu até a virada do XIX para o XX, representado na disputa entre os Partidos Liberal e Conservador³⁶. Este cenário foi descrito, em uma linguagem poética, na formidável obra *Cem Anos de Solidão*, de Gabriel Garcia Márquez.

³³ Além das semelhanças do Brasil com a Argentina, também acreditamos que o Uruguai tenha seguido um caminho com muitas analogias, se tratando da participação do Estado no processo e do “atrativo” ao capital britânico (que teve uma participação massiva nas construções ferroviárias uruguaias, semelhante à Argentina).

³⁴ No Brasil este auxílio era chamado de “Subvenção Quilométrica” (30 contos de réis por quilômetro construído), mas possuía exatamente a mesma função. Segundo os críticos, parte dos traçados pouco técnicos das ferrovias foram feitos em decorrência deste auxílio, uma vez que a intenção principal era obter uma maior remuneração pela construção, em detrimento de planos mais racionais. Naturalmente que as interferências políticas também foram fundamentais nas alterações dos traçados.

³⁵ Trata-se de outro tipo de auxílio financeiro igualmente ocorrido no Brasil aqui conhecido por “garantia de juros” sobre o capital investido.

³⁶ Muitos países da América do Sul passaram por várias perturbações políticas, e como consequência geravam instabilidade social e prejudicavam o crescimento econômico. Embora nem sempre na mesma magnitude

Já o Uruguai, em uma de suas primeiras intervenções importantes na economia nacional, ofereceu subsídios públicos às empresas ferroviárias britânicas, além de regular a construção da rede e a prestação do serviço de transporte” (DÍAZ, 2011, p. 1). O Uruguai apresentou alguns aspectos mais próximos aos casos argentinos e brasileiros, se tratando da participação do Estado no processo e do “atrativo” ao capital britânico (que teve uma participação massiva nas construções ferroviárias uruguaias, semelhante à Argentina). “O estado uruguaio, em uma de suas primeiras intervenções importantes na economia nacional, ofereceu subsídios públicos às empresas ferroviárias britânicas, além de regular a construção da rede e a prestação do serviço de transporte” (DÍAZ, 2011, p. 1). Outra questão no caso uruguaio é que o período 1900-1913 foi aquele em que a taxa de crescimento da rede ferroviária foi a maior verificada, a exemplo da Argentina, mas o contrário da Colômbia (tabela 1.2). No Brasil, os maiores índices foram nos anos 1870 e 1880, com um destaque também para 1908-1914 (tabela 1.5).

Contudo, mesmo com a presença efetiva do Estado, as redes destes países tiveram alcance limitado³⁷. Além das dificuldades internas mencionadas, Colômbia e Uruguai também contaram com o transporte fluvial como uma alternativa importante, o que gerou uma concorrência natural ao transporte ferroviário. Na Colômbia, o destaque ficou por conta de algumas regiões cafeeiras como Antioquia e Santander³⁸, localizados no centro-norte do país. No caso uruguaio, a existência do Rio da Prata e respectivos afluentes surgiu como uma concorrência à estrada de ferro (DÍAZ, 2011, p. 12).

Assim, seja pela importância do poder público, seja pela presença do capital estrangeiro, ou ainda pela ação de ambas as variáveis, a questão foi que a estrada de ferro colocou partes destes países em conexão direta com os setores do comércio mundial, além de representar aumento de renda e diminuição dos custos de produção. Da mesma forma, criou ou pelo menos fortaleceu laços de integração nacional, uma vez que o tempo de deslocamento foi reduzido e a capacidade de transporte foi severamente ampliada.

colombiana, mas com força suficiente para comprometer investimentos em ferrovias, que demandava grandes capitais. Foi o caso uruguaio (DÍAZ, 2011).

³⁷ Merece destaque o fato de que o Uruguai possuía uma das mais altas taxas de quilometragem por habitante em todo o continente, como pode ser visualizado na tabela 1.2.

³⁸ Quanto ao impacto da ferrovia, a região colombiana de Santander apresentou alguns aspectos semelhantes à da província do Rio Janeiro. A construção da Estrada de Ferro Pedro II, dentre outros fatores, deu sobrevida à cafeicultura, dado o aumento dos custos ao cafeicultor, como mão de obra e esgotamento do solo (EL-KAREH, 1982). O barateamento do transporte, que muitas vezes respondia por mais da metade dos custos totais, também permitiu uma sobrevida e expansão do café na região santandereana, onde problemas como a queda dos preços internacionais da rubiácea, esgotamento dos solos e desvalorização do café santandereano, que era considerado de tipo inferior em relação à outros do país, comprometiam o cultivo do produto (CORREA, 2012b).

Inegavelmente, o setor exportador foi em boa medida responsável por tal expansão férrea acima registrada, não só no Brasil, mas em grande parte da América Latina (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução). A disseminação de um produto bem colocado no mercado mundial, capaz de gerar recursos e alavancar certa prosperidade local, tornou possível a implantação de um meio de transporte moderno, que atendesse as necessidades de produtores (fazendeiros, firmas) e consumidores (países estrangeiros). Itens de natureza mineral como cobre e prata no México, de natureza pastoril como lã e carne na Argentina, ou ainda de natureza agrícola como café e açúcar no Brasil, estavam dentre as razões para que o assentamento de trilhos ocorresse em inúmeros lugares. Ainda que em certos países tais economias exportadoras não fossem responsáveis pelo impulso ferroviário inicial, como foi o caso do México e da Argentina (KUNTZ FICKER, 2015, Introdução), posteriormente proporcionaram às companhias desempenhos altamente lucrativos, ou no mínimo subsídios estatais aos empreendimentos considerados arriscados, embora não raro também buscassem uma forma segura de especulação financeira. No Brasil, a maior parte das companhias criadas nos estados da Bahia e Pernambuco, tradicionais produtores de açúcar desde o período colonial, possuíam linhas férreas construídas com o objetivo principal de transporte de açúcar (CASTRO, 1976, Cap. I; CAMELO FILHO, 2000, Cap. 2 e 3), produto exportável destes estados, e contaram com fartos subsídios estatais. Ao mesmo tempo, uma considerável parte das ferrovias paulistas, fluminenses e capixabas (CASTRO, 1976, Cap. I), além daquelas na Zona da Mata mineira (BLESEHEIN, 1996), foram estradas em que o transporte de café justificou e muitas vezes bancou a chegada dos trilhos. E, devido ao dinamismo e disseminação da cultura do café na região, ocorreu que a extensão da rede ferroviária em áreas cafeeiras superou aquelas em áreas não cafeeiras. Em 1873, o principal estado produtor de café, Rio de Janeiro, detinha 45% das linhas em tráfego (MELO, 2002, p. 221). Em 1879 os quatro principais estados cafeeiros (Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo) concentravam mais de 80% das linhas em operação no país (NATAL, 1991, p. 62), sendo que em 1919 a concentração ainda era de aproximadamente 60% da rede, segundo a tabela 1.3. São Paulo, que se tornou o principal exportador da rubiácea, chegou a concentrar 78% da rede paulista nas “ferrovias do café” a partir de 1892 (SAES, 1981, p. 27-28)³⁹, índice que se manteve até 1910, embora após esta data ainda conservasse um percentual acima de 60%.

³⁹ Se trata dos casos das Companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana (que incorporou a Ituana justamente em 1892). Embora esta última não tivesse como objetivo primário o transporte de café, este chegou a corresponder em alguns momentos mais de 40% da receita e quase 30% da quantidade mercadorias transportadas.

Tabela 1.3 – Rede Ferroviária em tráfego nos estados cafeeiros (anos selecionados)

UF	1883/84	%	1905	%	1919	%	1922	%	1929	%
MG	662	11,59	3.843	22,89	6.614	23,51	6.881	23,41	-	-
SP	1.457	25,52	3.790	22,58	6.615	23,51	6.766	23,02	-	-
RJ	1.706	29,88	2.661	15,85	2.794	9,93	2.634	8,96	-	-
ES	-	-	336	2	609	2,16	611	2,07	-	-
SE*	3.825	66,99	10.630	63,34	16.632	59,12	17.066	58,06	18.326	57,32
BR	5.708	100	16.782	100	28.128	100	29.389	100	31.967	100

*Sudeste. Fonte: IBGE, 1990. Disponível em: <http://seculoxx.ibge.gov.br/>, última visita em 14/09/2015. Para 1922, MVOP relativo à 1921. Para o sudeste em 1929, SILVA, 1976. Elaboração do autor.

Nota: Muitos dos dados comparativos acima já foram apresentados por alguns autores (SILVA, 1976; MELO, 2002), cujas as fontes em parte são coincidentes.

Pela tabela acima, podemos perceber a forte relação entre ferrovias e café na região sudeste, como acima indicado⁴⁰. Mas o mesmo não pode ser dito sobre as demais regiões brasileiras, pois em 1929 elas respondiam por quase metade da extensão de trilhos do total nacional, segundo a mesma tabela⁴¹. No período republicano, o aumento de linhas em regiões não cafeeiras era cada vez mais evidente, e isso contribuiu sobremaneira para a expansão dos trilhos. Os motivos para este aumento de trilhos foram os mais diversos: desde a justificativa da integração, passando pela ampliação do mercado interno (o que intensificava as exportações ao nível nacional, quer dizer, entre os estados), até o transporte de passageiros. E mesmo que este conjunto de fatores não fosse uma novidade ao menos desde o último quartel do século XIX⁴², foi no começo do século XX que tais motivos ganharam força.

Assim, alguns estudos recentes demonstraram que mesmo em espaços cujas as economias estavam voltadas à exportação internacional, a relação da estrada de ferro com

⁴⁰ Autores como Flávio Saes já admitiram a importância da ferrovia para o transporte de gêneros alimentícios e outros não exportados, embora para a companhia o retorno fosse menos encorajador (SAES, 1981, Cap. 2). De qualquer forma, o que predominou até 1930, em termos de receita, foi o transporte de café.

⁴¹ O mesmo Flávio Saes reconheceu também que um dos principais limites das ferrovias cafeeiras foram as próprias crises do setor, uma vez que a maioria delas surgiu em razão de seu transporte (SAES, 1981, Cap. 2). Assim, os problemas de superprodução e de preços, como ocorreu em 1929/30, foram decisivos para a não manutenção de índices satisfatórios e paralisação da expansão das linhas e ramais das companhias.

⁴² Em trabalho anterior, demonstramos que as companhias formadas em regiões como o Sul e Oeste de Minas Gerais não tinham em seu escopo inicial o transporte de qualquer item de exportação destinado ao exterior, todas elas criadas entre os anos 1880 e 1890. No mesmo trabalho, apresentamos uma vasta bibliografia que indica situações semelhantes em todas as regiões do país, como Ceará (CAMELO FILHO, 2000) Goiás (OLIVEIRA, 2007), Mato Grosso do Sul (QUEIROZ, 2004), Pará (LEANDRO e SILVA, 2012) e Rio Grande do Sul (LANNA, 2005). O exemplo mais emblemático de uma ferrovia que, mesmo tendo transportado café em quantidades significativas, possuía planos de integração desde o Império, possivelmente é o da Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga Pedro II. Planejava-se que suas linhas atingissem até o atual estado do Pará, na região norte do país.

outras mercadorias foi muito intensa, em particular no centro-sul (TOPIK, 1987, Cap. 4). Alguns exemplos foram analisados mais detidamente como Franca (OLIVEIRA, 2011) e partes do interior de São Paulo e Triângulo Mineiro (NUNES, 2005; TOSI e FALEIROS, 2011; OLIVEIRA, 2014), todos servidos pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro⁴³. Merece destaque que tal fenômeno ocorreu em parte pelo desenvolvimento do que foi chamado de “complexo econômico”. Um complexo econômico, na definição de Wilson Cano (CANO, 1978), é marcado pela existência de uma atividade econômica central, da qual se irradiam ou se ligam as demais atividades. No caso das regiões servidas por estradas de ferro como a Sul Mineira e Oeste de Minas (aquelas que em 1931 formaram a Rede Mineira de Viação), ainda que não houvessem embarques significativos de café nos primeiros anos de funcionamento, ambas se conectavam a centros dinâmicos que de alguma forma estavam ligados aos complexos cafeeiros fluminense (Oeste e Sul Mineira) ou paulista (parte da Sul Mineira), ou mesmo à circuitos mercantis de vulto. Recentemente o conceito de complexo econômico foi discutido e ampliado por alguns autores, que o tornaram mais dinâmico e heterogêneo (TOSI e FALEIROS, 2011), com simultânea aplicação a outros espaços econômicos, como o açúcar no Nordeste e o capital mercantil em capitais como Rio de Janeiro e Salvador (SAES, 2010, Introdução).

Além disso, no começo do século XX vivenciamos o aumento das relações comerciais entre algumas regiões do país. A própria E. F. Central do Brasil, não obstante seu sentido integrador e da sua relevância no carreamento do transporte de café, representou imensa importância no movimento de pessoas e cargas que tinham como destino o próprio país. Ainda que em escala menor que aquela projetada, cumpriu certo sentido em conectar e dinamizar parte do sudeste brasileiro, “além de ter sido o conjunto dos produtos destinados ao mercado interno que deu sustentação à empresa” (MARTINS, 1995, p. 17). Muitos caminhos de ferro, a exemplo da Sul Mineira, eram tributários da Central, o que também contou para lhe atribuir este perfil. Além disso, o governo mantinha uma política de baixos fretes ou limitava seus aumentos, como forma de barateamento dos produtos no mercado. Assim, “a política do Estado fomentou um sistema ferroviário destinado a servir tanto à exportação como a agricultura doméstica e às indústrias” (TOPIK, 1987, p. 141). Além disso, acreditamos que não só as motivações econômicas, mas as mais diversas como aquelas de natureza política,

⁴³ Apesar do aumento percentual do transporte de itens como cereais e gado, além da queda da participação relativa do café na formação das receitas da Mogiana, Pedro Tosi e Rogério Faleiros (TOSI e FALEIROS, 2011) os autores demonstraram que tal fenômeno causou efeitos negativos na receita operacional da Companhia.

estratégica e social contaram cada uma com seu respectivo peso para a constituição do quadro ferroviário nacional, a exemplo do que demonstraram alguns autores acima.

A existência de vias férreas com objetivos de integração ou de estratégia foi cada vez mais significativa, à medida que adentramos o século XX. Para José Vieira Camelo Filho, as ferrovias chamadas estratégicas estariam “ligadas à questão de segurança, povoamento, colonização e controle do território; elas dependem mais de decisões políticas do Governo Central do que dos resultados econômicos positivos ou negativos” (CAMELO FILHO, 2000, p. 101). Objetivos de integração também seriam uma das preocupações com este tipo de via, a exemplo da E. F. Central do Brasil e a E. F. Bahia ao São Francisco (CAMELO FILHO, 2000). Além destas, outras como a E.F. Noroeste do Brasil, que a partir de Bauru no Oeste de São Paulo serviu por via férrea o atual estado do Mato Grosso do Sul até as respectivas fronteiras com a Bolívia e o Paraguai, também cumpriu este quesito (QUEIROZ, 2004).

Mas fossem qual fossem os motivos para a expansão dos trilhos, veremos como esta fase “áurea” chegou ao seu fim.

1.3 PONTOS DE INFLEXÃO: A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL E A CRISE DE 1929

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a crise econômica de 1929 se constituíram em pontos de inflexão para a economia e sociedade em vários países (como abalo do padrão ouro e desdobramentos sociais mais sérios como o surgimento de ideologias de extrema direita e fortalecimento de movimentos de esquerda). Na Europa, as consequências da crise financeira para as ferrovias foram amplamente negativas, o que se somou ao desenvolvimento acelerado do setor rodoviário no transporte de passageiros e mercadorias nos anos 1930, situação que se agravou com a Segunda Guerra Mundial (MAIA, 2008, p. 6-7). Mas diferente do caso brasileiro, a situação financeira das ferrovias europeias ainda não era financeiramente ruim, mesmo com o estalar da Primeira Guerra. Até a crise de 1929 não existia nada parecido com um regime de déficits nas ferrovias⁴⁴.

Para as estradas de ferro no Brasil os efeitos do conflito mundial foram perversos, sendo o principal deles o início de um ciclo de “déficit estrutural”, tendo em vista o aumento das despesas operacionais (NUNES, 2016, p. 210). A deterioração do material e condição

⁴⁴ Obviamente que as exceções eram muitas, a exemplo da maior parte das ferrovias paulistas e a *The Great Western* no Nordeste. Mas sob uma perspectiva geral, cada vez mais menos empresas conseguiam apresentar saldos positivos em seus balanços e a relação da despesa para a receita apresentava índices crescentes. Ver: *Estatística de Estradas de Ferro do Brasil*, uma publicação do Ministério da Viação e Obras Públicas, através da Inspetoria Federal das Estradas. Publicado anualmente entre 1903 e 1955.

financeira delas ao final da guerra foi uma realidade, o que levou a um progressivo aumento da administração de ferrovias pelo Estado já na década de 1920. Esta situação foi uma saída mais “radical” do que aquela encontrada no começo dos anos 1900, na qual descrevemos no começo deste capítulo. Além disso, percebemos a dificuldade das companhias em seguirem com os planos de expansão de suas linhas. Depois de 1926, o índice de acréscimo de trilhos raramente ultrapassou 1%. Nos gráficos 1.1 e 1.2 é possível visualizar esta situação. Com isso, houve a aceleração de uma tendência que se iniciou antes mesmo do conflito mundial, e não só no Brasil: o aumento da participação do Estado como proprietário de linhas. E é nesse quadro que se encaixa o caso da Sul Mineira, haja vista que ela foi administrada pelo estado de Minas a partir de 1922.

Muito dependentes das importações do material rodante, como locomotivas e combustível (carvão), e tendo em vista a queda das exportações de produtos transportados pelas ferrovias, as estradas de ferro brasileiras viveram um período de dificuldades de uma maneira geral. O impacto em cada companhia e região variou um pouco, mas todas foram atingidas. Os problemas decorrentes das dificuldades de importação de materiais e insumos ferroviários foi tamanho em determinadas estradas que se chegou muitas vezes a paralisar o tráfego ou realizá-lo em circunstâncias restritivas. Na Rede Sul Mineira, estas dificuldades parecem ter feito parte do cotidiano de suas linhas e ramais, que não raro sofreu críticas e ações mais exaltadas da comunidade⁴⁵.

Uma consequência, a princípio positiva, de todas estas dificuldades relacionadas ao equipamento foi a adaptação de várias das oficinas para o fabrico e reparo de alguns itens, como trilhos, vagões e locomotivas, uma tendência que já existia desde o último quartel do século XIX segundo Maria Lúcia Lamounier (LAMOUNIER, 2012, p. 17), mas que fora ampliada neste momento de dificuldades. Isto também pôde ser observado em países como México e Chile (KUNTZ FICKER, 2015, Cap. 1 e 8). Contudo, existem algumas divergências na bibliografia que tratou sobre o assunto.

Segundo Wilson Suzigan, a indústria de transporte teria avançado com alguma força nos anos 1930, e até o fim deste decênio apresentou condições de se desenvolver satisfatoriamente, inclusive nos setores marítimo e rodoviário, embora o autor reconheça a falta de dados mais detalhados (SUZIGAN, 1986, p. 281-282). Já na década de 1920

⁴⁵ Notícias veiculadas em alguns meios de comunicação como os jornais noticiavam frequentes problemas, mesmo antes da guerra. Em um caso emblemático, na cidade de Pouso Alegre, uma das principais servidas pela Sul Mineira, a população local chegou a incendiar a estação e destruir equipamentos da ferrovia e sua linha em dezembro de 1914, em virtude da supressão de um trem. Fonte: *Correio Paulistano*, Ed. 18459 de 06/12/1914, p.3. Veremos mais detalhes na segunda parte desta tese.

registrou-se a construção de algumas locomotivas a vapor, além de vagões e carros de passageiros. Mas ao contrário de alguns outros setores da indústria metalomecânica, para Steven Topik a indústria de transporte ferroviário pareceu ter apresentado resultados mais limitados, levando-se em conta a quase inexistência da fabricação de itens como locomotivas e trilhos, além da relativa pequena proporção da produção nacional de carros e vagões no período do conflito mundial (TOPIK, 1987, p. 141-143). Em situação de emergência por conta da guerra, o governo federal chegou a abrir crédito extra para a aquisição de equipamentos para as três companhias por ele administradas: Central do Brasil, Oeste de Minas e Noroeste (LIMA, 1934, Cap. X). Em boa parte dos casos as Companhias conviviam cada vez mais com dificuldades. Em outros casos, e aqui se encaixa a Sul Mineira, a saída encontrada para melhorar e equipar as estradas de ferro foi declarar o fim da concessão, e as companhias passaram a ser administradas pelo poder público.

Neste mesmo quadro adverso motivado pela guerra, o capital estrangeiro permaneceu com pouca força nas ferrovias brasileiras. Dado um contexto em que as companhias registravam aumento das despesas, os subsídios financeiros por parte do Estado eram cada vez menores e os fretes permitidos não eram, muitas das vezes, suficientes para cobrir os custos. Com isso, as empresas de capital estrangeiro viram seus lucros minguarem sensivelmente, sendo que, frequentemente, não promoverem a substituição e renovação do equipamento. Além disso, os bancos estrangeiros que haviam emprestado à ferrovias como a Sul Mineira cobravam suas dívidas, pois a situação de escassez de capitais por conta do conflito foi considerável. Muitas empresas foram encampadas pelo poder público. Os investimentos externos permaneceram com mais força em setores como o elétrico e parte da indústria, como processamento de carnes e cimento (FAUSTO, VOL. 8, 2006, p. 425-426; CURADO e CRUZ, 2008, p. 413), sendo que a participação dos Estados Unidos em tais áreas foi consideravelmente maior. Este país a maior matriz das importações brasileiras em 1920, respondendo por 40% delas (FAUSTO, 2006, p. 404). Já no campo dos transportes, a presença mais dinâmica começava a migrar para o setor rodoviário, também dominado pelo capital dos Estados Unidos. Este fenômeno de “migração” do capital externo não foi somente brasileiro, pois “em toda a América Latina, e não apenas no Brasil, os capitalistas estrangeiros começaram a investir em indústrias e em serviços de utilidade pública depois da guerra, preferindo-os às ferrovias devido à sua maior rentabilidade” (TOPIK, 1987, p. 122).

Curiosamente, o próprio “caminho ferroviário” brasileiro em muito seguiu aquele observado na Inglaterra, ao qual dentre outras características estava a “deterioração e encampação, como resultado da ausência de planejamento quando de suas implantações”

(NATAL, 1991, p. 47). Nos anos 1920, em diversas regiões brasileiras as construções não mais eram realizadas pelo capital privado, a exemplo da E. F. Sorocabana, V. F. Rio Grande do Sul e a própria Sul Mineira, que foram arrendadas para suas respectivas administrações estaduais no início dos anos 1920. Pensando em termos estritamente financeiros, era cada vez mais difícil se obter retornos satisfatórios, a menos que novos termos fossem estabelecidos por contrato⁴⁶. A relação da despesa para a receita era cada vez mais crescente, fosse nas ferrovias cafeeiras, fosse naquelas em outras áreas. Problemas que iam desde a desvalorização da moeda e de mercadorias, e chegavam até o agravamento dos problemas de traçado⁴⁷, foram alguns dos principais obstáculos enfrentados. À medida que a malha era expandida, estes problemas tendiam a acompanhar as novas linhas e ramais. Assim,

À medida que estende a via férrea por todo o território nacional, sua exploração comercial passa a exigir uma alta densidade no transporte de mercadorias e de passageiros, que é desde logo inviável dadas as longas distâncias e pequenos volumes transportados. O potencial econômico das ferrovias dependeria a partir de então, de um tratamento prioritário do problema ferroviário por parte da política de transportes (DAIN, 1980, p. 57).

Entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930, a situação se tornou mais problemática. Os resultados operacionais tendiam a saldos cada vez menores ou déficits cada vez maiores, dependendo do regime de concessão e administração⁴⁸, e o resgate de empresas sob concessão particular por parte do Estado foi ainda maior⁴⁹. “Em 1929, o Estado já era

⁴⁶ Foi o que ocorreu com a *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que desde os primeiros anos do século XX era arrendatária de antigas concessões em Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte. Em 1920 o governo realizou um novo contrato de arrendamento com a companhia, alterando algumas condições para uma situação mais favorável à empresa, como a diminuição da cota de arrendamento (CAMELO FILHO, 2000).

⁴⁷ Para Duncan, problemas técnicos como traçados mal planejados e inclinações acima do recomendado (algo entre 3% e 5% a cada 100 metros) deveriam ter sido enfrentados pelo governo logo no começo das concessões (DUNCAN, 1932, Introdução). Desta forma, os problemas de descarrilamentos e deterioração de material rodante seriam reduzidos.

⁴⁸ O desempenho financeiro variava, em seu conjunto, de acordo com o regime de propriedade e administração. As ferrovias sob administração federal, por exemplo, dentre elas a Central do Brasil, Oeste de Minas e Madeira Mamoré, apresentava um regime permanente de déficits anuais. Já aquelas de concessão estadual, como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e partes da Leopoldina, que operava no Rio e na Zona da Mata mineira, e Mogiana, possuíam situação operacional ainda razoável, cujo coeficiente de tráfego era em média, ainda em 1934, de 61,34%, segundo dados do MVOP (quadro 39, p. 169).

⁴⁹ Em algumas estradas de ferro o processo de controle pelo poder público ocorreu (ou ao menos foi iniciado) mesmo antes da Primeira Guerra. Citemos aqui três exemplos mais conhecidos, embora cada uma com suas próprias vicissitudes. A primeira delas, a Estrada de Ferro Oeste de Minas/EFOM, que conectava o Rio de Janeiro com a cidade de São João del Rei e depois centro-oeste mineiro, foi adquirida pelo governo federal ainda em 1903, após falência da companhia em 1900 (SANTOS, 2009). A Estrada de Ferro Sorocabana, uma das principais do estado de São Paulo durante o período da economia cafeeira, passou à administração do estado já em 1902, embora arrendada à um grupo de Percival Farquhar entre 1907 e 1919. Por último, a E. F. Noroeste do

proprietário de 67% das ferrovias e responsável pela administração de 41% da rede” (DAIN, 1980, p. 57). No ano seguinte, 1930, os mesmos 41% chegaram a 52% (TOPIK, 1987, p. 122). Com a crise financeira mundial de 1929, cujos os reflexos no Brasil se deram a partir de 1930, a expansão de novas linhas ficou cada vez mais limitada, como podemos verificar nos gráficos 1.1 e 1.2. Abaixo podemos visualizar a situação entre 1929 e 1934.

Tabela 1.4 – Movimento financeiro das estradas de ferro brasileiras, em mil contos

Anos	Receitas do Tráfego	Despesas de Custeio	Saldo	Coef. de tráfego (%)
1929	935.687	770.184	165.503	82,31
1930	750.674	680.375	70.299	90,63
1931	790.467	688.771	101.696	87,13
1932	762.920	660.069	74.149	86,51
1933	826.840	727.701	99.139	88,00
1934	791.612	699.240	92.372	88,33

Fonte: MVOP, 1933 e 1934. Elaboração do autor.

Preocupado com a situação financeira das ferrovias, que também foram atingidas por perturbações de cunho político e social como a revolta paulista de 1932, o governo provisório de Getúlio Vargas se empenhou em diagnosticar a situação e preparar um plano geral, através de uma comissão constituída para tal fim, e cujos trabalhos foram concluídos em 1934. No ano de 1933, antes, portanto, da conclusão dos estudos, já se admitia que “as construções ferroviárias não obedeciam a uma orientação técnica e econômica” (BRASIL, 1933, p. 89), presumindo-se ausência de melhores critérios e planejamento na constituição da malha férrea nacional. Acima de tudo, foi um primeiro movimento que visava padronizar várias ações das empresas sob a administração federal, além de promover o reaparelhamento das mesmas em conjunto, que em seu desempenho geral apresentavam um regime de déficit crônico e necessidades de substituição do material, principalmente o rodante (locomotivas, vagões, carros, etc). Pela tabela acima, dois movimentos podem ser identificados. Se por um lado a relação da despesa para a receita se apresentou relativamente estável depois de 1930, por outro lado tal movimento ocorreu, em parte, às custas da redução do tráfego (principalmente mercadorias), pois a queda da despesa foi acompanhada da queda da receita. Abaixo um pequeno demonstrativo das empresas administradas diretamente pela União.

Brasil cujo processo de encampação se iniciou ainda em 1913 (trecho mato-grossense) e terminou em 1917 (trecho paulista), levando à designação de “Noroeste”, nome como ficou conhecida (QUEIROZ, 2004, Introdução). A Central do Brasil foi controlada pelo governo central desde 1865.

Tabela 1.5 – Receita e despesa das estradas de ferro administradas pela União.

Ano	1930	1931	1932
Receita	204.544:110\$300	199.628:379\$500	196.348:531\$600
Despesa	248.033:768\$400	212.223:409\$900	203.778:732\$500
Déficit	43.489:658\$100	12.595:036\$400	7.430:200\$900
Relação da despesa p/ a receita (%)	121,26	106,30	103,78

Fonte: BRASIL, 1933, p. 87. Elaboração do autor.

Em 1934 foi aprovado o Primeiro Plano Geral de Viação Nacional, que além de reconhecer a estrada de ferro como espinha dorsal do transporte terrestre no país (GRANDI e NUNES, 2014, p. 7), também tentava seguir as diretrizes acima indicadas. Porém, o mesmo governo já reconhecia que, além dos problemas antigos, as rodovias começavam a promover uma concorrência direta às ferrovias, ao menos em regiões mais dinâmicas.

Os serviços ferroviários do país vêm sentindo, de ano a ano, os efeitos perturbadores de causas diversas, com os mais sensíveis prejuízos para a sua economia. Entre outros, merece especial referência a exploração do tráfego nas estradas de rodagem que servem os centros comerciais mais intensos e próximos. As estradas de ferro, dispendo de aparelhagem cara e numeroso pessoal, não estão em condições de competir com as empresas de transporte rodoviário. A via permanente e o material circulante exigem elevado custeio e onerosa conservação, ao passo que o veículo utilizado nas rodovias, além de constituir todo o aparelhamento da empresa, pode, por sua franca e fácil mobilidade, pelo pequeno vulto de seus reparos, fazer o transporte, preferindo e escolhendo a carga, mediante tarifas muito inferiores às possibilidades das estradas de ferro” (BRASIL, 1935, p. 147/148).

Como vimos acima, a justificativa é que neste momento se iniciou, mesmo que timidamente, uma política ferroviária mais centralizadora, ao mesmo tempo em que ascendia a importância do transporte rodoviário, cuja importância relativa já aparecia nos anos 1920, mas que somente a partir deste período é que seu papel como via de transporte dinâmica assume um papel de evidência. Para Jorge Natal, entre 1933 e 1955 estaria a “emergência de um padrão rodoviário”⁵⁰. Ainda em 1934 se registrou a criação do Departamento de Estradas

⁵⁰ Em alguns trabalhos, a “emergência do padrão rodoviário” foi um dos principais motivos para a erradicação dos ramais ferroviários considerados “antieconômicos” (PAULA, 2000; NUNES, 2005). Para estes autores, apesar dos problemas históricos das ferrovias já indicados anteriormente, foi depois de 1940 que emergiram com mais força as condições que levaram à operação de desmonte de trilhos nos anos 1960/70. Já para Margareth Guimarães Martins, foram aqueles problemas históricos, principalmente aqueles decorridos depois de 1910 (como problemas no material de origem importada e aumento do regime de déficits), que ocasionaram os

de Rodagem do estado de São Paulo, DER-SP, três anos antes de seu correspondente federal, o Departamento Nacional das Estradas de Rodagem, DNER, criado em 1937. Ainda que, oficialmente, a rodovia devesse assumir um papel secundário, na prática ela se somava como mais um problema à ferrovia. Seguimos, assim, semelhante linha de raciocínio de Margareth G. Martins, cuja tese se debruçou sobre o período de 1934 a 1956, período que antecedeu a criação da estatal Rede Ferroviária Federal S.A., a RFFSA. Para esta autora, o referido período estudado, que se inicia em 1934, “permite uma contribuição para a compreensão do processo dinâmico que fez com que o Estado consolidasse a sua intervenção no setor, ao mesmo tempo em que as ferrovias perdiam a sua posição de principais vias de transporte” (MARTINS, 1995, p. 24). Com isso, entendemos que o ano de 1934 representa um limite em que se iniciam, ou ao menos se consolidam, lógicas diferentes daquelas percebidas neste trabalho. Percebemos nesta fase que se inicia no começo dos anos 1930 um processo que é parte de um movimento maior, onde o grau de intervenção do poder público assumiu grande profundidade e se generalizou nos quadros da administração brasileira. Tal processo, ainda no mesmo ano de 1934, também foi responsável pela criação do Código de Águas e Código de Minas⁵¹, além do Instituto Nacional de Estatística, embrião do atual Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), criado em 1938. De uma maneira geral, os dirigentes do país se preocupavam com questões estratégicas como transportes, energia e siderurgia. Certo foi que a ruptura institucional ocorrida em 1930 foi decisiva para este quadro.

O período que se abre em 1930 constitui, inegavelmente, uma fase particular do movimento de formação do Estado brasileiro. A *armação material* do Estado se estrutura de modo a dar suporte, pelo seu formato e lógica, a políticas de um Estado que se apresenta como poder unificado, genérico, que argumenta pelas suas “próprias razões” e estipula como seu interlocutor a *nação*. À diferença do Estado oligárquico, cujos limitados conteúdos nacionais e unificadores repousavam predominantemente no âmbito das instituições políticas e expressavam-se fundamentalmente sob a forma político-parlamentar, a “novidade” introduzida em 1930 está em que aquelas características nacionais e unificadoras ganharão grau maior de efetividade desde que inscritas na materialidade do organismo estatal, na sua estrutura burocrático-administrativa (DRAIBE, 2004, p. 110).

maiores problemas às estradas de ferro. A partir deste momento o controle do poder público passou a ser mais efetivo (MARTINS, 1995, Cap. 1).

⁵¹ O Código de Minas de 1934 conferia à União a propriedade do subsolo, o que na prática conferiu os direitos de uso e exploração das riquezas minerais ao poder público, setor considerado estratégico para a economia nacional.

E neste conjunto, a empresa que foi criada no ano de 1931 para incorporar e suceder a Rede de Viação Sul Mineira, a Rede Mineira de Viação – RMV, foi outra expressão de mudança. Embora não tenha sido das primeiras empresas a funcionar como uma rede administrativamente integrada ao nível estadual, foi a segunda a estar de fato integrada entre a maior parte de suas linhas e ramais. Algumas outras companhias que poderiam ter precedido a RMV foram organizadas em regimes diferentes. A *Great Western Company*, que a nível regional conectou 4 estados brasileiros, funcionou sob administração privada entre 1902 e 1948, quando passou a ser chamar Rede Ferroviária do Nordeste. Já a Rede de Viação Cearense (RVC) era constituída por duas antigas companhias ainda isoladas na ocasião de sua criação, em 1910. Somente em 1950 as Estradas de Ferro Baturité e Sobral foram conectadas (CAMELO FILHO, 2000, p. 175). Dessa forma, somente a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, arrendada aos gaúchos em 1920 em uma situação semelhante à da Rede Sul Mineira⁵², antecedeu a RMV. Com isso, a RMV, cujas companhias formadoras estavam conectadas em dois pontos desde 1926 (sendo um deles ainda antes de 1920), foi a segunda de fato a funcionar como uma rede estadual interconectada no país, unindo duas das principais regiões do estado.

1.4 O “INEVITÁVEL” CONTROLE ESTATAL?

Para alguns autores, a situação da maioria das estradas de ferro no período da Primeira República (1889-1930) estava longe de uma realidade desejável. Em maior ou menor intensidade, na virada para o século XX, momento em que ocorreram as primeiras grandes mudanças, o quadro teria sido de:

Expansão ferroviária em um quadro problemático devido à baixa rentabilidade das empresas no que se refere às suas atividades operacionais; encampações recorrentes de várias dessas empresas por parte do Estado; críticas diversas à ausência de uma política nacional que buscasse racionalizar a implantação das ferrovias (bitolas, traçados, etc.); (NATAL, 1991, p. 72).

⁵² As semelhanças, não por coincidência, foram muitas. A conjuntura em que se encontrava o transporte ferroviário brasileiro pôde ser percebida em várias unidades da federação. A Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi criada logo nos primeiros anos do XX, e imediatamente arrendada à *Compagnie Auxiliare des Chemins des Fer au Brésil* até 1920 (cujo controle acionário majoritário passou à *Brazil Railway* em 1910, torando-se uma subsidiária desta entre 1911 e 1919), quando o governo federal encampou a companhia e o governo gaúcho passou a administrá-la, nos mesmos moldes da Sul Mineira. Veremos maiores detalhes capítulo 2 desta tese.

Embora a situação acima possa ser verificada em muitas ferrovias brasileiras, autores como Steven Topik enxergaram uma situação um pouco melhor, inclusive algumas daquelas administradas pelo poder público. Apesar de reconhecer problemas, como a dependência do material importado e as interferências políticas em assuntos como fretes e concessões, Topik entendeu que o papel das estradas de ferro foi essencial para o desenvolvimento do país. O autor ainda questiona “verdades” propaladas por políticos de oposição e parte da população, como a suposta má gestão estatal e a prática de cabide de empregos (TOPIK, 1987, Cap. 4), conceitos estes também criticados por outros autores mais recentemente, quando se trata de companhias administradas pelo governo como a Noroeste do Brasil (QUEIROZ, 2004). Inclusive, Topik defendeu o argumento de que as companhias controladas pelo poder público, o qual foi mais frequente a partir de 1920, não possuíam desempenho financeiro ruim, mas apenas modesto. “As ferrovias operadas pelos estados davam lucro e aquelas operadas pelo governo federal tinham relativamente baixos custos operacionais. Todas eram empreendimentos economicamente saudáveis, não apenas cabides de emprego” (TOPIK, 1987, p. 149). Isso aliado ao fato de que quando o poder público assumia as concessões de empresas particulares, muitas vezes era em virtude de falência ou dificuldade da empresa, como a Oeste de Minas, Sorocabana e a própria Sul Mineira.

Por outro lado, precisamos relativizar os lucros considerados por Topik. Geralmente, a margem destes lucros era pequena, e as despesas operacionais consumiam mais de 80% da receita⁵³. Depois de 1920 o índice médio ultrapassou 100% nas ferrovias federais, e não foi menor que 90% naquelas estaduais (DUNCAN, 1932). Na própria Sul Mineira, atingiu 112% entre 1922 e 1928 (DUNCAN, 1932, Cap. V)⁵⁴. Ainda que o foco dos administradores públicos tenha sido o reequipamento ferroviário e regularidade dos serviços oferecidos, o desempenho operacional apresentado, como mostramos acima, foi bem modesto. Há de se reconhecer também que a situação crítica fora uma realidade antes dos controles estatais. Como afirmou Margareth Martins, o modelo de concessões e financiamento das ferrovias instituído no país desde o XIX, combinada com uma política pública posterior que pouco avançou em resolver os problemas históricos, levou ao quadro em que a intervenção do Estado foi decisiva, ou boa parte do sistema poderia entrar em colapso (MARTINS, 1995,

⁵³ Fonte: MVOP, “Estradas de Ferro da União e por elas fiscalizadas”, 1910-1922.

⁵⁴ Este índice se refere à relação da despesa total para a receita total. Porém, se considerarmos a relação da despesa de custeio, que excluem despesas adicionais e acessórias, com a relação da receita operacional, o índice na Sul Mineira foi um pouco melhor. No período em que esteve sob administração privada, Duncan calculou o coeficiente em 87% (DUNCAN, 1932). Em nossa pesquisa, a relação custeio x receita operacional atingiu 77,84%.

Cap. 1). Com isso, acreditamos que em algumas das companhias, a situação que emergiu no pós-guerra não deixou alternativas que não o controle direto pela administração pública.

Julian Duncan, em uma análise que ocorreu ao fim do período aqui abordado, tirou conclusões semelhantes, quando comparou o desempenho das ferrovias sob administração estadual com o período em que estiveram sob controle privado (DUNCAN, 1932, Cap. V-VII). Para Duncan, a Sul Mineira, Sorocabana e Viação Férrea do Rio Grande do Sul foram exemplos de empresas que, uma vez resgatadas, conseguiram prestar melhores serviços à população e aperfeiçoar as condições de tráfego, ainda que a um custo por empregado maior e cada vez mais próximas de um regime permanente de déficit financeiro. Duncan defendeu que os índices de eficiência das empresas administradas pelos governos estaduais eram, em muitos pontos, melhores que os números verificados na época do arrendamento privado. Além dos pontos mencionados acima, aspectos como a receita por tonelada-quilômetro, e a substituição do material fixo (como dormentes e trilhos) foram pontos altos da administração estatal de estradas de ferro pelos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul em 1922-1928.

Com o acima exposto, acreditamos que o controle público se deu não só por motivos de conjuntura, mas também de estrutura. Se a situação financeira e operacional delicada das ferrovias “exigiu” a intervenção do Estado, tal intervenção teve bons resultados sob o ponto de vista operacional. Por outro, o desenho das concessões e subsídios sem muitos critérios, associado ao caráter pouco técnico de muitos traçados, foi outra grande causa para esta intervenção estatal. O país pagou, literalmente, caro por tais decisões, pois o resgate das companhias ferroviárias foi feito com recursos do tesouro e bancos públicos. E esta ausência de critérios para concessões, com ou sem auxílios, financeiros, não foi um “privilégio” brasileiro, presentes mesmo em alguns países europeus.

Nos países como a Espanha, assim como no caso do Brasil, houve menos controle financeiro técnico-estatal, pois obtinha a concessão a empresa que primeiro se prontificasse a investir no serviço público, que aceitasse construir sem requerer maiores subvenções públicas e que satisfizesse o interesse das elites dominantes (ZORZO, 2009, p.3).

Além disso, a conjuntura macroeconômica brasileira, caracterizada pela instabilidade da moeda e queda das exportações, além da dependência tecnológica marcante na indústria de transportes, foram fatores negativos que vieram se somar às dificuldades das empresas privadas.

No terceiro capítulo da tese, veremos como foi comum a prestação de serviços de qualidade duvidosa na Sul Mineira entre 1910 e 1920. Isso não foi um privilégio dela. Outras companhias de concessão federal e que estiveram arrendadas à iniciativa privada como a E. F. Goiás (OLIVIEIRA, 2007) e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro na Bahia (CUNHA, 2013) tiveram caminhos semelhantes, fossem de capital nacional ou estrangeiro. Na Rede Sul Mineira, ambos os capitais estiveram presentes, mas não foram suficientes para evitar a encampação entre 1920 e 1922. Mas agora, passemos primeiramente ao quadro ferroviário mineiro, cuja realidade acreditamos ter sido uma boa síntese da situação brasileira no período ao qual nos debruçamos

CAPÍTULO 2

MINAS GERAIS E SUAS FERROVIAS

2.1 O QUADRO MINEIRO NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Estado mais populoso da federação brasileira até o final da Primeira República⁵⁵, Minas Gerais foi certamente a maior síntese da realidade do país: suas regiões possuíam os mais diversos quadros produtivos e comerciais, com algumas regiões de sensíveis níveis de riqueza e oferta de serviços, mas ao mesmo tempo ampla desigualdade nos níveis de renda, população, tamanho de propriedades e infraestrutura, além de uma perceptível desintegração entre suas sub-regiões⁵⁶. Uma farta literatura se debruçou sobre este tema, privilegiando aspectos econômicos, sociais e políticos (IGLÉSIAS, 1982; WIRTH, 1982, DULCI, 1999 e GODOY, 2009).

Minas foi o segundo maior exportador de café, possuía o maior rebanho suíno e até 1913 também o maior rebanho bovino⁵⁷, e disputou com São Paulo a primeira posição em quilômetros de trilhos construídos. Por outro lado, suas regiões possuíam um alto nível de desintegração; as maiores concentrações de pessoas e riquezas estavam localizadas nas regiões Central, Mata, Sul e, com menos força, Triângulo, que eram também aquelas mais bem servidas por vias férreas. Com exceção apenas da primeira destas quatro regiões, todas as outras três também possuíam outra característica comum entre si: mantinham relações intensas com centros mais dinâmicos externos ao estado de Minas, situação que já se configurava desde o século XIX e que não se operava somente em Minas Gerais⁵⁸. A ferrovia reforçou esta tendência.

Na sua caracterização geral, contudo, não se deve falar em retrocesso nem mesmo em estagnação. Houve um crescimento, embora acanhado

⁵⁵ IBGE: *Séries históricas* – população por Unidades da Federação nos censos. Disponível em: <http://seriesestatisticas.ibge.gov.br>, último acesso em 17/02/2017.

⁵⁶ Ainda hoje Minas possui tal perfil. Dados socioeconômicos revelam que as desigualdades regionais do estado ainda são sensíveis, apesar da melhora de índices como educação básica, saneamento e malha rodoviária. Dentre outras fontes, os dados do IDH-M, ou índice de desenvolvimento humano municipal, nos oferecem uma boa amostra das disparidades. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/809>, último acesso em 17/02/2017.

⁵⁷ Relatórios dos Presidentes dos Estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul dos anos de 1914 e 1915. Entre 1912 e 1913 Minas foi ultrapassada pelo Rio Grande do Sul em quantidade total de cabeças de gado.

⁵⁸ Trabalhos que se ocuparam, ainda que parcialmente, dos estados atuais do Mato Grosso do Sul (QUEIROZ, 2004), Goiás (OLIVEIRA, 2007) e Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2009) fizeram exatamente a mesma indicação que aqui realizamos quanto ao estado mineiro. Mais à frente, veremos que o inverso parece ter ocorrido no Rio Grande do Sul.

relativamente a outras áreas. Este, além de pequeno, apresenta-se irregular. Estado de superfície apreciável, Minas tem assinaladas diferenças regionais. O crescimento do período desequilibra ainda mais as diversidades. Ele afetou a Mata, o Sul, e o Centro, foi menos sensível em outras partes e nulo ou quase nas demais, agravando disparidades. Verifica-se no plano estadual o mesmo que no plano do País, embora com menos intensidade. Problema grave, mas inevitável, constitui-se em desafio às autoridades federais e estaduais (IGLÉSIAS, 1982, p. 141).

Cabe mencionar ainda que, este tipo de distorção não foi uma particularidade somente em Minas Gerais, e nem mesmo no Brasil. Detentora da maior rede ferroviária da América Latina, assim como da maior proporção de trilhos por habitante (tabela 1.1), a Argentina também deteve uma alta concentração de vias férreas. Este país demonstrou ampla desigualdade regional ao concentrar quase dois terços dos trilhos em somente cinco províncias (do total de 22 mais o Distrito Federal), sendo um terço somente na província de Buenos Aires (NUNES, 2014, p. 7). Em geral, esta concentração ferroviária expressou e ampliou desigualdades regionais já existentes, como ficou evidente no Brasil (TOPIK, 1987, Cap. 4). Situação semelhante também foi verificada em alguns países da Europa, especialmente Itália e Espanha (ZORZO, 2009, p. 4-5).

Financeiramente, Minas ocupou uma posição que se destacava dentre as demais unidades da federação, mas que ficava atrás do principal centro dinâmico do país, São Paulo. Segundo em arrecadação de impostos e primeiro em número de habitantes e eleitores, Minas Gerais foi capaz de manter relativa unidade política interna durante a maior parte do período da Primeira República (1889-1930), e assim criou uma estrutura que a partir de seu principal canal, o Partido Republicano Mineiro, foram assegurados valiosos recursos federais (SILVA, 1982, p. 163). Com esta fonte federal, sua própria arrecadação e empréstimos externos, sobretudo franceses, Minas canalizou importantíssimos investimentos em infraestrutura através de canais políticos representados pelas lideranças estaduais e regionais. Seu peso político e demográfico lhe garantiu voz proeminente na hora de distribuir os recursos. Contudo, internamente estes recursos não foram suficientes para corrigir distorções históricas. Pelo contrário, elas foram agravadas, não obstante o protesto de deputados e senadores⁵⁹ de regiões menos assistidas, como podemos perceber nas falas do congresso mineiro. Simultaneamente, outros indicadores se apresentavam mais modestos. A produção industrial era um exemplo, pois pelo censo de 1907, Minas ocupava o sexto lugar dentre os estados da federação em produção industrial e capital, e sétimo em número de operários (LIMA, 1977, p.

⁵⁹ Até 1930 o congresso mineiro era dividido em câmara alta, o senado, e câmara baixa, dos deputados.

102). Em 1920 a situação melhorou um pouco, e o estado alcançou a quarta posição no quesito produção, ultrapassando Bahia e Pernambuco (WIRTH, 1982, p. 77-78).

Antes de tudo, devemos ainda destacar algumas características que Minas Gerais herdou do final do século XVIII e boa parte do XIX, cujas influências foram decisivas para a configuração histórica de nosso recorte. Tendo sido a primeira economia colonial a condensar um pretensão mercado interno em escalar maior, por conta das atividades relacionadas à mineração, a economia aurífera, assim como a posterior a mudança da capital da Colônia de Salvador para o Rio de Janeiro, causaram impactos positivos em regiões que forneceram aos núcleos mineradores alimentos e outros gêneros de consumo, como tecidos e mulas. O maior destaque ficou por conta da região do Centro-Sul da Colônia, que por sua vez teve na porção Sul de Minas Gerais uma de suas maiores expressões.

A necessidade de abastecer a população, concentrada nas minas e na nova capital, estimulará as atividades econômicas num largo raio geográfico que atingirá não somente as capitais de Minas Gerais e do Rio de Janeiro propriamente, mas também de São Paulo. A agricultura e mais em particular a pecuária desenvolver-se-ão grandemente nessas regiões. É de notar que o território das minas propriamente (sobretudo das mais importantes localizadas no centro de Minas Gerais) é impróprio para as atividades rurais. O solo é pobre e o relevo excessivamente acidentado. Nessas condições, os mineradores terão de se abastecer de gêneros de consumo vindos de fora. Servir-lhes-á sobretudo o sul de Minas Gerais, onde se desenvolve uma economia agrária que embora não contando com gêneros exportáveis de alto valor comercial – como se dera com as regiões açucareiras do litoral –, alcançará um nível de relativa prosperidade. (PRADO JR, 2008, p. 65).

O papel central que o Sul de Minas Gerais exerceu no mercado abastecedor da capital já foi objeto de alguns trabalhos posteriores a Caio Prado, com destaque para os trabalhos de Cristiano Restitutti e sua ênfase no comércio interprovincial (RESTITUTTI, 2005), e de Alcir Lenharo, que chamou a atenção para o alcance político dos comerciantes, uma vez que a posição social alcançada por vários tropeiros sul-mineiros lhes rendeu participação política na Corte do Rio de Janeiro⁶⁰.

Esta realidade apresentada na passagem acima já nos leva a apreender sobre a gênese da diversidade mineira. Mineração, agricultura e pecuária são três das principais atividades

⁶⁰ Em trabalhos como o de Alcir Lenharo, a região sul-mineira considerada levava em conta ainda todo aquele espaço conhecido como “Comarca do Rio das Mortes”, cuja a sede era São João del Rei. Esta e outras como Barbacena, Alfenas e Campanha geraram políticos com atuação importante na Corte. A partir de 1833, as vilas de Aiuruoca, Baependi e Campanha (primeira a ser criada na região, em 1798) foram separadas da referida Comarca, segundo Patrícia Vargas Lopes Araújo (SAES *et al*, 2016, Cap. 6)

econômicas encontradas nas diversas regiões do estado. As duas últimas predominaram ao longo do século XIX e primeira metade do século XX. À estas três atividades se somaram outras de importância ligadas aos setores de artesanato e manufatura, como têxteis e aquela voltada para a pequena indústria de laticínios. Concomitante a esta diversidade, a decadência da extração aurífera causou um impacto de caráter negativo que ecoou até o tempo presente: a ausência de um centro econômico como ponto de ligação entre os diversos espaços mineiros. Quando tal processo se iniciou, áreas como o Sul de Minas Gerais voltaram boa parte de sua produção para áreas externas à capitania e depois província. Tal quadro não foi revertido, ao menos até meados do século XX (GODOY, 2009). Pelo contrário. O que se constatou é que alguns fatores vieram a reforçar o isolamento de muitas áreas mineiras com seu centro político, e frequentemente entre si mesmas.

O desenvolvimento da cultura cafeeira de uma maneira geral, a expansão da estrada de ferro e o crescimento populacional e urbano de centros dinâmicos localizados externamente foram decisivos para a manutenção das relações econômicas e sociais mineiras estabelecidas ainda na Colônia. A ferrovia por exemplo, em quase todas as linhas que se desenvolveram no estado durante o XIX e começo do XX, foi o fator mais emblemático deste processo. Provenientes de pontos e organizadas por sociedades cujas as origens estavam fora da província e mais tarde estado, elas ampliaram a captação de economias como Zona da Mata, Sul e Triângulo por parte de centros mais dinâmicos (WIRTH, 1982, p. 102-104). Estas regiões eram aquelas em que estavam localizadas a maior parte dos municípios mais ricos do estado, devendo-se acrescentar uma parte da região central. Exceto pelo Triângulo, também foram destas regiões que vieram grandes nomes da política estadual e federal, como trataremos com mais detalhes no quarto capítulo. Com isso, as fontes de recursos públicos foram canalizadas massivamente para estas áreas. Mesmo que de forma modesta e desproporcional, muitos municípios no estado passaram por um processo de urbanização e instalação de serviços como eletricidade e abastecimento de água (WIRTH, 1982, p.54), além da criação de outros estabelecimentos como cinema, teatro e mercado municipal (SAES *et al*, 2016, Introdução). A renda de tais municípios estava dentre as mais elevadas (WIRTH, 1982, p.64-65), e os recursos advindos de empréstimos estaduais e municipais foram largamente utilizados em melhoramentos locais, o que demonstra três aspectos.

O primeiro destes aspectos revela o limite dos alcances da iniciativa privada no estado, principalmente em sua vertente local. Quando este capital privado local se mostrou presente em serviços que demandavam maiores investimentos ou exigiam maiores volumes de negócios, tal capital migrou para fora do estado ou para lá direcionaram investimentos,

preferencialmente no estado de São Paulo. Foi o caso de alguns bancos mineiros, que mais tarde se tornaram os maiores bancos privados nacionais, como o Banco Real e o Unibanco, ambos fundados nos anos 1920 (COSTA, 2012, Cap. 4).

Em segundo lugar, os empréstimos fornecidos pelo governo estadual mineiro aos municípios com fins de urbanização, ganhou mais força através da lei nº 546 de setembro de 1910 (MINAS GERAIS, 1911, p. 13), cuja intermediação era feita pelo Banco Hipotecário e Agrícola (DULCI, 1999, p. 49-50). Mais que um caráter técnico, tal lei criou uma moeda de troca para garantir e canalizar apoio político dentro do estado (SAES *et al*, 2016, Introdução), autorizando empréstimos aos municípios onde os aliados oficiais estivessem eleitos e em consonância com as orientações do Partido Republicano Mineiro, o PRM.

Em terceiro lugar, com uma situação favorável à captação de capitais na praça de Paris, não só Minas Gerais, mas vários estados e municípios brasileiros adquiriram empréstimos visando a melhoria de seus respectivos serviços públicos. “As emissões estaduais e municipais entre 1905 e 1914 somaram cerca de 560 milhões de francos, correspondendo a uma proporção também de 40% do endividamento externo total dos estados e municípios brasileiros” (ABREU, 1994, p. 100). E neste quadro, Minas Gerais teve o maior destaque, pois além de numerosos, os empréstimos a este estado também foram os mais vultosos entre as unidades da federação brasileira (ABREU, 1994, p. 99), tendo sido parte deles atendidos exclusivamente pela *Union Financière Franco-Brésilienne*, criada em 1907⁶¹. Dentre estes empréstimos, destacam-se aqueles realizados em 1896, de 65 milhões de francos, e em 1910, de 120 milhões de francos. O primeiro destes empréstimos foi realizado, em grande medida, para financiar a construção da nova capital mineira, Belo Horizonte, fundada no ano seguinte. O segundo deles, o do ano de 1910, foi realizado com dois objetivos principais: refinar o empréstimo de 1896 e outro de 1907, além de organizar o Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais, cuja inauguração ocorreu em 1911. Além disso, uma parte dele também financiou os empréstimos às municipalidades, cujo destaque foi maior nas cidades da região Sul e Mata. Nesse contexto, merece destaque o fato de que as melhorias urbanas em cidades pequenas e médias do interior mineiro contaram com o decisivo apoio do poder público estadual, que aproveitou a situação externa favorável de abundância de capitais franceses para captar os recursos disponíveis.

⁶¹ Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g37b.htm>, última visita em 05/04/2017.

Paralelamente ao empréstimo realizado ao governo mineiro em 1910, um outro empréstimo com a mesma casa bancária francesa, *Périer & Cie.*, foi realizado em 1910: aquele que serviu para a organização da Rede Sul Mineira. O secretário de Finanças do governo mineiro, Juscelino Barbosa, era um dos principais acionistas da companhia e foi presidente dela em 1915/1916⁶². Embora este caso tenha sido mais emblemático, ilustra aquilo que já destacamos no primeiro capítulo, a qual se refere à frequência dos empréstimos franceses a empresas ferroviárias entre 1905 e 1914, fossem de propriedade pública, fossem de propriedade privada (LEVY e SAES, 2001). Somente em estradas de ferro localizadas, ou que ao menos parcialmente cortavam o estado de Minas Gerais, além da própria Rede Sul Mineira houve injeção de recursos franceses nas E. F. Goiás, Bahia e Minas, Paracatu, Vitória a Minas e *The São Paulo and Minas Railway Company* (mais conhecida por Estrada de Ferro São Paulo e Minas). Todo este movimento atesta o caráter abundante dos empréstimos realizados através de casas bancárias francesas. Pelas ferrovias citadas acima, fica claro que os empréstimos franceses estiveram geograficamente bem distribuídos em Minas Gerais, pois todas elas se localizavam em regiões diferentes: Centro-Oeste, Triângulo, Sul e Leste (Mucuri e Rio Doce). Mas se esta distribuição foi um fato quando aos recursos estrangeiros em estradas de ferro, o mesmo não se pode dizer quanto ao principal produto da economia do estado: o café.

Fortemente presente nas regiões da Zona da Mata, Sul e em expansão no Leste (Rio Doce e Mucuri), o café assegurou importantes recursos aos cofres estaduais, mas também foi motivo de discórdias no momento de distribuição destes mesmos recursos. Sendo a Mata e o Sul as regiões que tiveram o maior percentual de crescimento populacional até aproximadamente 1920 (WIRTH, 1982 p. 59-62), foram também estas regiões onde as ferrovias e os serviços públicos urbanos foram mais abundantes em boa parte do período 1900-1930, sempre seguidos pela região Central, que era a região mais populosa até a emergência da Mata e Sul.

“Com vistas ao artigo básico [café], sacrificou-se o resto, e o estado teve de importar gêneros de subsistência de que fora grande fornecedor. Continua a cultivar com êxito milho e algodão. A proeminência do interesse pelo café é de molde a afetar a coesão do estado: seu amplo território apresenta zonas diversas e o café conta mesmo só no Sul e na Mata. Há zonas que mal o conhecem, o que desequilibra a política, por atenções hipertrofiadas nas áreas

⁶² Veremos com maior detalhe nos capítulos 3 e 4 as relações, nem sempre amistosas, entre o governo mineiro e as diretorias da Sul Mineira. A posição política de figuras como Juscelino Barbosa podiam se traduzir em maiores facilidades financeiras, como no caso dos empréstimos franceses em condições mais vantajosas e com juros menores.

mais ricas, agravando a já séria pobreza de outras. Verifica-se no estado o mesmo que no país, pela proeminência de um gênero” (IGLÉSIAS, 1982, p. 123).

A passagem acima nos parece superestimar a atenção reservada ao café na produção e nas finanças mineira, principalmente a partir de 1900, mas toca na questão da diversidade e da desigualdade do estado, cujas políticas econômicas privilegiam determinadas regiões e seus respectivos produtos, neste caso o café. Ao mesmo tempo em que Minas Gerais tinha um peso decisivo na política federal por conta de sua população e participação nas exportações de café, também acreditamos que as regiões da Mata e Sul tiveram ascensão política e maior desenvolvimento por serem justamente as regiões do estado onde a produção de café era mais robusta (embora ele dividisse espaço com outros produtos, a exemplo do gado e seus derivados no Sul) e a população cresceu a índices mais elevados. Frequentemente, ambas as regiões estiveram em lados opostos em disputas políticas, além de se aliarem aos políticos da região Central, região mais populosa entre o Império e começo do período republicano⁶³.

Abaixo, podemos visualizar como o café possuía elevada importância para os cofres estaduais, embora percentualmente sua participação decaísse até o conflito armado europeu. Ainda que no período da Primeira Guerra Mundial o gado alcançasse posição de destaque, a tendência foi a predominância do café nas finanças mineiras.

Tabela 2.1 – Valor da produção de café no conjunto das exportações mineiras (1889/1926)

Anos	Valor exportado (contos)	Valor do café (contos)	% do café sobre o total
1889/1893	99.982:450	71.628:535	71,64%
1894/1898	186.687:546	128.164:206	68,65%
1899/1903	156.343:563	93.228:506	59,63%
1904/1908	136.043:725	64.619:539	47,49%
1909/1913	191.802:771	84.682:079	44,15%
1914/1918	282.952:735	84.909:415	30,00%
1919/1923	550.796:920	241.233:057	43,79%
1924/1926	939.768:502	505.095:723	53,74%

Fonte: VISCARDI, 1999b, p.

⁶³ Existem divergências quanto ao peso econômico do café e suas consequências para a hegemonia política mineira durante a Primeira República. Enquanto Amílcar Martins defende a busca pela “estabilidade do sistema político” (MARTINS FILHO, 1981, p. 20) como principal fator da aliança entre Minas Gerais e São Paulo, Claudia Viscardi acredita que houve fissuras entre membros da elite política estadual, e que, embora não exclusivo, o peso do café foi importante enquanto fator econômico para a relativa estabilidade interna do estado entre 1898 e 1918 (VISCARDI, 1999a, 1999b e 2000).

Tabela 2.2 – Gado e café no conjunto das exportações mineiras

Ano	Café	Gado	Total MG	Relação gado/café (%)
1913	103.139:000\$000	83.000:000\$000	222.131:000\$000	80,47
1914	65.241:000\$000	66.000:000\$000	164.756:000\$000	101,16
1917	84.537:000\$000	100.332:000\$000	356.368:000\$000	118,68
1919	189.807:759\$837	-	405.000:000\$000	-
1922	269.846:000\$000	61.967:000\$000	536.461:627\$000	22,96
1923	339.429:000\$000	107.038:000\$000	748.462:000\$000	31,53
1924	508.602:447\$000	104.755:460\$000	938.469:592\$000	20,59
1925	585.402:542\$000	119.594:000\$000	795.380:174\$721	20,42
1926	441.279:211\$205	75.501:362\$000	815.792:682\$864	17,10
1927	520.030:796\$432	-	964.172:146\$105	-
1928	650.434:400\$000	108.719:940\$000	1.069.772:098\$000	16,70
1929	648.862:000\$000	104.659:000\$000	1.070.422:709\$000	16,12

Fonte: MINAS GERAIS, vários anos; Revista Comercial do Brasil, da Associação Comercial do Rio de Janeiro, 1915, referente a 1914; RAPM, Vol. 22 de 1928 para a renda geral em 1919, p. 46. 1913 e 1914: toda a produção pecuária. 1925 e 1928: somente bovino, pois no primeiro não há descrição para suínos e no segundo os 15 mil de suínos também se refere aos subprodutos. Elaboração do autor.

Tabela 2.3: Exportações de café de Minas Gerais, por zona

Ano	Zona da Mata	Sul	Resto da Província
1867-68	99,7	0,3	-
1881-82	97,0	2,8	0,2
1882-83	97,0	2,8	0,2
1883-84	93,1	6,4	0,4
1888	94,6	4,7	0,7
1889	89,3	9,2	1,6
1890	79,5	18,8	1,7
1891	80,5	16,9	2,6
1892	80,1	12,5	7,4
1903/1904	63,7	-	-
1923	40,2	33,0	26,8
1926	71,1	-	-

Para 1850-1892: MARTINS e MARTINS, 1984. Omitimos os dados até 1850, pois o peso do Sul não ultrapassava 0,2% do total. Para 1903/1904 e 1926: PIRES, 2004. Para 1923: LIMA, 1977, tabela XVI. Neste mesmo ano, merece destaque a produção do Rio Doce, cujo total alcançou quase 10,0%, e seu transporte era realizado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas. Isto justifica a excepcional participação de 26,8% do “resto da província”, que ainda contava com a zona de produção da E. F. Bahia e Minas, notadamente o município de Teófilo Otoni.

Pelas tabelas acima, podemos verificar que a produção de café mineira possuía ao menos três aspectos: foi decisiva nas exportações, possuía uma participação em movimento descendente e estava definitivamente concentrada nas regiões Mata e Sul, embora a região Leste do estado registrasse um crescimento razoável. Outro aspecto curioso na tabela 2.2 é a queda na participação das exportações de gado. Embora a maioria dos anos contabilize apenas a exportação do gado em pé (bovinos e suínos), mostra que depois da Primeira Guerra este setor apresentou relativa estabilidade, e percentualmente decaiu sua participação nas exportações. Derivados como manteiga e queijos assumiram parte das rendas que outrora foram do gado, mas o fato foi que Minas perdia espaço para a produção de outros locais, como Mato Grosso e Rio Grande do Sul, como veremos mais à frente.

Mas quanto ao transporte ferroviário, tema central deste trabalho, podemos tratá-lo como um termômetro da diversidade mineira. Café, gado e seus derivados, madeiras e cereais foram os principais produtos transportados nas ferrovias mineiras, embora poucos deles fossem capazes de gerar receitas suficientes para cobrir as despesas, o que também estava associado ao volume do transporte e características técnicas e geográficas das próprias ferrovias. Dessa forma, o apoio público foi fundamental. Com políticas de apoio à construção e manutenção de ferrovias, Minas Gerais, e não raro o próprio governo central, subsidiaram fartamente as linhas que se localizavam no Centro, Leste e sobretudo Zona da Mata e Sul. Se é verdade que estas últimas eram as porções mais povoadas e dinâmicas do estado, também foi fato que os recursos públicos direcionados aos transportes privilegiaram estas regiões de maneira muito nítida. Mas também foi fato que cada região imprimiu às suas vias férreas seu respectivo perfil produtivo. Mas antes de nos debruçarmos sobre aspectos regionais dos trilhos no estado, vejamos o perfil mineiro perante outras unidades brasileiras.

2.2 O CAMINHO EXTENSO: PEQUENO QUADRO COMPARATIVO ENTRE MINAS E ALGUNS ESTADOS BRASILEIROS

No primeiro capítulo desta tese, especificamente na tabela 1.2, percebemos que ao longo dos três primeiros decênios do século XX Minas Gerais disputou com São Paulo o primeiro lugar na extensão de trilhos construídos, e chegou a responder por algo entre 20 e 25% do total nacional. A exemplo da tendência brasileira, a evolução da rede ferroviária mineira foi menor depois de 1915, reflexo da situação financeira delicada das empresas.

Tabela 2.4 - Evolução da rede ferroviária mineira em tráfego

Ano	Extensão em 31/12	Acréscimo (kms)	Acréscimo (%)
1900	3.618	-	-
1905	3.877	259	6,69
1910	4.562	685	15,02
1915	6.035	1473	24,41
1920	6.613	578	8,75
1925	7.273	660	8,83
1930	7.925	652	8,23
1935	8.002	77	0,97
1940	8.176	174	2,13

Fonte: 1900-1925: MINAS GERAIS, 1929, quadro LVII; 1930 e 1935: MVOP, relativo a 1930 e 1935; 1940: MINAS GERAIS, 1951, Meios de Transporte – III – Estradas de Ferro. Elaboração do autor.

Vários apontamentos podem ser feitos com as informações da tabela acima. O primeiro deles é que pouco se construiu nos primeiros anos do vigésimo século, em decorrência dos efeitos da crise financeira ao qual apresentamos no começo do capítulo 1, sucedida de contenção orçamentária, na virada da décima nona para a vigésima centúria. Em Minas, os anos de 1900 e 1901 não registraram o aumento de sequer 1 quilômetro de trilho, realidade mais sombria até mesmo que os anos entre o fim da Primeira Guerra e 1930. Em segundo lugar, a média de crescimento mineira nos anos mais favoráveis foi próxima daquela verificada no plano federal. No período mais intenso, 1911/15, o Brasil apresentou um crescimento de 24,95%, saltando de 21.326 quilômetros quando se iniciou 1911, para 26.647, quando findou 1915, como podemos ver nos gráficos 1.1 e 1.2, praticamente o mesmo percentual verificado em Minas. Em terceiro lugar, e aqui há uma pequena particularidade, o período que vai da época da Primeira Guerra em diante também registra um crescimento menor de vias férreas no estado mineiro, mas em um ritmo um pouco diferente daquele ocorrido na média do país. Se no Brasil, entre 1915 e 1930, a média de crescimento ficou na casa de 1%, no caso mineiro este mesmo período registrou média aproximada de 8%. Cabe ainda mencionar que, das quatro maiores empresas atuantes no estado, cuja extensão de cada uma ultrapassava 1.000 quilômetros, três delas eram de administração pública: Central do Brasil e Oeste de Minas sob o comando federal, e a Sul Mineira, sob a direção do governo mineiro (a partir de 1922). Somente a Leopoldina, de capitais ingleses, estava sob a concessão privada. As duas primeiras foram aquelas que mais registraram expansão neste período, embora outras companhias como a Mogiana e a Vitória a Minas fizessem acréscimos consideráveis de trilhos (MVOP, vários anos). De qualquer forma, “quase 40% de toda a

construção de ferrovias federais na década de 20 concentravam-se em Minas” (WIRTH, 1982, p. 247).

Por outro lado, com uma rede concentrada espacialmente e um território que figura entre os maiores do país, em termos relativos a rede ferroviária mineira possuía índices um pouco menos expressivos, principalmente na relação por habitante. Com regiões de baixa densidade demográfica e pouca produção de mercadorias, nem mesmo o incentivo público foi capaz de levar a ferrovia a porções das regiões Noroeste, Norte e Nordeste do estado. A exemplo do que pudemos verificar com o Brasil comparativamente a outros países sul-americanos, as expressivas cifras absolutas de quilometragem de trilhos tiveram seus respectivos impactos diminuídos sobre o conjunto da economia e população.

Tabela 2.5 – Rede ferroviária nos principais estados brasileiros (anos selecionados)

Estado	Extensão			Por km ²			Por 1.000 hab.		
	1912	1920	1930	1912	1920	1930	1912	1920	1930
MG	5.264	6.613	7.925	9,1	11,1	13,4	1,13	1,12	1,03
SP	5.615	6.656	7.033	19,3	26,9	28,3	1,51	1,44	1,06
RS	2.427	2.701	3.077	10,2	9,4	10,8	1,44	1,23	1,07
RJ	2.562	2.600	2.723	37,1	61,3	64,4	1,93	1,66	1,32
BA	1.546	1.757	2.081	3,6	3,3	3,9	0,56	0,52	0,49
PR	1.094	1.110	1.343	4,3	5,5	6,7	1,97	1,61	1,32
CE	758	932	1.176	7,2	6,2	7,7	0,64	0,70	0,70
SC	522	1.074	1.169	11,9	11,3	12,2	1,12	1,60	1,18
MT	823	1.167	1.171	0,5	0,8	0,8	4,31	4,73	3,22
PE	877	832	1.018	6,8	8,3	10,3	0,53	0,38	0,34
ES	541	609	774	12,0	13,6	14,9	1,49	1,33	1,12

Fontes: para 1912: BRASIL, 1917, p. XXII; para 1920: a) área: BRASIL, 1930; b) extensão: BRASIL, relativo a 1920; c) população: IBGE, 1990; para 1930: MVOP, relativo a 1930. Elaboração do autor.

Algumas diferenças aparentemente incoerentes nos índices entre 1912 e 1930 são em decorrência das alterações territoriais de vários estados. A alteração mais significativa ocorreu com o Paraná e Santa Catarina, onde o primeiro perdeu parte de seu território para o segundo, tendo este oficialmente duplicado a sua área. Isso explica, por exemplo, a queda do índice por km² entre 1912 e 1920, não obstante a duplicação da extensão das vias férreas catarinenses.

A tabela acima agrega algumas informações interessantes quanto à extensão dos trilhos em alguns estados. Minas e São Paulo, por exemplo, concentraram aproximadamente 50% da extensão ferroviária entre os principais estados em todo o período (1912-1930), tendo ainda sido responsáveis por algo em torno de 45% da média nacional (tabela 1.2). Também é

verdade que, observando a tabela em seus índices relativos, percebemos que São Paulo estava qualitativamente melhor colocado, pois com uma área correspondente a menos da metade do estado de Minas Gerais e população um pouco menor, a relação dos trilhos por quilômetro quadrado estava sempre acima do dobro daquela verificada em Minas, e em relação ao total de habitantes era superior à média nacional em quase 50% antes da guerra (tabela 1.1).

Tendo os trilhos sido implantados por razões como expansão do capital cafeeiro, interesses de elites mercantis regionais, influência política que se materializava na ação estatal, além de questões estratégicas e disputas por mercados consumidores, ambos os estados, Minas Gerais e São Paulo, se mantiveram muito à frente das demais unidades da federação quando o assunto era estradas de ferro. Ainda em fins do XIX, ambos superaram o estado do Rio de Janeiro, que durante o pico de expansão de seu café chegou a responder por quase 50% da extensão nacional das ferrovias, e no começo dos anos 1880 ainda possuía 30% do montante total. Com índices relativos que o colocavam muito acima da média nacional⁶⁴, a crise cafeeira e a pequena área de seu território limitaram o crescimento das linhas ferroviárias fluminenses no século XX (MELO, 2002, p. 220-224). E já em 1920, o Rio de Janeiro foi ultrapassado por outro estado emergente: o Rio Grande do Sul. Com uma extensão ferroviária que na relação por habitantes estava acima do índice mineiro, a economia gaúcha cresceu a um ritmo vigoroso, e suas ferrovias, juntamente com sua navegação fluvial, contribuíram sobremaneira para este desempenho. Diferentemente de Minas, o Rio Grande do Sul contou um processo de integração interna considerável durante a Primeira República (HERRELEIN JR., 2004, p. 186). Vejamos um pouco mais sobre o caso gaúcho.

O Rio Grande do Sul, que em 1920 já era o quarto em população (tendo superado Pernambuco), alcançou a terceira colocação em extensão de linhas ferroviárias no segundo decênio do século XX, possuindo assim uma posição de destaque. Como Minas Gerais, esteve envolvido diretamente na administração de uma grande companhia ferroviária depois de 1920, através da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, criada em 1905. A economia gaúcha, baseada principalmente no setor de pecuária bovina, teve grande desenvolvimento no período republicano, sendo que já em 1907 sua indústria ocupava a terceira posição nacional em

⁶⁴ Pela tabela, percebemos que na relação de trilhos por habitantes o Rio de Janeiro só não esteve à frente de outros dois estados: Paraná, em parte do período, e Mato Grosso, durante todo o período. Este último representou um ponto fora da curva dentre todos os estados. Toda a sua extensão ferroviária pertencia somente à uma ferrovia: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a NOB, que em 1914 praticamente concluiu sua linha principal e a partir de 1917 passou a ser administrada pelo governo federal em toda a sua extensão (QUEIROZ, 2004). Com um território cuja área só não superava o estado do Amazonas, mas uma população que ficava acima somente do território do Acre, em 1930 o Mato Grosso tinha aproximadamente apenas 400 mil habitantes, e os trilhos da NOB cortavam apenas a sua porção sul, atual estado do Mato Grosso do Sul.

termos de operários e valor da produção (DINIZ, 1981, p. 108). Com o crescimento dos polos urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro, o fornecimento de itens alimentícios a estes locais apresentou possibilidades de ampliação⁶⁵. Por volta de 1913, o tamanho do rebanho bovino gaúcho já desbancaria a liderança mineira e alcançaria o primeiro posto entre as unidades da federação brasileira (RIO GRANDE DO SUL, 1914; MINAS GERAIS, 1915). E isto não foi um fato isolado: o gado gaúcho e seus subprodutos, com destaque para o charque, não só ampliou sua participação no mercado interno (exportava até mesmo para estados do Nordeste como Bahia e Pernambuco), como também ganhou fatia no mercado internacional, especialmente com a exportação de couros. No ano de 1913, portanto antes da Primeira Guerra Mundial, ainda que as exportações totais gaúchas não alcançassem a metade daquela registrada em Minas (107 contra 222 mil contos), a exportação de itens relacionados à pecuária respondia por aproximadamente 70%, quase o inverso de Minas, que acusou 37%⁶⁶. Porém, ao menos 10 mil contos ou algo em torno de 15% de produtos pecuários gaúchos já se destinavam ao exterior, algo até então inexistente em Minas Gerais. Em 1910, a Viação Férrea Rio Grande do Sul já auferia quase 500 contos pelo transporte de animais, praticamente o mesmo valor daquele verificado pela Sul Mineira no mesmo ano (MVOP, 1913).

Com o início do conflito na Europa, as exportações mineiras ao exterior, basicamente compostas por café, tiveram uma queda considerável. Contudo, os animais e seus derivados tiveram um incremento notável, o que ocorreu de forma ainda mais intensa no Rio Grande do Sul. A economia voltada à pecuária recebeu um grande estímulo, pois além do aumento do consumo da carne, outros itens como couros e banha viram suas respectivas demandas aumentarem. E é exatamente neste ponto que a produção pecuária gaúcha se diferenciara da mineira: enquanto Minas Gerais ainda enviava, em sua maior parte, gado em pé aos mercados consumidores, mesmo que no Rio Grande do Sul o charque e banha de porco ainda estivessem no topo da lista, é verdade, seus produtos industrializados já começavam a ganhar relevo. Carnes enlatadas e congeladas, algo que praticamente não existiu em Minas no período em que nos ocupamos⁶⁷, começaram a ser produzidas no Rio Grande do Sul até 1919.

⁶⁵ A concorrência que o gado gaúcho impôs à criação mineira voltada para o Rio de Janeiro já era uma realidade desde, pelo menos, a segunda metade do século XIX (LENHARO, 1993).

⁶⁶ Em termos absolutos, o total de exportações mineiras de itens pecuários correspondeu a quase 80% do total das exportações gaúchas, pois alcançou 83 mil contos, segundo a Mensagem do Presidente do Estado de 1914, relativo ao ano de 1913.

⁶⁷ A única exceção foi um pequeno frigorífico na cidade de Barbacena que parece não ter funcionado mais do que 10 ou 12 anos, em algum período entre 1918 e 1930. Barbacena localiza-se na mesorregião Campos das Vertentes, tendo sua área na parte sudeste do estado. À época era considerada como região Central. Na estação de Sítio, então um povoado pertencente ao município de Barbacena, funcionava uma das três feiras de gado autorizadas pelo estado, e que levava o mesmo nome da estação, entroncamento entre as Estradas de Ferro

Três empresas frigoríficas se instalaram no estado sulino: Armour, Swift e Frigorífica de Pelotas (SUZIGAN, 1986, p. 338). Ou seja, o estado, de alguma forma, conseguiu modernizar e captar ganhos relacionados ao seu principal setor econômico, que com a oportunidade da guerra, ampliou sua participação no mercado interno. Por outro lado, em Minas Gerais, como afirmou um autor, “o estado perdeu muitas oportunidades de expandir-se, melhorar ou mesmo manter sua porção no mercado nacional por produtos animais” (WIRTH, 1982, p. 91).

Se em 1913 a renda da exportação de produtos pecuários mineiros rendeu 83 mil contos, em 1928 a cifra foi de aproximados 250 mil, em um total global de 1.060 mil contos. Ao passo que no Rio Grande do Sul, os aproximados 70 mil contos em 1913 saltaram para 290 mil contos, de um total de 580 mil exportados (RIO GRANDE DO SUL, 1914 e 1929; MINAS GERAIS, 1915 e 1929). Ou seja: Minas não só era ultrapassada em termos absolutos, mas também em termos relativos. A renda das exportações, acrescida em uma razão de aproximadamente 5 em Minas, cresceu quase 6 no estado gaúcho. Quanto aos produtos pecuários, a alta de 1928 em relação a 1913 foi de 3 vezes, enquanto que no Rio Grande do Sul foi de 4 vezes. E por último: em 1928, 108 mil contos, ou 43% do total da renda derivada da exportação mineira do setor pecuário, ainda advinham da forma mais tradicional, o gado em pé. Somente os laticínios, principalmente queijos e manteiga, é que apresentaram uma evolução mais substancial, e em 1928 registraram uma renda de 95 mil contos, seu valor mais alto até então. Já no estado sulino, as maiores rendas ainda eram geradas pelo charque e a banha de porco, mas os couros já atingiam quase 60 mil contos, e as carnes congeladas 26 mil. E a ferrovia agiu com um agente importante neste processo. Se a maior parte dos frigoríficos ainda estava localizada em São Paulo e no Rio de Janeiro, o processamento e industrialização da carne verde no Rio Grande do Sul garantiu que seu principal setor econômico mantivesse e até mesmo ampliasse sua participação nos mercados regional e nacional⁶⁸, uma vez que agora as sub-regiões gaúchas tornaram-se razoavelmente integradas por via férrea. No caso mineiro, apesar do aumento das exportações e ampliação das áreas de criação do gado, “a remessa do gado vivo para os matadouros e frigoríficos fora do estado

Central do Brasil e Oeste de Minas. Além deste estímulo, também funcionou em Barbacena uma pequena indústria de processamento de carnes, Moller & Cia. Entretanto, o Frigorífico parece ter sido liquidado por volta de 1930, dentre outros motivos, possivelmente pela pequena fatia de mercado que limitava os alcances da empresa. Ver: <http://vfco.brazilia.jor.br/vagoes-ferroviarios/isotermicos-frigorificos/Frigorificos-Brasil-1911-1930.shtml>, visitado em 11/04/2015. Também: SUZIGAN e SZMRECSÁNYI, 2002.

⁶⁸ Mais à frente, mostraremos que uma das regiões mais afetada em Minas foi o Sul do estado, a região servida em sua maior parte pela Rede Sul Mineira. Outras regiões como o Triângulo e o Centro-Oeste até ampliaram suas exportações de gado, mas, no conjunto, vemos que o estado sofreu concorrência de outras unidades.

resultava em custos mais caros de transporte, perda de peso e lucros repassados para outras unidades” (WIRTH, 1982, p. 93).

Ainda no primeiro capítulo vimos que a Viação Férrea Rio Grande do Sul foi formada em 1905, com o nome de *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*, de capitais belgas e uma série de pequenos ramais construídos no estado, cujas concessões eram estaduais ou federais. Acionista majoritária da *Auxiliare* a partir de 1910, em 1911 a *Brasil Railway* incorporou-a ao seu grupo e a administrou até 1919, quando a empresa belga tornou a ser a acionista majoritária da companhia (DIAS, 1986). No ano seguinte, o governo federal encampou a companhia e a arrendou ao governo gaúcho, em moldes semelhantes ao que ocorreu com a Rede Sul Mineira. Com 3.011 quilômetros de trilhos em 1935, se tornou uma das maiores redes do país, tendo sido administrada pelo governo estadual até 1961, quando, em acordos realizados desde 1959, a VFRGS foi incorporada à Rede Ferroviária Federal (DIAS, 1986). Com um coeficiente de tráfego que tinha uma média de 62% entre 1905/1913⁶⁹, sua condição financeira e de tráfego se deteriorou a partir de 1914, sendo que daí até 1920 o coeficiente atingiu uma média de 90%, e em 1919 e 1920 teve seus primeiros déficits. Além das dificuldades comuns às ferrovias brasileiras, decorrentes em boa parte pelas restrições surgidas com conflito mundial e já descritas no primeiro capítulo, a própria administração da *Brasil Railway* teria se furtado das melhorias necessárias que o incremento do tráfego exigia. Nas palavras de um autor:

A Auxiliare, que fora absorvida pela Brazil Railway, deixava de cumprir com suas obrigações internas e externas. Aumentava o número de seus credores e atrasava a distribuição de dividendos aos acionistas e assim o lucro, cada vez menor, tinha de ser desviado para os pagamentos de obrigações financeiras, escasseando por isso os recursos para melhoramentos inadiáveis (DIAS, 1986, p. 184).

Em 1917 os trabalhadores entraram em greve por duas vezes, reivindicando melhores salários e condições de trabalho. Neste mesmo ano, uma greve também estourou na Sul Mineira poucos meses antes, por conta de salários atrasados há mais de três meses. Ou seja, uma dupla semelhança havia nestas empresas: as dificuldades enfrentadas em consequência da conjuntura econômica desfavorável e as complicações decorrentes de administrações um tanto omissas.

⁶⁹ O desempenho operacional de uma estrada de ferro é medido pelo coeficiente de tráfego, que leva em conta a relação de despesa de custeio x receita operacional. Assim, quanto mais distante de 100% for o coeficiente de tráfego de uma ferrovia, melhor será seu desempenho.

Contudo, mesmo com a perturbação provocada pela deficiência dos serviços, a ferrovia agiu como uma constante de efeitos diretos e indiretos no incremento da produção, comércio, crescimento das cidades e circulação de pessoas e serviços. Presente em quase todas as regiões, e todas elas conectadas a Porte Alegre, a capital do estado, as ferrovias gaúchas costuraram com relativo sucesso uma integração regional que, pelo que percebemos, foi bem frágil em Minas. Não foi por acaso que, durante boa parte da Primeira República, o Rio Grande do Sul assumiu uma posição de liderança entre os estados de posição intermediária, e na última eleição deste período jogou papel decisivo ao se aliar à Minas com uma candidatura de oposição, que embora derrotada nas urnas, se fez valer pela intervenção das armas (PERISSINOTTO, 1996, p. 197).

Também merece destaque a função estratégica da malha gaúcha, de cunho integracionista e militar. Sensível a instabilidades de fronteira e distúrbios internos desde o período colonial, como a guerra civil que a assolou no começo do período republicano, o Rio Grande do Sul, juntamente com Minas Gerais, foram os estados em que a presença do poder público foi mais presente em matéria de estradas de ferro. Mas veremos à frente que, tendo sido um fator positivo na integração do Rio Grande do Sul, as ferrovias tiveram o impacto inverso no estado mineiro, na manutenção ou ampliação da forte desintegração interna.

2.3 DIVERSIDADE E DESIGUALDADE: BREVE APRESENTAÇÃO DO QUADRO FERROVIÁRIO MINEIRO

Faremos agora uma breve exposição sobre as principais ferrovias mineiras existentes no período da Primeira República, as quais respondiam por quase toda a quilometragem da extensão ferroviária no estado.

OS PRIMEIROS TRILHOS: ESTRADAS DE FERRO PEDRO II E LEOPOLDINA

Colada ao Rio de Janeiro, e respondendo por pelo menos 99% da produção cafeeira da província no final dos anos 1860 (tabela 2.3), a região da Zona da Mata mineira foi a primeira a contar com linhas e ramais de estradas de ferro. A primeira ferrovia a tocar o solo mineiro foi a Estrada de Ferro Dom Pedro II, depois Central do Brasil, em 1869. Com um projeto de integração a nível nacional, previa conexão da província do Rio com São Paulo, Minas Gerais e daí uma ligação com a região Norte do país, através de um modelo multimodal que também contemplava o transporte fluvial. Além disso, a Pedro II serviu a regiões cafeeiras no Rio de

Janeiro, Vale do Paraíba paulista e parte da Zona da Mata mineira, estimulando o surgimento de outras linhas e empresas (BLASENHEIM, 1996, p. 91-92). Responsável pela diminuição dos fretes e pela possibilidade da expansão da fronteira agrícola cafeeira, a Pedro II teve neste item uma das suas principais fontes de receita. Do momento em que o poder público assumiu sua administração, em 1865, e até o fim do Império, sua relação da despesa para a receita atingiu o máximo de 60% somente em um ano, o que mostrava sua alta rentabilidade. A exemplo do conjunto das ferrovias brasileiras, ela também sofreu com a crise financeira dos anos 1890, além de sofrer com o envelhecimento dos cafeeiros de parte da zona a que servia. Em 1901 seu coeficiente de tráfego já era de 83% (MVOP, 1903, quadro 24), e em 1905 registrou seu primeiro déficit (MARTINS, 1995, p. 39). A partir de 1909 nunca mais teve saldos positivos, com exceção de 1929 (TOPIK, 1987, p. 128).

Entre o fim do XIX e começo do século XX a ferrovia atingiu a região Central de Minas, e estabeleceu conexão direta desta porção com o Rio de Janeiro, inclusive a recém-criada capital Belo Horizonte e outras cidades próximas como Sabará, onde foram fundadas algumas fábricas têxteis (WIRTH, 1982, p. 105). Em 1910 chegou finalmente ao rio São Francisco, e por navegação se integrava ao nordeste do país (TOPIK, 1987, p. 118). Nos anos 1920 atingiu Montes Claros, região Norte do estado e sem ligação ferroviária até esta data, e que se tornou um centro comercial importante, cuja atividade pecuária era de relevo, além de alguma produção de algodão que abastecia indústrias do estado. No fim dos anos 1940 avançou até atingir o município de Monte Azul, próximo da divisa com a Bahia, e ligação com a V. F. Leste Brasileiro. Com isso, além do café da Zona da Mata, a Central do Brasil, ao menos em Minas Gerais, também transportava gado e outras mercadorias que geravam renda à pequenas localidades e abasteciam centros consumidores maiores, além de enviar diversos produtos do estado à cidade do Rio de Janeiro, principalmente alimentos e alguns minerais (TOPIK, 1987, p. 116). Ainda que cobrindo uma região aquém do previsto em seu projeto inicial, a Central conseguiu cumprir o papel de integração de uma parte do interior do país.

Depois da E. F. Pedro II foi a vez da Estrada de Ferro Leopoldina, cujas primeiras estações foram inauguradas em 1874 (PAULA, 2000, p. 93). Com capitais locais oriundos da produção de café, e ligados à praça da cidade do Rio de Janeiro, a Leopoldina teve uma clara e intencionada conexão com a produção cafeeira fluminense e mineira. O governo provincial mineiro ofereceu garantias de juros e subvenções quilométricas a este e outros empreendimentos particulares, geralmente concessões de pequenos ramais que mais tarde foram absorvidos pela Leopoldina (BLASENHEIM, 1996, p. 95-96). Provindo a maior parte da arrecadação aos cofres provinciais e com estreitos laços na Corte Imperial, a região foi

favorecida até a queda da monarquia. Se for certo que, ao contrário do Sul de Minas, na Mata o capital privado local bancou a maioria das construções ferroviárias, também é certo dizer que, a exemplo das estradas de ferro sul-mineiras, a participação do poder público foi fundamental para a realização dos empreendimentos, seja por conta dos subsídios públicos, seja por conta do favorecimento político e pessoal, que decidia onde e quem obtinha a concessão. Na verdade, esta foi uma realidade presente nas diversas regiões do estado, pois “um estudo das ferrovias na Mata e em Minas revela muito sobre a política e o poder e influência de certos grupos, sobretudo fazendeiros e fazendeiros-políticos” (BLASENHEIM, 1996, p. 82). Mas ainda não nos esqueçamos de que, em um espaço de ampla produção cafeeira, a Leopoldina assumiu uma posição central na expansão deste produto e no crescimento da região. Carreando aproximadamente 60% de café do total de suas mercadorias transportadas nos primeiros 10 anos de funcionamento, por volta de 1900 ultrapassou a quantidade embarcada pela Central do Brasil, sendo superada apenas pelas Companhias Paulista e Santos a Jundiaí (SUMMERHILL, 2003, tabela 6.4).

Mas depois de 1889, as construções ferroviárias na Mata diminuíram sensivelmente. Com o início da baixa produtividade do café em boa parte do Rio e Mata Mineira, dívidas acumuladas em empréstimos que em parte serviram para a aquisição de ramais deficitários, além da crise financeira dos anos 1890, a Leopoldina entrou em dificuldades. Já no segundo ano da República, a companhia se dissolveu e se reorganizou. E apesar da expansão do café em algumas áreas da Mata Mineira e Zona Norte Fluminense, a Companhia não conseguiu a mesma saúde financeira de outrora. Em 1897-98 a Leopoldina foi adquirida por capitais ingleses, e deu continuidade a uma série de incorporações e arrendamentos de pequenas estradas (TOPIK, 1987, p. 118). No contexto apresentado no capítulo anterior, que foi marcado por uma onda de novas concessões e formações das primeiras redes ferroviárias em um sentido mais estrito, a Leopoldina ainda foi uma das empresas ferroviárias que mais cresceu e se consolidou, alcançando a posição de segunda maior companhia do país, atrás somente da Central do Brasil. Em 1912 alcançou 2.400 quilômetros de extensão, o que representava 11% do total de ferrovias no território nacional (TOPIK, 1987, p. 118), servindo diretamente aos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, e Rio de Janeiro. Mas como vimos, tal crescimento se deu sob bases relativamente frágeis. Com a exceção de alguns centros urbanos maiores como Juiz de Fora, apenas as zonas mais recentes de produção cafeeira e, sobretudo, a cidade do Rio de Janeiro, ainda se beneficiavam dos resultados que o café e a Leopoldina proporcionavam (MELO, 2002, p. 224), ainda que a Mata Mineira tenha transitado para uma economia de produção mais diversificada. As transformações geradas

pela economia cafeeira ocorriam agora de forma mais intensa nas áreas do Oeste de São Paulo, e secundariamente, a partir dos anos 1920 no Sul de Minas Gerais.

Mas veremos agora que o cultivo do café gerou impactos em outras regiões, e serviu como estímulo e ampliação a outras atividades econômicas. Como já afirmara Celso Furtado, “a rápida expansão do mercado interno na região cafeeira teria de repercutir muito favoravelmente na produtividade do setor de subsistência, o qual se concentrava principalmente no estado de Minas Gerais” (FURTADO, 2007, p. 212.). Considerando que o termo “subsistência” se refere aqui à abastecimento ou “produção mercantil de alimentos”⁷⁰, sabemos que outras áreas mineiras se desenvolveram em bases produtivas diferentes daquela da Zona da Mata, o que se refletiu nas justificativas para a instalação de suas respectivas estradas de ferro. E neste quadro foram criados ou estendidos outros caminhos de aço em solo mineiro.

A “INTERIORIZAÇÃO DOS TRILHOS”, O GADO E A EXPANSÃO DO CAFÉ: A CHEGADA DOS TRILHOS NO CENTRO-OESTE, SUL E TRIÂNGULO MINEIROS

Após um decênio de formação de companhias e inaugurações de estações na Zona da Mata, outros planos e empresas de transporte ferroviário surgiram na província mineira, no embalo da “febre ferroviária” que tomava conta de Minas e do Brasil. E mesmo regiões de economias não exportadoras se mobilizaram para que “os trilhos do progresso” pudessem servir suas respectivas zonas. A justificativa era dupla: o impacto econômico sobre o comércio e atividades produtivas, além da forte crença na ferrovia como símbolo de progresso e modernidade. Sendo a estrada de ferro um dos maiores símbolos do capitalismo e seus avanços materiais, ela vislumbrava na mente de boa parte da sociedade (HARDMAN, 2005), e justificou todo o apoio financeiro e político dispensado às companhias que por ventura se prestassem a construí-la. E, em Minas, os discursos políticos e os jornais não fugiram à regra (LIMA, 2003, p. 75-78; SILVA, 2012, Cap. 3), embora houvesse vozes dissonantes que pregassem cautela com o apoio público a empreendimentos privados pouco convincentes (BATISTA, GODOY, BARBOSA, 2012, p. 17-19). Se os padrões de progresso e modernidade das economias centrais sopravam nas cidades do litoral e das capitais do país, as cidades do interior desejavam que o bafejo deste sopro as alcançasse, as dotando com aquilo de mais avançado que as pudesse nivelar às sociedades mais avançadas. Com o passar dos

⁷⁰ TOSI e FALEIROS, 2011. Em especial a nota 9.

anos, à ferrovia vieram se somar outras mudanças, como a energia elétrica ou mesmo bens de consumo e entretenimento, como o cinema e o automóvel. Simultaneamente, os privilégios sociais e políticos eram mantidos e mesmo reforçados com todo este quadro. Além de possibilitar a maior presença do Estado, pois com a ferrovia vinha o telégrafo e um controle mais efetivo da taxaço sobre a produço e comércio, também conferia à autoridade local ou regional que “trouxe” a ferrovia um reconhecimento máximo do amor à terra e a seus conterrâneos⁷¹. No clássico estudo de Vítor Nunes Leal, assim se definiu este “patriota”:

A falta de espírito público, tantas vezes irrogadas ao chefe político local, é desmentida, com frequência, por seu desvelo pelo progresso do distrito ou município. É ao seu interesse e à sua insistência que se devem os principais melhoramentos do lugar. A escola, a estrada, o correio, o telégrafo, a ferrovia, a igreja, o posto de saúde, o hospital, o clube, o campo de *football*, a linha de tiro, a luz elétrica, a rede de esgotos, a água encanada –, tudo exige o seu esforço, às vezes um penoso esforço que chega ao heroísmo. E com essas realizações de utilidade pública, algumas das quais dependem só do seu empenho e prestígio político, enquanto outras podem requerer contribuições pessoais suas e dos amigos, é com elas que, em grande parte, o chefe municipal constrói ou conserva sua posição de liderança (LEAL, 2012, p. 58)

E neste quadro de transformações, a primeira estrada construída em território mineiro que não se destinava às exportações internacionais foi a Oeste de Minas.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas, EFOM, inaugurada em 1880⁷², foi a primeira via férrea em território mineiro cuja origem da iniciativa, seu traçado, capitais e localização da sede foram exclusivos da própria província mineira⁷³. O objetivo era, por um lado, ligar a região centro-oeste mineira ao Rio de Janeiro, e, por outro lado, atingir a fronteira mineira até a divisa com Goiás. Produtora de gado e de gêneros agrícolas que abasteciam principalmente o Rio de Janeiro, a porção centro-oeste mineira forneceu basicamente estes itens para a formação de receitas nos primeiros anos da ferrovia, como cereais, toucinho e fumo (SANTOS, 2009, p. 99-102). Contudo, depois de 1890 houve uma tendência a um pequeno

⁷¹ Com o avanço dos padrões tecnológicos e culturais burgueses ao longo do século XIX, o desejo de se levar e trazer os símbolos mais expressivos da era industrial se ampliou. Nas palavras de um autor, “a vertigem fantasmagórica do homem moderno possui um mesmo fundo, tanto nos “centros” quanto nas “periferias” do sistema” (HARDMAM, 2005, p. 27).

⁷² A inauguração oficial foi em 1881, com a inauguração da estação de São João del Rei (SANTOS, 2009, p. 103).

⁷³ A Oeste de Minas contou inicialmente com o auxílio financeiro provincial de 9:000\$000 por quilômetro construído, no trecho até a cidade de Lavras, o que configurava uma subvenção quilômetro (LIMA, 2003, p. 80-82; SANTOS, 2009, p. 93-95). Posteriormente, para outros trechos, a empresa contou com a garantia de juros sobre o capital investido, que parte era definida pelo governo central e parte pelo governo provincial/estadual. O percentual total oscilava entre 5% e 7%.

aumento de transporte de café, em boa medida pelo aumento da produção em distritos do município de Lavras, sendo eles Nepomuceno e Perdões⁷⁴.

Com a expansão das linhas, que exigiu o empréstimo de vultosos recursos, os déficits operacionais foram cada vez mais recorrentes, e a EFOM entrou em dificuldades financeiras (LIMA, 2003, p. 99-100; SANTOS, 2009, p. 115-116). A companhia faliu em 1899, e, em 1903, o governo federal a adquiriu em um leilão por 15 mil contos e assumiu seu controle, possivelmente para impedir que a casa bancária alemã detentora de parte de suas dívidas a administrasse⁷⁵. E foi ao longo da primeira metade do século XX que a “Oeste” assumiu o papel de ferrovia integradora entre parte do “sertão mineiro” e o litoral do Rio de Janeiro (LIMA, 2003, p. 104-106). Em sua expansão máxima, ligou Goiandira, estado de Goiás, à Angra Reis, no estado do Rio de Janeiro, já nos anos 1940, momento quando suas linhas, desde 1931, se configuravam como Rede Mineira de Viação, juntamente com as linhas da Rede Sul Mineira.

A exemplo do que ocorreu com as vias férreas da Mata, região pioneira, o auxílio público à EFOM foi fundamental para que seu empreendimento se tornasse realidade (SANTOS, 2009, p. 113-115). De uma maneira ou de outra, o Estado participou de forma ativa na promoção de empresas de serviços públicos, onde o caso das estradas de ferro foi o mais emblemático. Em grande parte do Brasil⁷⁶, os subsídios financeiros foram essenciais para o deslanche ferroviário, embora interesses especulativos fossem o outro lado da moeda⁷⁷ (SANTOS, 2009, p. 86). E todos estes fatores coexistiram no caso da Oeste de Minas. A Oeste, durante o período da Primeira República, ainda absorveu outras duas pequenas companhias que construíram trilhos em parte do “sertão mineiro”: as estradas de ferro Goiás e a Paracatu.

A Estrada de Ferro Goiás, EFG, foi criada em 1906, e inaugurou seus primeiros trechos em 1908 (LIMA, 2003, p. 107). A exemplo de outras estradas de ferro brasileiras neste período, a EFG aproveitou a oferta de capitais em Paris e contraiu um empréstimo com banqueiros franceses para se organizar. De um capital total de 25 mil contos, 10 mil se constituíam em 56.658 ações de 500 francos cada, além de 8 mil contos relativos a 50.000

⁷⁴ Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais, disponíveis em crl.edu/brazil.

⁷⁵ O mesmo temor ocorreu quando a Rede Sul Mineira foi liquidada e os governos federal e estadual entraram em acordo para que o segundo a arrendasse, uma vez que banqueiros franceses eram grandes credores da Companhia. Veremos a respeito na segunda parte da tese.

⁷⁶ Mostramos no primeiro capítulo que a presença do Estado foi extensiva nos casos latino-americanos, variando apenas a forma e intensidade. Auxílios como garantias de juros também foram utilizados em alguns países europeus, tendo sido a Rússia a pioneira nesta modalidade (CASTRO, 1976, p. 45).

⁷⁷ No sexto capítulo veremos sobre a “febre especulativa” da Bolsa do Rio de Janeiro no pós-guerra, cujo núcleo estava em torno dos papéis da Rede Sul Mineira.

obrigações de também 500 francos cada (LLOYD, 1913, Estrada de Ferro Goiás). Este total equivalia a 25 milhões de francos emprestados em 1906, que em 1910 foi complementado por um segundo empréstimo de 100 milhões de francos (OLIVEIRA, 2007, p. 75). Desde fins do século XIX, era forte a intensão da elite goiana de conectar a porção sul do estado ao complexo econômico paulista, principalmente depois do avanço dos trilhos da Companhia Mogiana pela região do Triângulo Mineiro (OLIVEIRA, 2007, Introdução). Após uma série de dificuldades e debates acerca do traçado, duas frentes foram inicialmente atacadas: uma linha que partia de Formiga, no centro Oeste Mineiro, e até então ponta da chamada Linha Tronco da Oeste de Minas, e outra partindo de Araguari, no Triângulo Mineiro e ponta de trilhos do Ramal de Catalão da Mogiana.

Dessa forma, a EFG cumpriu duas importantes funções. Em primeiro lugar, possibilitou que outra porção do Centro-Oeste brasileiro fosse definitivamente integrada à economia da região sudeste, uma vez que o gado proveniente de Goiás e que já era encaminhado à São Paulo, pela Mogiana ou por outras vias terrestres, agora possuía melhores condições de transporte. Em segundo lugar, sua função estratégica e política também foi admirável. A Companhia, que falira em 1920, teve o seu trecho que partia de Formiga incorporado à Oeste de Minas, e o outro que partia do Ramal de Catalão da Mogiana foi administrado diretamente pelo governo federal. Com isso, a ligação planejada do Triângulo Mineiro com a região Central do estado de Minas, via Uberaba, se concretizou em 1926, no mesmo ano em que outra ligação da EFOM com o Sul de Minas Gerais foi concluída, através do Ramal de Lavras da Sul Mineira, construído em 1918-1926. No caso do Triângulo, havia ainda um agravante: um movimento político formado que defendia a separação da região, haja vista as frágeis relações com o restante do estado. Servidos pela Mogiana desde o fim do XIX, o Triângulo estava muito mais ligado ao estado de São Paulo do que a Minas⁷⁸. Tanto Sul quanto o Triângulo estavam mais ligados às regiões externas ao estado do que com a própria Minas Gerais. Tal pretensão ia ao sentido de se diminuir a fragmentação econômica mineira, para fortalecer os laços internos, principalmente com a região central do estado e sua capital Belo Horizonte. Além disso, a Oeste de Minas tornou-se a maior empresa ferroviária do estado de Minas Gerais e terceira maior do Brasil, com um total de 1.806 quilômetros em 1922 (LIMA, 2003, p. 112).

⁷⁸ Em trabalho anterior, apresentamos alguns estudos que mostram a drenagem das economias de parte de alguns estados em direção a outras regiões “externas”, de produção e comércio mais dinâmicos. No caso de Minas Gerais, parte do Sul e quase todo o Triângulo se encaixam nesta perspectiva, uma vez que possuíam laços mais estreitos com São Paulo ou com o Rio de Janeiro. E as ferrovias foram um excelente termômetro de tal aspecto, principalmente através da Mogiana, como muito bem reconheceu Odilon Nogueira Matos em *Café e Ferrovias* (MATOS, 1974).

Já a Estrada de Ferro Paracatu, que a exemplo da Muzambinho nunca atingiu o município homônimo, foi de vida mais curta e condições financeiras mais frágeis. Concedida pelo estado de Minas Gerais e inaugurada em 1912 pela Companhia Norte de Minas, foi a única além da Sul Mineira que gozou de garantias de juros por parte do governo estadual depois de 1910, pois seu contrato de 1912 previa garantias de juros em ouro de 6% ao ano, sobre um capital máximo de 30 contos por quilômetro (MINAS GERAIS, 1916, p. 116-117). Mas em 1913 esta garantia foi suspensa por conta de um empréstimo do governo mineiro de 1.000 contos, destinados à finalização da primeira seção da estrada, valor no qual a empresa não conseguiu honrar e nem mesmo finalizar o referido trecho. Dessa forma, em 1916 o governo estadual declarou caducidade da concessão, e em 1919 o mesmo governo adquiriu a ferrovia por 1.900 contos, quando passou a administrá-la diretamente (MINAS GERAIS, 1920, p. 105-106). Tendo o transporte de gado e madeiras como principais itens de sua pauta, seu tráfego era reconhecidamente baixo, sendo que dentre suas principais cidades estavam Pará de Minas e Bom Despacho, ambas no centro-oeste mineiro. Antes mesmo de ser entregue à administração da Oeste de Minas, o próprio governo reconheceu que:

A densidade da população da zona é diminuta, como aliás sucede a todo o sertão, de modo que a construção pura e simples da estrada seria uma obra incompleta, pela falta de braços que incrementassem a produção e garantissem o tráfego da estrada. Por este motivo, o governo adquiriu terrenos à margem da linha para a criação de colônias agrícolas, já se achando criado o primeiro núcleo no km. 36. (MINAS GERAIS, 1920, p. 107).

Com isso, a Oeste reforçava seu caráter de ferrovia que “interiorizava seus trilhos”, e a partir de um aparente vazio deveria criar algo novo, que de alguma forma lembrasse e representasse os locais do outro lado da ponta dos trilhos: o centro comercial e urbano, a capital, e mesmo o litoral. O apoio financeiro ou o controle direto do Estado também configurava como a expressão de sua vontade, ao estar de alguma forma presente nos pontos mais distantes ou isolados do interior.

A influência do ideal de modernização do sertão sobre as sociedades tradicionais, no caso específico das ferrovias, ultrapassou o universo econômico, político e social, alcançando o âmbito da transformação cultural. A ferrovia promoveu uma ressignificação das terras brasileiras. O sertão se transformou em palco da civilização. Estações inauguraram povoados e lhe deram nomes (LIMA, 2003, p. 22).

Além disso, uma vez que o gado figurava como um de seus principais itens, os trilhos da Paracatu serviriam para reforçar o perfil da pecuária mineira: o transporte de animais vivos até um grande centro consumidor, neste caso o Rio de Janeiro. E neste ponto em específico, a região que mais perdeu com as novas conexões ferroviárias que transportavam gado era o próprio sul-mineiro. Além da concorrência gaúcha, internamente a região perdia espaço para o Centro-Oeste, parte do Leste (com o avanço dos trilhos da Leopoldina até Caratinga) e também Triângulo. Nestas regiões estavam os municípios com os maiores rebanhos bovinos (Centro-Oeste e Triângulo) e algumas também com os maiores rebanhos suínos (Leste), cujo topo ainda listava algumas cidades sul-mineiras. Os quadros 2.1 e 2.2, localizados à frente, nos permitem visualizar esta realidade. O Triângulo Mineiro não só se conectou diretamente por via férrea à Ribeirão Preto, no interior do Oeste de São Paulo, como ainda inovou ao criar raças novas a partir da experiência com tipos de gado indianos (WIRTH, 1982, p. 90-91). Assim, a perspectiva de receitas do item que um dia foi o mais lucrativo na região do Sul de Minas Gerais, se mostrava cada vez mais distante.

Quadro 2.1 – Dez maiores municípios* mineiros em rebanho de gados bovino e suíno (1920)

Município	Bovinos	%	Município	Suínos	%
Paracatu	334.999	4,87	Caratinga	491.552	11,59
Uberaba	255.884	3,72	Pouso Alegre	239.362	5,64
Frutal	167.951	2,44	Guanhães	116.145	2,74
Patrocínio	154.056	2,24	Cambuí	113.192	2,67
Araçuaí	151.801	2,20	Manhuaçu	95.472	2,25
Patos de Minas	140.732	2,04	Serro	86.209	2,03
Ituiutaba	138.274	2,01	Teófilo Otoni	77.133	1,81
Brasília de Minas	132.948	1,93	Ouro Fino	75.645	1,78
Barbacena	129.139	1,87	Paraisópolis	68.835	1,62
Salinas	120.754	1,75	Camanducaia	63.080	1,48
Total parcial	1.726.538	25,07	Total parcial	1.426.625	33,61
Total estadual	6.875.953	100	Total estadual	4.239.731	100

Fonte: RGB de 1920, 1923. Elaboração do autor.

*Nome atual dos municípios.

O quadro acima nos mostra que já não havia nenhum município sul-mineiro entre os maiores em rebanho de gado bovino. Com exceção de Barbacena, todos eles se concentravam

no Centro-Oeste, Norte e Triângulo. Já dentre aqueles municípios com maiores números de suínos, o Sul de Minas Gerais ainda tinha lugar de destaque, sendo Pouso Alegre, Ouro Fino e Paraisópolis servidas pela Rede Sul Mineira. Já Cambuí e Camanducaia não eram servidas por vias férreas, mas estavam na área de influência da Estrada de Ferro Bragantina (em Bragança Paulista e Vargem) e do Ramal de Amparo da Mogiana, enviando principalmente fumo, café e gado (SILVA, 2012, p. 85-86).

Quadro 2.2 – Produção de bovinos e suínos de Minas Gerais em 1923, por zona

Zona	População	Área (km2)	Bovinos	%	Suínos	%
Central	1.189.329	85.420	146.217	7,34	253.374	10,62
Leste	586.975	59.374	59.421	2,98	243.470	10,20
Mata	1.789.342	55.815	269.659	13,53	484.781	20,32
Norte	295.418	59.675	147.903	7,42	118.766	4,98
Nordeste	536.875	74.047	138.312	6,94	185.647	7,78
Noroeste	81.762	69.102	135.576	6,80	67.481	2,83
Oeste	768.537	59.404	284.649	14,29	340.427	14,27
Sul	1.592.114	58.980	352.437	17,69	486.573	20,40
Triângulo	468.501	80.616	457.554	22,97	204.531	8,57
Cálculo	7.308.853	602.433	1.991.728	99,96	2.385.050	99,97
Total	7.308.853	602.239	1.986.840	100	2.387.520	100

Fonte: Serviço de Estatística Geral da Secretaria da Agricultura. *Estado de Minas Gerais – Cartograma da produção extrativa, agrícola e pecuária*. Imprensa Oficial, 1929. Elaboração do autor.

*População para 1928.

Com a tabela acima, produção de animais por zona, mais uma vez fica evidente o papel de liderança da produção suína sul-mineira. Por outro lado, a Mata, que transportava seus animais pela Leopoldina ou pela Central do Brasil, praticamente alcançou o Sul do estado, e em seguida aparece o Oeste. No caso dos bovinos, o Sul aparece em segundo lugar, seguido pelo Oeste e Mata. Em primeiro lugar, posição que não mais será ameaçada, aparece o Triângulo Mineiro, que com apenas um terço da população da região sul-mineira, já possuía 100 mil cabeças a mais em seu rebanho. Servida pelas linhas da Mogiana, transportava estes animais para abatedouros e frigoríficos no estado de São Paulo.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, através de seu Ramal de Jaguará a Catalão, atingiu cidades mineiras do Triângulo a partir de 1888, e em 1889 chegou a Uberaba, a principal cidade deste espaço neste período. A economia desta região, até a chegada da

ferrovia, estava voltada para gêneros de alimento como arroz e, principalmente, criação de gado. Já criado em abundância na região, os animais também eram trazidos de Goiás e Mato Grosso para a engorda, ampliando os ganhos de criadores triangulinos. O tipo Zebu, trazido da Índia com fins de cruzamento, se tornou o preferido entre pecuaristas da região e em alguns anos se disseminou por parte das regiões Sudeste e Centro-Oeste do país, e em um momento em que o consumo de carne e sua industrialização estavam em franca expansão. Isso não agradou a criadores que mantinham sua crença na importação de tipos europeus, sobretudo ingleses, ou aqueles que viam na seleção genética do tipo nacional, especialmente o Caracu, o futuro de nossa criação bovina (MEDRADO, 2013, p. 6-11).

Após a chegada da ferrovia, o café também ocupou a produção de alguns municípios triangulinos, em geral aqueles mais próximos da fronteira com o estado de São Paulo (OLIVEIRA, 2014, p. 4). Era uma produção mais modesta que aquela observada em outras cidades como Franca e Ribeirão Preto, e mesmo em outros municípios mineiros onde o plantio de café era mais intenso, é verdade, mas foi outro item que veio ser somado à produção diversificada dos municípios de Conquista e Sacramento. Além disso, a Oeste de Minas também construiu um Ramal que ligou o Triângulo à capital mineira, nos anos 1920, cujo o sentido era político e estratégico. Com ajuda dos trilhos da Mogiana, a região se tornou uma das principais referências para pecuária no país, além de ampliar sua produção agrícola e se tornar referência no agronegócio.

Perfil um pouco diferente apresentou os ramais da Mogiana na porção sudoeste do estado. Já em 1886 inaugurou-se o Ramal de Caldas, a partir da linha tronco da Mogiana na antiga estação de Cascavel (depois Aguai), entre os municípios de Mogi-Guaçu e Casa Branca, e tinha como objetivo transportar a produção dos municípios de São João da Boa Vista (SP) e Caldas (MG). O ponto final foi no ainda distrito de Poços de Caldas, que em 1889 se emancipou e registrou um crescimento vigoroso. Estância hidromineral colada à fronteira paulista, Poços jamais foi ligada por via férrea a qualquer outro ponto em Minas Gerais, e a cidade funcionou como balneário para turistas de São Paulo, função que ainda conserva até hoje. Além disso, serviu como estação de embarque de vários produtos agrícolas e pastoris como fumo, queijos e café, sendo esta sua principal mercadoria exportada. Não só a produção do município, mas de outros próximos como Machado e Areado, tributários da Companhia Muzambinho, era parcialmente encaminhada para embarque na estação de Poços de Caldas (SILVA, 2012, p. 139-142).

O segundo ponto onde a Mogiana atingiu a região sul-mineira foi o Ramal de Guaxupé, em 1904. Aberto em 1903, a concessão pertencia ao coronel Joaquim Augusto

Ribeiro do Vale, importante fazendeiro de café na região, e cujo sobrenome foi utilizado para a estação inicial do pequeno ramal de 44 quilômetros⁷⁹. A estação de Ribeiro do Vale ficava na saída do Ramal de Mococa (SP), ligação direta com a Linha Tronco da Mogiana através da estação de Casa Branca (SILVA, 2012, p. 142-143). Com um embarque de café bastante significativo, este ramal acabou sendo o ponto de partida para outros três da Mogiana construídos a partir da 1912: Biguatinga, Passos e Juréia⁸⁰. Embora houvesse alguma diversificação produtiva nestes trechos, principalmente com o gado e seus derivados em Passos e São Sebastião do Paraíso, foi o café que mais gerou renda aos ramais da Mogiana em solo sul-mineiro. Inclusive, houve uma progressiva especialização produtiva em municípios como Guaranésia, Guaxupé, Monte Santo e Muzambinho (SAES e CASTILHO, 2016). De maneira mais precoce que grande parte da região, nestes locais o café já estava em expansão nos anos 1880, e com a aproximação dos trilhos da Mogiana a especialização cafeeira foi uma realidade. Mesmo em São Sebastião do Paraíso, cujo comércio de gado ainda ganhou impulso durante a Primeira Guerra e concentrou quase todo o embarque de animais da Mogiana no Sul de Minas em 1915-1918 (OLIVEIRA, 2016, p. 453-455), a especialização agrícola foi uma realidade. Sendo São Sebastião o município com a maior produção estimada de café na safra 1909-1910, com quase 200 mil sacas (JACOB, 1911, p. 56), a cidade foi ponta da Estrada de Ferro São Paulo e Minas desde 1911, e a partir de 1914 contou também com uma estação da Mogiana, no ramal que chegou até Passos. Pelo recenseamento de 1920, era o segundo maior município em área ocupada com o plantio de café, com 19 mil hectares, representado 12% de toda a região sul-mineira (SAES e CASTILHO, 2016, p. 112). Atuando em uma área cujas as primeiras concessões pertenceram à Minas e Rio e depois Muzambinho, a Mogiana definitivamente drenou parte da produção que seria carreada pela Rede Sul Mineira, principalmente quanto ao transporte de café.

Por último, citemos o caso das ferrovias que precederam a Rede Sul Mineira, com seus respectivos perfis de transporte. Localizadas em uma região que desde o século XVIII possuía uma importante função econômica, a construção das primeiras linhas foi objetivada com o fim de levar até o Rio de Janeiro, de uma forma mais rápida e eficiente, a produção de gêneros de

⁷⁹ Nos capítulos 5 e 6 veremos que além deste curto ramal de Guaxupé (Mogiana), também Machado, Três Pontas e São Gonçalo do Sapucaí (todos os três construídos nos anos 1920) possuíram pequenos trechos e foram exceções na região, ao qual chamaremos de “pequenos intentos do café”. Foram bancados por cafeicultores locais que não tinham acesso direto à ferrovia, algo que não ocorreu com o restante da malha férrea na região. Porém, a participação do Estado também foi importante, pois tais companhias sequer possuíam material rodante suficiente.

⁸⁰ Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (RCMEF) e www.estacoesferroviarias.com.br, visitado em 19/05/2017.

consumo já produzidos para fins de abastecimento (CAMPOS, 2012; SILVA, 2012). Inaugurada em 1884 e tendo sido a primeira ferrovia a cortar a região, em seu primeiro decênio de funcionamento a Estrada de Ferro Minas e Rio tinha entre os itens que mais geravam receitas as mercadorias e o gado (somente em dois anos este foi superado pela receita dos passageiros), sendo que entre 1884 e 1888 a receita do café era menor mesmo que sal (importação), fumo e toucinho (ambos de exportação). Ou seja, era um quadro muito semelhante àquele da Estrada de Ferro Oeste de Minas em seus primeiros anos. Até 1890, a receita do transporte de gado chegou a representar quase 30% da receita total da Companhia. Depois disso, e até 1909, ou seja, antes de ser arrendada à Sapucaí em 1910, a média da participação do gado na formação da receita do tráfego ficou próxima de 20% na maioria dos anos, e, mesmo que seu coeficiente de tráfego tenha apresentado a modéstia média de 79,93% entre 1884 e 1909, nunca apresentou um déficit operacional em seus balanços. É um percentual de transporte de animais praticamente inexistente em qualquer outra ferrovia brasileira, com exceção da Estrada de Ferro Sobral, uma ferrovia de 216 quilômetros no interior do Ceará, e, como outras no Nordeste, chamada de “ferrovia da seca” (CAMELO FILHO, 2000)⁸¹. Mais tarde foi administrada pelo governo federal através da Rede de Viação Cearense.

Para se ter uma ideia da importância do transporte de animais para o tráfego da Minas e Rio, em 1901, daquelas ferrovias cuja a concessão pertencia à União, somente duas delas tinha uma receita proveniente do transporte de animais acima de 100 contos: a Central do Brasil, com mais de seus 1.200 quilômetros de extensão, e a Minas e Rio, com apenas 170 quilômetros. Se a primeira registrou uma receita de 754 contos referente ao transporte de animais, 2% de suas receitas totais, na segunda foram expressivos 356 contos, ou 17% da receita da companhia. Mas quando comparamos a receita do tráfego por quilômetro trafegado é que a particularidade da Minas e Rio se sobressai: se na Central do Brasil esta média era de quase 600 mil réis, a terceira maior dentre as ferrovias de concessão federal⁸², na Minas e Rio ela foi de impressionantes 2 contos.

Entre 1908 e 1909 a Muzambinho foi entregue à Minas e Rio, e ambas funcionaram sob a administração provisória do governo federal. Nos últimos anos antes do arrendamento, a importância do transporte de animais começava a não mostrar a mesma vitalidade de antes. A

⁸¹ Segundo José Vieira Camelo Filho, as “ferrovias da seca” visavam criar frentes de trabalho em locais severamente atingidos por estiagens, como era o caso de partes do interior cearense, e ao mesmo tempo fornecer condições capazes de melhorar a infraestrutura local (CAMELO FILHO, 2000, p. 101).

⁸² A exceção foi a média de 655 réis do pequeno Ramal de Itararé da Estrada de Ferro Sorocabana, de aproximados 43 quilômetros e próximo da divisa com o estado do Paraná.

receita do tráfego por quilômetro trafegado já apresentava uma sensível queda em 1908, com 1.800\$, e no ano seguinte somente 1.000\$, ante seu impressionante índice de 2.000\$ de 1901. As outras estradas cuja a participação do gado era expressiva mostraram um comportamento inverso, pois a Central do Brasil chegou a 667 mil-réis em 1908, e 733 em 1909. Outro destaque foi a Santos a Jundiaí, que em 1908 chegou a 359 mil réis e no ano seguinte a 468, ante o 176 mil réis de 1901. Isso era a expressão do aumento do transporte de gado proveniente de ferrovias paulistas como a Sorocabana e a Mogiana, sendo que esta já transportava gado de seu ramal no Triângulo Mineiro.

Em 1910, primeiro ano de arrendamento e da criação da Sul Mineira, o transporte de animais começava a ter um menor peso relativo nas receitas totais. Seu transporte rendeu aproximadamente 500 contos, ou pouco mais de um terço dos 1.300 da Central do Brasil. Mas, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul com seus aproximados 2.000 quilômetros, neste mesmo ano, também apresentou quase 500 contos da receita dos animais, o que mostrava a importância deste setor para a ferrovia gaúcha, com a substancial diferença que este gado não era, em sua grande parte, levado vivo para fora do estado, mas sim sob a forma de diversos produtos. Para a formação das receitas, contudo, a média da estrada gaúcha não passava de 4%, a mesma a que chegou a Central do Brasil.

Já a Sul Mineira, viu a participação deste cair para 14% na formação de suas receitas, enquanto que a Sobral apresentou um índice com um leve aumento, tendo ficado em 18,9% em 1910 (MVOP, 1913). Isto mostra que as possibilidades de aumento de renda pela forma tradicional de transporte de animais não apresentariam grandes expectativas, o que se confirmou depois de 1910. O principal termômetro desta questão, a feira de gado de Três Corações, entrou em crise e foi extinta em 1922 (ROSA e SAES, 2012), outro elemento que vem a corroborar o que tentamos demonstrar através dos quadros 2.1 e 2.2.

Com isso, os sul-mineiros, em uma tentativa desesperada, tomaram partido na campanha de ataques e descrédito no cruzamento do gado indiano Zebu, realizada intensamente na imprensa, principalmente em São Paulo e Minas Gerais. Mesmo em Alfenas, pequeno município sul-mineiro e razoável exportador de gado, o desdém com uma pretensão científica, mas recheado de expressões religiosas, deu a tônica em um jornal⁸³. A região como um todo foi aquela que mais viu sua parcela de participação no comércio de carnes despencar. Perdia espaço para regiões em Minas e fora dela. Com isso, uma vez que produtos tradicionais como o toucinho e fumo também sofriam intensa concorrência de outros estados como Bahia

⁸³ Em especial o jornal *O Archivo*, em suas edições de 10, 11, 14 e 20 de 1915.

e Rio Grande do Sul, restava ao café assumir a posição que outrora fora da pecuária, mas seu futuro, neste período, não se mostrara tão promissor quanto aguardado pelos administradores das ferrovias.

O transporte de café pela Minas e Rio só tomou maiores vultos quando foram inauguradas as duas outras ferrovias sul-mineiras que eram tributárias à sua linha: a Cia. Viação Férrea Sapucaí, em 1891, e a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, em 1892. Com a inauguração da Minas e Rio em 1884, o café começou a se disseminar de forma um pouco mais intensa na região, embora sua produção tivesse vulto somente em alguns municípios. Mas quando estas duas estradas foram abertas, a expectativa de seu transporte já era tão aguardada quanto à das outras mercadorias. Em 1893 a receita do café já era maior que qualquer outra mercadoria nas três ferrovias sul-mineiras, e em 1897 ela ultrapassou a renda dos animais pela primeira vez na Minas e Rio. A razão disto era que as estações de municípios cafeeiros da Sapucaí e Muzambinho foram abertas neste último ano, como Ouro Fino e Jacutinga na primeira, e Areado na segunda (SILVA, 2012, Cap. 3). Curiosamente, a quantidade de café embarcado na Minas e Rio continuava a ser irrisória, mas dentre as três ferrovias, ela era aquela que mais colhia os benefícios de seu transporte, pois ela obrigatoriamente levava as mercadorias das outras duas até a estação de Cruzeiro, entroncamento com a Central do Brasil.

Com isso, ainda que de forma tardia, o café se expandia no Sul de Minas Gerais e era responsável por uma lenta transição da base produtiva da região, que hoje é a principal região produtora do tipo arábica no país. Seus laços externos à província e depois estado de Minas Gerais, existentes desde o século XVIII, foram reforçados e ampliados com a ferrovia e o crescimento da exportação cafeeira. Ao invés de criar um mercado integrado no estado, como ocorreu no caso gaúcho, estes fatores intensificaram uma relação de dependência existente entre a região e a cidade do Rio Janeiro e/ou o estado de São Paulo (estabelecimentos comerciais, crédito e serviços). Neste último caso, a região servida diretamente pelos trilhos da Mogiana é que estava mais intimamente na órbita paulista, principalmente com a cidade de Campinas (MATOS, 1974, p. 122-123). Essa proximidade histórica e estreitas relações, se por um lado, criou no Sul de Minas Gerais uma relativa estrutura urbana e de serviços que a colocou entre as regiões mais ricas e desenvolvidas de Minas Gerais, por outro lado, criou uma dependência e relação de “clientela” com a cidade do Rio e com o estado de São Paulo (WIRTH, 1982, p. 77-79). Uma de suas maiores expressões talvez tenha sido os balneários hidrominerais da região, que contavam com turistas paulistas e, principalmente, cariocas em

sua grande maioria⁸⁴. Além disso, Richard Graham, que reconheceu o papel importante da ferrovia no desenvolvimento industrial brasileiro, principalmente na distribuição para consumo de mercadorias, ao tratar em especial sobre o mercado da farinha de trigo, destacou que “o Sul de Minas Gerais era um ponto de conflito entre os produtos do Rio de Janeiro e São Paulo, precisamente porque havia estradas de ferro naquela região que serviam a ambos os centros industriais” (GRAHAM, 1973, p. 132). E além do trigo, o açúcar foi outro item que encontrou na ferrovia uma forma de ganhar mais mercado consumidor. A região sul-mineira, que produzia vários derivados da cana e importava pouco açúcar, passou a importar este produto em grandes quantidades depois da inauguração da estrada de ferro (SILVA, 2012, p. 74-76).

Por último, merece destaque ainda o perfil da porção mais a sudeste da região sul-mineira, servida pela Linha da Barra da antiga Sapucaí. Integrante de parte do chamado “Sertão da Mantiqueira” (ALVES, 1993), se localiza em uma área entre o “Caminho Velho”, a oeste, e “Caminho Novo”, a leste, da antiga Estrada Real das Minas, percurso que já no período colonial ligava a cidade do Rio de Janeiro às cidades de Ouro Preto e Diamantina. Esta porção fica no limite do Sul de Minas com a Zona da Mata e o estado do Rio de Janeiro, e com este último teceu suas relações comerciais, não só com a capital, mas também com outras cidades daquele estado, principalmente no Vale do Paraíba Fluminense, como Barra Mansa e Resende, próximas das divisas de Minas Gerais e São Paulo⁸⁵. Ao longo de boa parte do XIX, e pelo menos até os anos 1940, quase todas estas localidades ainda pertenciam à Aiuruoca ou Baependi, dois dos mais antigos municípios da região, e que possuíam à época do desmembramento da Comarca do Rio da Mortes (1833) grandes extensões de terras. Ambas surgiram a partir de algumas atividades ligadas à mineração. Ao longo do XIX, embora as fazendas possuíssem alto grau de suficiência e fossem praticamente isoladas entre si (ALVES, 1993, Cap. 3), algumas porções desta área desenvolveram um intenso comércio com a província do Rio. Mas após um período de relativo crescimento, com o desenvolvimento de produções como fumo, queijos e pecuária, a região entrou em processo de baixa de suas atividades comerciais, no momento em que o restante da região apresentava relativa prosperidade. Um dos principais casos é exemplo do fumo de Baependi, muito comercializado e conhecido no XIX, perdeu espaço para aquele de outros locais, principalmente Itajubá e Jaguari, atual Camanducaia (SAES e CASTILHO, 2016, p. 103).

⁸⁴ Cambuquira, Caxambu, Lambari, São Lourenço e Poços de Caldas eram os principais destinos turísticos que, além de exportarem águas minerais, ainda hoje são procuradas por muitos visitantes.

⁸⁵ O traçado original da Minas e Rio previa a saída de Resende. Posteriormente foi alterado, principalmente por questões políticas, para a cidade de Cruzeiro (SILVA, 2012, p. 112).

Contudo, mesmo sofrendo concorrência de outras porções e não registrando os mesmos processos de urbanização do Sul/Sudoeste mineiros, com um transporte rápido e que proporcionava fretes mais baratos, a região ganhou algum alento com a possibilidade de escoar os excedentes produzidos para outros municípios, localizados nas estações da Sul Mineira no próprio estado, ou cidades servidas pela Central do Brasil no Rio de Janeiro. Mas para a companhia, as pequenas rendas provenientes deste trecho foram motivos de permanentes déficits.

De qualquer forma, tanto o “Sul da Sul Mineira” e o “Sul da Mogiana” se configuraram eles mesmos como periferia no sistema. Apresentaram um razoável processo de urbanização, atividades capitalistas como alguma manufatura e casas bancárias. Mas, frequentemente, tais atividades estavam em estreita dependência de capitais de outras localidades ou do poder público, a exemplo das próprias ferrovias. Importante na pauta exportadora ferroviária sul-mineira, o café não foi capaz de gerar receitas que levassem os índices operacionais da Rede Sul Mineira a um patamar mais elevado. Além disso, as exportações sul-mineiras de café se ampliaram quando as primeiras crises mais sérias se abateram sobre o mercado nacional e mundial, o que diminuía os efeitos multiplicadores de seus resultados nos anos de abonação.

DO PORTO PARA INTERIOR, E SÓ: AS ESTRADAS DE FERRO BAHIA E MINAS E VITÓRIA A MINAS

As duas últimas estradas de ferro mineiras a serem tratadas exprimem uma das características mais expressivas do conjunto de caminhos construídos na América Latina: construídas a partir de um porto, permaneceram isoladas por um longo tempo (E. F. Vitória Minas) ou todo o tempo de sua existência (E. F. Bahia e Minas). Ainda que isso estivesse longe de seus respectivos projetos iniciais, foi a realidade que lhes acometeu, considerando o período que vai até o fim da Primeira República, ou, no limite, até 1934. É certo também que a fortuna sorriu melhor para o futuro da Vitória a Minas, e hoje é uma referência no transporte de cargas no Brasil, com a mais alta taxa de tráfego nacional em seus 905 quilômetros, carreando aproximadamente 40% de todo o transporte ferroviário de cargas no país⁸⁶. Por outro lado, a Bahia e Minas, cuja extensão total foi de 577 quilômetros, foi extinta em 1966, agravando o já existente delicado quadro econômico-social da região a que servia. Ainda que

⁸⁶ Disponível em: <http://www.vli-logistica.com/pt-br/node/53>. Último acesso em 18/05/2017.

isoladas, ambas as estradas tiveram uma relação mais próxima com o objetivo de penetração dos trilhos pelo interior do estado, embora a Vitória a Minas tenha posteriormente alterado o seu “sentido”. Vejamos primeiro o caso da Bahia e Minas.

O passado da Estrada de Ferro Bahia e Minas, a EFBM, nos remete ao projeto de exploração e colonização da região do atual Vale do Mucuri, no Nordeste mineiro, “última fronteira agrícola do sudeste brasileiro” (MARTINS, 2015, p. 413). Região de mata densa e efetiva presença indígena, sua ocupação guardou estreitas relações com a Companhia de Navegação do Mucuri, criada em 1847 e inaugurada em 1852 pelos irmãos Teófilo e Honório Otoni (GIFFONI, 2006, p. 14-15). Tomada de dificuldades e apuros, a companhia foi encampada pelo governo imperial e extinta na década seguinte. Contudo, os projetos de exploração da região e da ligação do litoral do Sul da Bahia com o Norte e Nordeste de Minas Gerais⁸⁷ foram levados a cabo pela concessão da província da Bahia para a companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas, através da figura do engenheiro Miguel de Teive e Argolo. Inaugurada em 1882, adentrou território mineiro nos últimos anos do século XIX e em 1898 atingiu Teófilo Otoni, principal cidade da região e ponta dos trilhos até 1918. Após um curto período de controle pelo governo do estado, entre 1904 e 1912 ela foi arrendada provisoriamente a particulares de origem nacional, até que o governo federal a encampou para arrendá-la à *Chemins de Fer Federaux de l'Est Bresilien*. Este arrendamento, que incluía também outras estradas na Bahia, durou até 1935, quando o governo federal assumiu sua administração através da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Em 1942 atingiu seu ponto final, na cidade de Araçuaí.

Quanto ao seu transporte, suas principais mercadorias transportadas até aproximadamente 1930 foram madeiras e café. O Vale do Mucuri era coberto por Mata Atlântica e densa vegetação, e vários tipos de madeiras nobres como jacarandás, perobas e mesmo pau-brasil sustentaram a exploração madeireira, que foi uma das principais atividades econômicas da região até os anos 1970 (MARTINS, 2015, p. 435). Atualmente, a região sofre as consequências do desmatamento desenfreado. Já o café, plantado principalmente no que hoje é o município de Teófilo Otoni e adjacências, chegou a gerar riquezas, e a representar receitas importantes para a estrada. Mas nunca chegou a ser produzido de forma generalizada, e seu cultivo parece ter seguido um estilo de agricultura mais predatória, que em pouco tempo

⁸⁷ E aqui fica a proximidade dos objetivos da Bahia e Minas e Vitória a Minas. Ciente da ausência de um porto na província e a dependência do Rio de Janeiro e Santos, a ideia de se conectar Minas com outros portos de forma mais direta, através de transporte e meios de comunicação modernos, surge como solução em diversos projetos, das quais estes dois se tornaram realidade, embora os planos envolvessem maiores extensões de trilhos rumo ao interior, assim como conexões com outras ferrovias.

levou ao empobrecimento do solo (MARTINS, 2015, p. 437), processo semelhante àquele registrado no Rio de Janeiro e Vale do Paraíba Paulista (PRADO JR., 2008, p. 161-164).

A saúde financeira da Bahia e Minas, durante o período que nos ocupamos, oscilou entre saldos e déficits. O primeiro predominou entre 1885 e 1893 e 1904 e 1916 (GIFFONI, 2006, p. 205), o que atesta que seus déficits também estiveram ligados às crises conjecturais que afetaram as ferrovias brasileiras, como aquela dos anos 1890 e a decorrente dos problemas que envolveram a Primeira Guerra Mundial.

Com o processo de erradicação de linhas e ramais considerados “antieconômicos” pelo governo militar, a Bahia e Minas, em 1966, foi uma das primeiras a ter seu tráfego suspenso e a linha extinta. Curiosamente, a alternativa que se apresentava, a ligação com a Vitória a Minas entre os municípios de Teófilo Otoni e Governador Valadares⁸⁸, remetia ao seu próprio passado, uma vez que a Bahia e Minas foi a primeira concessionária de uma linha que deveria ligar o porto de Vitória, no Espírito Santo, à cidade de Peçanha, leste mineiro (FALEIROS, 2015, p. 336-337)

Os primeiros traçados da Vitória a Minas faziam parte de uma proposta integradora de maior alcance, que chegou a considerar a ligação com o oeste do estado mineiro. Contudo, a partir de 1902, quando a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) foi formada para assumir definitivamente a concessão, o ponto final escolhido foi a cidade de Diamantina, região central e antigo município minerador. Empréstimos foram adquiridos com capitais franceses e o Banco da República do Brasil, e em poucos anos o traçado viria novamente a ser alterado, mas desta vez de forma definitiva: ao invés de Diamantina, a cidade de Itabira seria o ponto final. Apesar da expectativa inicial ser o transporte de café, que com as madeiras se configuraram como as principais mercadorias transportadas até começo dos anos 1940 (FALEIROS, 2015, p. 346), a possibilidade da exploração e transporte do minério de ferro mudou os objetivos da empresa, que passou a ser controlada pela *Itabira Iron Ore Co.* A exploração do minério, sua exportação e beneficiamento e a construção de um complexo siderúrgico na região foram questões que envolveram planos, negócios e embates entre os governos federal e mineiro, por um lado, e o capital estrangeiro por outro, durante a Primeira República (BARROS, 2011).

Financeiramente, a trajetória da companhia foi modesta. Até o começo do embarque de minério de ferro, suas receitas não chegavam a 10 mil contos de réis (ARARIPE, 1954, p.

⁸⁸ Esta ligação foi prevista em planos de ambas as companhias, desde o começo de suas respectivas operações (NOGUEIRA FILHO, 1989; GIFFONI, 2006; FALEIROS, 2015). A distância entre ambas as cidades é de aproximadamente 150 quilômetros.

88-89). A título de comparação, a Sul Mineira, como empresa de segunda categoria, apresentava saldos médios acima de 15 mil contos desde 1926, e em 1929 atingiu 21 mil contos (ver capítulo 6). Com a exceção de 3 exercícios financeiros, a Vitória a Minas foi deficitária até 1940, buscou empréstimos de forma recorrente e ainda gozou de garantias de juros até 1934 (FALEIROS, 2015, p. 361), data limite deste trabalho. A exemplo da Bahia e Minas, e até a organização da exploração do minério de ferro e da siderurgia, a EFVM cortou uma região de baixa densidade demográfica, exploração madeireira intensa e produção agrícola local diversificada. Também como a Bahia e Minas (EFBM), foi importante meio de transporte para a comercialização de produtos agrícolas locais a nível regional, função que hoje já não existe mais⁸⁹. Dentre as diferenças da região servida pela EFBM, talvez a maior delas tenha sido a maior produção cafeeira na região do Rio Doce, como já destacamos no rodapé da tabela 2.4. Além de se expandir em municípios capixabas, a produção de café na região da EFVM também justificou a construção de um armazém regulador na cidade de Aimorés (FALEIROS, 2015, p. 353). Mas com a conclusão da linha até Itabira e o início do embarque de minérios a partir de 1940, a pauta da ferrovia mudou seu perfil definitivamente, e depois da Segunda Guerra Mundial entrou em um ascendente regime de superávits. Atualmente, o seu coeficiente de tráfego não chega a 40%, índice que somente a Companhia Paulista (até 1890) e a E. F. Rio Claro (apenas alguns anos), as mais lucrativas “ferrovias do café”, registraram em seus balanços (SAES, 1981; GRANDI, 2007).

TENTATIVA DE UM BALANÇO

Com o acima apresentado, esperamos ter sido possível apresentar um panorama geral sobre a especificidade mineira quanto ao perfil regional de seus trilhos. Em realidades diversas e sob condições variadas, Minas chegou ao fim da Primeira República com a maior extensão de trilhos de todo o país. Contudo, poucas companhias geravam saldos positivos, várias delas sofreram intervenção do Estado e a maior parte não configurava uma rede coesa. Seus pontos iniciais ou terminais estavam localizados fora do estado. A única exceção foi a Oeste de Minas, justamente aquela que, de alguma forma, e considerando também as linhas da E. F. Paracatu e E. F. Goiás incorporadas à sua administração, cumpriu certo papel de integração de algumas porções no território mineiro. Partes das regiões do Campo das

⁸⁹ Por outro lado, a EFVM possui a única linha de passageiros de transporte diário no interior do Brasil, entre Belo Horizonte e Vitória. Embora o transporte de passageiros seja maior nos períodos de férias escolares, o que lhe confere um caráter semiturístico, há um uso constante do transporte ferroviário por moradores das localidades servidas, principalmente na classe econômica.

Vertentes, Centro-Oeste, Centro e ainda pequenas áreas do Sul e Triângulo foram servidos pela Oeste, cuja ligação direta com um porto ocorreu somente em 1928, com a chegada em Angra dos Reis. Esta linha, que em 1940 atingiu Goiandira (GO), se configurou na Linha Tronco da Rede Mineira de Viação (RMV), quando foi formada em 1931. Além da Oeste, apenas a E. F. Central do Brasil, embora partindo da capital federal, cumpriu algum papel integrador em Minas. Neste caso, sua função de via de integração já estava prevista desde a sua criação, como vimos no começo deste capítulo. Embora tenha ficado aquém de seus planos iniciais, a Central do Brasil cortou o estado no sentido sul-norte, a partir da divisa com o estado do Rio na Zona da Mata, passando pela região Central, inclusive a capital Belo Horizonte, chegando à região Norte do estado. Foi a única ferrovia a atingir esta área, se excluirmos a pequena exceção do município de Araçuaí, ponta trilhos da Bahia e Minas⁹⁰.

Caso de regra e não exceção, Minas Gerais possivelmente se tornou uma das maiores expressões do caráter pouco integrador de muitas ferrovias brasileiras, onde diversas linhas apenas conectaram um porto a um espaço produtor de determinada matéria prima. Por outro lado, em grande medida se distanciou de casos onde, mesmo que de forma secundária, a estrada de ferro promoveu integração entre as diversas zonas de um mesmo estado da federação, a exemplo do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo. Parcialmente, os estados do Ceará e Bahia também podem ser incluídos (CAMELO FILHO, 2000, Cap. 5 e 6). A exemplo de Minas, estados como os de Goiás, Mato Grosso do Sul (na época porção Sul do Mato Grosso), Santa Catarina e partes do Espírito Santo e Paraná se integraram às economias regionais cujas dinâmicas eram externas em relação aos seus respectivos estados, promovendo ou reforçando quadros de pouca ou nenhuma unidade interna, embora tenha havido geração e circulação de riquezas nestes locais. E, mais uma vez, talvez o caso mais emblemático tenha sido o de estradas cuja origem era São Paulo, que se conectaram ao Paraná, Mato Grosso, Minas Gerais e, indiretamente, Goiás, onde os trilhos da Mogiana foram sua maior expressão. Embora a diversidade fosse uma constante nestes casos, pois o transporte estava relacionado às economias ligadas à produção de itens como café, gado e seus derivados e gêneros agrícolas de alimentos, a configuração dos trilhos permitiu que se consolidasse a nucleação do comércio aos polos mais dinâmicos. No caso mineiro, como concluiu um estudo recente, “os mais de 8.000 km de trilhos assentados em Minas Gerais, sem qualquer planejamento até o ano de 1923 e em claro sentido radial, não promoveram a unidade do mercado mineiro” (BATISTA, BARBOSA, GODOY, 2012, p. 29). Coube à rodovia, a partir dos anos 1930, mas

⁹⁰ Na divisão administrativa atual, Araçuaí se localiza na mesorregião do Jequitinhonha, geograficamente no Nordeste do estado.

sobretudo 1940 e 1950, a ligação mais efetiva entre os espaços mineiros e estes por sua vez à capital (MATOS, 1974; WIRTH, 1982; BATISTA, BARBOSA, GODOY, 2012), embora levasse muito mais tempo para se reverter o caráter exógeno de muitas destas regiões, que até hoje ainda é evidente.

Quanto especificamente à Rede Sul Mineira, o quadro apresentado acima (falta de integração e planejamento) não foi o único fator limitador em sua situação financeira. Questões como a administração da companhia, seus respectivos encargos financeiros decorrentes de empréstimos e obrigações e a situação criada pela guerra foram pesados ônus na curta vida desta empresa privada. Passemos agora ao seu caso.

PARTE II

A ADMINISTRAÇÃO E TRAJETÓRIA DA REDE SUL MINEIRA (1910-1934)

Nesta parte de nossa tese teremos três capítulos destinados à análise da Rede Sul Mineira, cujo o foco ficará por conta da trajetória administrativa da companhia.

No terceiro capítulo, o primeiro desta segunda parte, o período 1910-1921 será aquele abordado, seguindo a breve existência da empresa privada Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira (CEFFB – RSM). Após uma pequena apresentação das companhias que formaram a Rede Sul Mineira, partiremos para assuntos como a ampliação da rede, os projetos de expansão e as condições de tráfego. Veremos que, depois de um começo otimista e eufórico, os problemas de tráfego e conflitos com outras companhias estiveram presentes na trajetória da empresa.

O quarto capítulo será dedicado à uma questão controversa: a íntima relação entre a concessão de serviços públicos no Brasil, influências políticas e a presença do capital estrangeiro. Veremos que alguns diretores da Rede Sul Mineira, o governo mineiro e o capital francês tentaram trabalhar conjuntamente nos rumos que a empresa seguiu, embora nem sempre de forma harmoniosa. Tal relação foi desenvolvida no contexto de predomínio político do grupo sul-mineiro que estava presente nas estruturas do Partido Republicano Mineiro, o PRM, cujo alcance também era forte na esfera federal.

Por último, teremos ainda o quinto capítulo, aquele destinado exclusivamente ao período em que a empresa privada deu lugar ao controle da administração estadual, com a respectiva alteração do seu nome para Rede de Viação Sul Mineira, até o ano de 1931. O controle por parte do estado mineiro se traduziu em serviços de tráfego de melhor qualidade, assim como o necessário reequipamento da estrada, quando comparamos o desempenho com a administração privada. Ao mesmo tempo, a concorrência de empresas como a Mogiana e Oeste de Minas ainda causou alguns prejuízos à Sul Mineira, o que impactou até mesmo no tráfego mútuo. Todas estas questões permearão este capítulo, cujos assuntos foram em parte tratados por ao menos dois autores (DUNCAN, 1932, Cap. 5; TOPIK, 1987, Cap. 4). Além disso, tal comparação subsidiará os capítulos sexto e sétimo, pertencentes à terceira parte, e que se dedicará à análise financeira e do perfil do tráfego da Sul Mineira em todo o seu período de existência.

CAPÍTULO 3

DA CRIAÇÃO DA REDE SUL MINEIRA À RECISÃO DE CONTRATO

3.1 ANTECEDENTES: COMPANHIAS ORIGINÁRIAS E ARRENDAMENTO

O arrendamento das companhias ferroviárias sul-mineiras, que culminou no contrato de 1910, foi o resultado de um processo que teve início na crise financeira apresentada no primeiro capítulo de nosso trabalho. Vimos que os efeitos desta crise foram decisivos sobre as estradas de ferro, a que veio se somar a fragilidade de algumas das companhias da região, algo também comum na história ferroviária brasileira (MARTINS, 1995, Introdução). Ao adentrar o século XX, os reflexos desta crise se prolongaram em todo o território nacional em pelo menos uma destas facetas: aumento de despesas de custeio por conta dos gastos com o material importado, falência de pequenas companhias ferroviárias, suspensão de contratos por parte do governo federal com empresas que detinham garantias de juros em ouro, além de dificuldades de muitas companhias em expandir a rede em tráfego⁹¹.

No caso da Rede Sul Mineira, o primeiro evento importante para a configuração de sua rede em 1910 foi o término da concessão da *Minas and Rio Railway Company* em 1901, que usufruía de garantias de juros em ouro de 7% sobre um capital de mais de 15 mil contos (SILVA, 2012, p. 114-115). Originalmente denominada como Estrada de Ferro do Rio Verde – pois deveria atingir um ponto deste Rio –, sua concessão foi outorgada ao capital britânico em 1880, e sua inauguração ocorreu em 1884, ligando Cruzeiro (SP) à cidade de Três Corações (MG). Primeiros trilhos a correrem a região sul-mineira, apresentou pequeno lucro em toda a sua existência, e serviu como espinha dorsal das outras estradas que foram construídas posteriormente. Sua extensão original, em 170 quilômetros, foi o primeiro trecho que veio a ser chamada de “Linha Tronco” da Sul Mineira, constituída em 1910.

Apesar da extensão relativamente curta, o processo de resgate da Minas e Rio teria sido um dos mais difíceis dentre as estradas concedidas pelo governo central. Segundo José Carlos Rodrigues, figura que representou o governo brasileiro nas negociações com as companhias britânicas e elaborou um relatório sobre tal processo, a diretoria da Minas Rio foi aquela que apresentou mais resistência às propostas apresentadas. “Nenhuma, das com que

⁹¹ Estes aspectos, no contexto mais geral da história ferroviária brasileira, foram discutidos no capítulo 1 desta tese. Somente a partir de 1908 o acréscimo de trilhos alcançaria índices mais elevados, com uma média de 5,5% até 1914. Mesmo que algumas empresas em boa saúde financeira não se interessassem mais em expansão física, como a *São Paulo Railway* (SPRy), o fato das maiores taxas de acréscimo ocorrerem fora dos momentos de crise, atesta que o aumento de trilhos é um dos indicativos para se reconhecer bons ou maus momentos para as ferrovias. Mas é um indicativo que merece ser levado em conta com outras variáveis, como desempenho financeiro e índices médios de transporte.

tratei, mostrou mais firmeza em sustentar os seus direitos” (RODRIGUES, 1902, p. 68). Além disso, o autor sugere que sua construção cara e o capital de 7% garantido sobre os 15.495 contos foram alguns dos motivos para a intransigência da Companhia. Atravessando uma região de relevo montanhoso e que exigiu a construção de um túnel extenso, o “Túnel da Mantiqueira” de quase 1 quilômetro, Rodrigues ainda defendeu que a distribuição de uma média de 6,5 % de dividendos aos acionistas (1885-1900) foi devido às condições vantajosas das garantias, e não de seu resultado financeiro, cuja média do coeficiente de tráfego foi de praticamente 80% até a formação da Rede Sul Mineira (SILVA, 2012, p. 175).

Mas com a finalização do processo de resgate ao final de 1901, houve um arrendamento provisório ao Coronel José de Oliveira Castro (inclusive com o serviço de navegação do Rio Sapucaí), entre os anos de 1902 e 1908. Este período coincidiu com o melhor e o pior desempenho financeiro da Minas e Rio até o arrendamento em 1910, uma vez que o coeficiente de tráfego variou entre 63 % e 95%. Este fato esteve relacionado com as instabilidades do transporte de café, desvios de tráfego pela Mogiana e variação de custos operacionais⁹².

Entre 1908 e janeiro de 1910, a Minas e Rio foi administrada provisoriamente pelo governo federal, que por sua vez incorporou também a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho. Foi um prelúdio à tentativa do governo de unir as ferrovias da região sob uma mesma administração

A segunda empresa a construir trilhos na região foi a Companhia Viação Férrea Sapucaí (CVFS), cujas primeiras inaugurações foram em 1891⁹³. Sendo esta aquela companhia que venceu o edital de concorrência em 1909 para arrendamento da rede ferroviária do sul do estado, seu passado tinha algo de conturbado e polêmico. Criada como Estrada de Ferro Sapucaí em 1888, no ano seguinte adquiriu um empréstimo de mais de 1 milhão de libras em Londres (GRAHAM, 1973, p. 62-63). Incorporou pequenos ramais ainda incompletos entre o estado do Rio e o estado de Minas, em uma região de baixa densidade demográfica e comércio pouco intenso, e em 1891 seus diretores a reorganizaram e surgiu então a Companhia Viação Férrea Sapucaí⁹⁴. Entre 1891 e 1898, construiu e operou seu principal e mais lucrativo trecho, a chamada “Linha do Sapucaí”, entre as estações de

⁹² As informações disponíveis sobre a Minas e Rio, referentes a 1902-1908, são basicamente de natureza financeira e operacional, o que justifica a ausência de uma apresentação mais extensa.

⁹³ Nos referimos às Companhias criadas com fins de exploração exclusiva ou prioritariamente da região. Em 1886 os trilhos da Mogiana atingiram solo sul-mineiro, ao inaugurarem a estação de Poços de Caldas, no denominado Ramal de Caldas. Contudo, no período em que nos ocupamos, este Ramal construiu somente esta estação em território mineiro e jamais prolongou seus trilhos.

⁹⁴ *Ata da assembleia geral extraordinária da Companhia Viação Férrea Sapucaí*, de 12 de fevereiro de 1891.

Soledade de Minas e Sapucaí, nos limites do município de Jacutinga e divisa com o estado de São Paulo, ligando-se com a Companhia Mogiana pelo Ramal de Itapira (SILVA, 2012, p. 128-129). Entre 1898 e 1899, durante, portanto, a crise financeira e período de obstáculos para as vias férreas brasileiras, a Sapucaí realizou uma liquidação forçada, haja vista suas dificuldades em cumprir obrigações e compromissos financeiros⁹⁵. O governo mineiro, na figura do sul-mineiro Silviano Brandão e seu secretário da Agricultura e futuro diretor da Sul Mineira, Américo Werneck, declararam caducas as concessões e garantias da empresa. Porém, no ano seguinte, a caducidade foi considerada nula pelo próprio governo mineiro (LIMA, 1934, p. 50), na figura de ambos os personagens acima indicados, em um episódio um tanto controverso. Aventamos que, dentre os possíveis motivos, talvez esteja a pressão que a casa bancária *Morton, Rose & C.* tentou exercer sobre o governo mineiro, quando percebeu que a caducidade significaria o não pagamento de debêntures relativas ao empréstimo de 1899⁹⁶. Ciente de que poderia ter que arcar com esta dívida, além do fato de que a maior parte das linhas da Companhia foi hipotecada no empréstimo, o governo do estado pode ter decidido “recuperar” a companhia para que, uma vez recebendo as garantias de juros contratuais, tentasse se estruturar para negociar diretamente com os credores sua situação financeira. Sem contar também que, com a desorganização dos serviços prestados, os incipientes políticos sul-mineiros podem ter influenciado tal decisão, uma vez que parte da região ficou com seu comércio prejudicado. Após a normalização da situação, assumiu a presidência Joaquim Matoso Duque Estrada Câmara, aquele que se tornou também o primeiro diretor da Rede Sul Mineira (1910-1915).

No fim das contas, esta trajetória conturbada da Sapucaí parecia ser um sinal do futuro que lhe aguardava alguns anos depois. Com grandes pretensões e resultados pouco satisfatórios, sua existência foi caracterizada por um permanente paradoxo: por um lado uma considerável extensão de linhas em municípios cafeeiros, empréstimos de vulto e relações íntimas com o poder público; por outro lado, uma base financeira frágil e resultados operacionais modestos ou negativos, onde parte dos municípios cortados se localizava em ramais deficitários, adquiridos em regiões de baixo tráfego.

Se as linhas da maior parte da Sapucaí e, como veremos adiante, da Muzambinho eram as responsáveis pela grande quantidade de café transportado na Minas e Rio, a mesma situação não se verificou na chamada Linha da Barra da antiga CVFS. Este trecho surgiu a partir da incorporação de várias pequenas companhias construídas entre o estado do Rio e as

⁹⁵ *Jornal do Comércio*, ed. 213 de 02 de agosto de 1899, p. 5-6. Também: LIMA, 1934, p. 49.

⁹⁶ *Jornal do Comércio*, ed. 213 de 02 de agosto de 1899, p.5-6.

atuais microrregiões de Andrelândia, Aiuruoca e São Lourenço (parte), mais o município de Santa Rita de Jacutinga, no limite das regiões Sul e Mata Mineira. A Sapucaí pretendia, por esta seção, carrear o transporte de seu outro trecho, a Linha do Sapucaí, até a ligação direta com a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) em Barra do Piraí (RJ), sem depender da linha da Minas e Rio. A expectativa era que houvesse uma maior renda nas receitas da companhia, pelo fato de que maiores distâncias proporcionam uma maior cobrança de fretes. Só que ocorreu que, a região servida pela Linha da Barra jamais desempenhou tal função, pelo menos até a formação da Rede Mineira de Viação em 1931. A posição que Cruzeiro (SP) assumiu desde a inauguração da Minas e Rio em 1884 foi decisiva, pois a cidade se tornou um importante núcleo ferroviário, além de estar a meio caminho das duas principais capitais da região Sudeste, na linha da antiga E. F. Pedro II que liga o Rio a São Paulo. Em segundo lugar, a Sapucaí só conseguiu unificar as suas duas seções em 1911, já sob o contrato de arrendamento. Em terceiro, o baixo tráfego que a parte sudeste do Sul de Minas proporcionava, servida pela Linha da Barra, tornou este trecho um pesado ônus para a Companhia. Como se não bastasse, ainda foi nesta porção que a Oeste de Minas estabeleceu concorrência direta com a Sul Mineira.

Com uma trajetória cujas muitas de suas ações lembram o caso da E. F. Leopoldina, a Sapucaí se tornou um dos grandes símbolos de empresas ferroviárias patrocinadas pelo Estado. Apesar de sua importância à região servida (pois transportava a baixos fretes itens que eram comercializados nas esferas local, regional, nacional e internacional), jamais conseguiu devolver aos cofres aquilo que um dia levou, e muitas de suas promessas não passaram de meras expectativas. Seu coeficiente de tráfego até o contrato de arrendamento em 1910 foi sempre acima de 100%, e em 1900 e 1901 chegou mesmo a mais de 160% da relação das despesas para a receita operacional (SILVA, 2012, p. 175). Queremos dizer que a Sapucaí não possuía uma condição financeira e operacional que justificasse o controle da rede que se tornou a Sul Mineira.

Última das companhias criadas para explorar a região e que integrou a Sul Mineira em 1910, a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho se assemelhou à Sapucaí quanto aos resultados do tráfego, uma vez que quase todos os seus resultados apresentaram déficits. Mas suas intenções foram menos pretenciosas.

Após muitos planos e debates, o objetivo principal da Muzambinho era ligar a ponta dos trilhos da Minas e Rio em Três Corações ao município que deu origem ao nome da Companhia, Muzambinho. Contudo, seus trilhos aí jamais chegaram, e na verdade a Companhia Mogiana é quem avançava gradualmente sobre aquela região, quando em 1904

inaugurou a estação de Guaxupé, o que gerou um conflito judicial entre as duas empresas (COSTA, 1996, p. 89-90). Com trajetos que corriam em paralelo à Linha do Sapucaí, e cuja concessão original pertencia à Minas e Rio, sua linha principal se estendeu até o município de Cabo Verde, atual Monte Belo, no ano de 1909. Com o processo de arrendamento pela Sapucaí e criação da Sul Mineira, os projetos de extensão dos trilhos foram concedidos à Mogiana, que efetivamente construiu ramais em todo o sudoeste mineiro a partir de 1911, e em 1914 estabeleceu tráfego mútuo pela estação de Monte Belo, que depois passou a ser denominada Tuiuti. Este foi o segundo e último trecho do que veio a ser chamado de “Linha Tronco” da Rede Sul Mineira, cujo trajeto ficou conhecido como “Cruzeiro-Tuiuti” ou “Cruzeiro-Juréia”.

A diretoria da Companhia Muzambinho, além de garantias de juros, contou com volumosos empréstimos do governo estadual, já que parte de suas linhas era de concessão do governo mineiro. Foram aproximadamente 5.600 contos pagos até 1902, que em Minas foram superados somente pelos empréstimos concedidos à Viação Férrea Sapucaí (SILVA, 2012, p. 58). Com receitas modestas, que quase sempre estavam abaixo das despesas, a tutela estatal foi presente desde começo, e por quase um ano, entre 1907 e 1908, o governo mineiro chegou a administrá-la, uma vez que a companhia havia declarado falência em 1907. Na verdade, em 1899 o governo mineiro já havia tentado assumir os trechos menores e mais deficitários, mas aparentemente sem efeitos duradouros (COSTA, 1996, p. 80). Soma-se a isso o fato de que foi esta a ferrovia que mais sofreu com a concorrência direta e indireta dos trilhos da Mogiana, ponto de vista já manifestado em outro trabalho (COSTA, 1996, p. 85-92). Nas porções situadas a sudoeste da Muzambinho, que se configuram em parte do Sudoeste mineiro, estão localidades como Monte Santo e Guaranésia, que expandiam rapidamente suas produções de café. Mas não somente isso: a produção cafeeira e agrícola em geral de municípios mais próximos como Machado e Areado, este último servido diretamente pela Muzambinho, eram sabidamente escoados pelos trilhos da Mogiana (SILVA, 2012, p. 141-142), uma vez que suas respectivas exportações buscavam fretes mais baratos, mercados consumidores e preços melhores no porto de Santos⁹⁷. Entre 1908 e 1909 a estrada foi incorporada à Minas e Rio, um prelúdio à intenção de ser unificar os caminhos de ferro sul-mineiros.

A Muzambinho, cuja vida independente foi a mais curta dentre todas companhias da região, talvez tenha sido aquela em que os paradoxos da realidade econômica sul-mineira

⁹⁷ Veremos nos quinto e sexto capítulos que a predominância do escoamento da produção de café para o Rio ou para Santos variou de ano para ano.

mais tenham se sobressaído, o que de certa forma era uma síntese do perfil do transporte ferroviário brasileiro. Se por um lado a produção de gêneros exportáveis, como café, e outros produtos alimentícios voltados ao abastecimento e consumo, como gado, fumo e toucinho, atraíam a disputa de empresas fluminenses e paulistas, por outro lado tais produções, exceto pelo café, fumo e gado (este apenas até a criação da RSM), não possibilitavam maiores rendas à Companhia, que mantinha os mesmos custos ferroviários. No caso do café, sua produção mais intensa estava concentrada em poucos lugares, dividida por municípios que em parte estavam nas zonas de influências da Mogiana. Assim, por exemplo, se municípios como Varginha e Areado proporcionavam grandes receitas em suas estações, outras, como aquelas localizadas no Ramal de Campanha, tinham tímidos tráfego e rendas, não obstante este ramal registrar um maior fluxo de passageiros com fins turísticos. O objetivo era a procura das estâncias hidrominerais, mas ininterruptamente apresentaram déficits em seus balanços. Além disso, a Linha Tronco e o Ramal de Campanha eram duas seções separadas entre si e de pequena extensão (de aproximadamente 200 e 80 quilômetros cada uma), totalmente dependentes da linha da Minas e Rio. E esta extensão diminuta, não só da Muzambinho como também da Minas e Rio, foi um dos indicadores utilizado pela Sapucaí para justificar suas pretensões para o arrendamento.

3.2 “MEREÇO PORQUE SOU MAIOR”: O PROCESSO DE ARRENDAMENTO E FORMAÇÃO DA REDE SUL MINEIRA

O edital de concorrência para arrendamento das estradas de ferro Minas e Rio e Muzambinho foi lançado ainda em outubro de 1908. Os participantes foram três: o próprio arrendatário provisório da Minas e Rio, Coronel José de Oliveira Castro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a vencedora, a Companhia Viação Férrea Sapucaí (LIMA, 1934, p. 74). A Sapucaí foi a vencedora do edital, ao qual ficou reconhecido pelo decreto 7.704 de 02 de dezembro de 1909. O contrato de arrendamento foi estabelecido em 02 de janeiro de 1910, e previa um prazo de 60 anos e privilégio de zona de 20 quilômetros de cada lado da linha. As companhias Minas e Rio e Muzambinho foram entregues à Sapucaí em 05 de fevereiro deste mesmo ano, e em 07 de abril de 1910 o governo reconheceu o novo nome da Sapucaí, que passou se chamar Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras, CEFFB – Rede Sul Mineira (LIMA, 1934, p. 79-80).

Antes de nos debruçarmos sobre outros pontos do contrato de 1910, primeiro importa dizer que, através de sua cláusula quadragésima sexta, ficou decidido que os ramais e prolongamentos de Monte Belo (Tuiuti) até São Sebastião do Paraíso e Passos ficariam a cargo da Companhia Mogiana, o que na verdade seria uma continuação “natural” do Ramal de Guaxupé, inaugurado em 1904. Segundo o relatório da própria Sul Mineira, “a maior parte das linhas, cuja construção transferimos à Mogiana, pertence à zona naturalmente tributária a essa estrada. Pelo ajuste evitaram as duas empresas desastrosa competência para obter a respectiva produção por meio de uma luta de tarifas impossível e prejudicial”⁹⁸. Fica-nos a sensação que além desta justificativa, a incapacidade de construir quase 500 quilômetros de novas linhas já estava posta para a Sapucaí. Mesmo que a Companhia tenha concluído mais de 200 quilômetros nas linhas sob seu controle, seu acréscimo de trilhos se deu na junção entre a Linha da Barra (trechos de Passa Três a Carvalhos e Baependi a Soledade) e a Linha do Sapucaí (Soledade ao Rio Eleutério⁹⁹), em andamento desde os tempos de Sapucaí, além dos pequenos ramais de Paraisópolis e Alfenas (quadros 3.1 e 3.2). O Ramal até Lavras, depois de ter 41 quilômetros inaugurados até Carmo da Cachoeira, em 1918, estacionou aí e somente com a administração estadual concluiu os 50 quilômetros restantes até Lavras. Em 1921 a CEFFB – Rede Sul Mineira tinha exatos 1.119 quilômetros de linhas e ramais em operação, ante os 880 quilômetros no começo de 1910. A Mogiana, cujos ramais mineiros (exceto o ramal até Poços de Caldas e aquele original até Guaxupé) também passaram a ser chamados de “Rede Sul Mineira”, construiu 277 quilômetros até 1921.

Quadro 3.1 – Extensão das ferrovias sul mineiras na ocasião do contrato de 1910

Linhas	Minas e Rio	Muzambinho	Sapucaí	Sul Mineira
Em tráfego	170	277	433	880
Em construção	-	7	89	96
Total (km)	170	284	522	976

Fonte: LIMA, 1934, Caps. VII-VIII. Elaboração do autor.

O autor da principal obra de referência sobre o processo de arrendamento e criação da Sul Mineira (LIMA, 1934), que na ocasião exercia a função de secretário do diretor da

⁹⁸ Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1911, relativo ao ano de 1910. Disponível no *Correio da Manhã*, ed. 3619 de 15 de junho. p. 47 e 48. Veremos mais à frente, entretanto, que a relação entre ambas as estradas nem sempre foi harmoniosa.

⁹⁹ Na verdade, a última estação da Sul Mineira era a Sapucaí, no município de Jacutinga. Contudo, a ligação de três quilômetros entre esta e a estação de Eleutério da Mogiana, no Ramal e município de Itapira, foi feita com três quilômetros de via construída, inclusive uma ponte sobre o Rio Eleutério, derivando daí esta denominação.

Estrada de Ferro Sul de Minas¹⁰⁰, disparou inúmeras críticas ao fato da Sapucaí, e não a empresa arrendatária da Minas e Rio¹⁰¹, ter vencido o edital. Os principais motivos alegados por Vasco de Castro Lima foram o histórico de regime de déficit nos balanços anuais da arrendatária, a contratação de onerosos empréstimos e sua liquidação forçada em 1899¹⁰², com um controle provisório (com posterior reversão) pelo governo do estado de Minas. Todas estas questões seriam provas da fragilidade e incapacidade da Sapucaí em assumir compromissos como este. Vasco de Castro afirmou que ela não teria condições de administrar a Rede de acordo com as exigências do contrato, o que de certa forma se confirmou alguns anos depois. Por outro lado, em sua própria defesa, no relatório de 1910 referente ao ano anterior (ou seja, o primeiro como Rede Sul Mineira), a Sapucaí advogava o fato de administrar a maior extensão de linhas em tráfego, possuindo assim a maior abrangência geográfica dentre as três estradas¹⁰³. Embora a maior parte do relatório deste ano ainda seja sobre dados somente da Sapucaí, há várias considerações sobre o arrendamento de 1910, inclusive sobre as expectativas da companhia. Dentre elas, a crença no contínuo aumento do transporte de mercadorias e animais que, entre 1905 e 1909, registram um aumento de quase 100%¹⁰⁴.

Tabela 3.1 – Transporte de passageiros, mercadorias e animais na Sapucaí, 1905-1909

Anos	Passageiros		Mercadorias		Animais	
	Uns.	Aumento (%)	Kgs.	Aumento (%)	Uns.	Aumento (%)
1905	86.702	-	35.465.000	-	10.333	-
1907	101.555	17,13	39.578.057	11,59	14.161	40,26
1909	115.134	13,37	69.640.537	75,95	20.099	29,54
1909/1905	28.432	32,79	34.175.537	96,36	9.766	94,51

Fonte: Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira, relativo ao ano de 1909.

¹⁰⁰ A partir de janeiro de 1931 um novo arrendamento foi feito entre o governo federal e o governo estadual mineiro, onde a Sul Mineira, a Oeste de Minas e a Paracatu foram integradas para formarem a Rede Mineira de Viação. Desde então, toda a extensão da RSM foi denominada como Estrada de Ferro Sul de Minas. No sétimo capítulo veremos os primeiros anos de RMV.

¹⁰¹ A Minas e Rio era aquela que, dentre as três que formaram a Rede, possuía melhor saúde financeira (SILVA, 2012, p. 175). Ainda na lei 1.145 de 31 de dezembro de 1903, que fixou as despesas para o ano de 1904, havia uma autorização para que a União entrasse em acordo com o governo mineiro para que a Muzambinho e a Sapucaí fossem incorporadas à Minas e Rio. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-1145-31-dezembro-1903-775726-publicacaooriginal-139481-pl.html>, acessado em 25/11/2015. Contudo, nada prático jamais foi feito neste sentido.

¹⁰² *Ata da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia Viação Férrea Sapucaí* de 14 de abril de 1899.

¹⁰³ Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1910, relativo ao ano de 1909.

¹⁰⁴ Idem.

Este bom resultado rendeu uma grande euforia à diretoria da companhia, que via com excelentes olhos o futuro da empresa e da região, ainda que do saldo de 1910 não fosse possível gerar dividendos aos acionistas. Os 341 contos provenientes do exercício de 1909 foram parcialmente utilizados nos primeiros serviços de reaparelhamento e expansão de linhas da Sul Mineira em 1910, como a aquisição de 20 vagões fechados para mercadorias e substituição de trilhos. Além do mais, este saldo apresentado era composto pelas receitas totais, ou seja, estava contabilizada a parte das garantias de juros recebidas. Estrategicamente, a companhia não mencionava o fato de que nunca havia conseguido gerar um exercício superavitário somente com a renda do tráfego.

Ainda importa mencionar que Vasco de Castro Lima também era extremamente desfavorável à possibilidade de arrendamento por parte da Mogiana. Esta opinião era compartilhada por algumas autoridades já antes do arrendamento, que enxergavam a pretensão de “tráfego invertido” para a linha tronco da Mogiana até Campinas, aproveitando ao máximo o transporte através de suas linhas, e daí atingir a capital paulista e o porto de Santos¹⁰⁵. Tal expectativa pode ser confirmada pelo exposto em Assembleias Extraordinárias da Companhia Mogiana realizadas em 18 de junho e 30 de julho de 1907, quando havia intenção de compra da Muzambinho, e um empréstimo de 12 mil contos de réis foi considerado¹⁰⁶. Contudo, a realidade foi que a Sapucaí, e não a Minas e Rio ou a Mogiana, venceu o edital e controlou a maior rede ferroviária do Sul de Minas Gerais. O Contrato, lavrado em 2 de janeiro de 1910, previa que o término do arrendamento fosse em 31 de dezembro de 1970, e a cláusula XXXI previa a encampação, mediante indenização, a partir de 1941. Sabemos que durou muito menos que isso.

Dentre as cláusulas deste contrato estavam previstas, além dos ramais que ficaram a cargo da Companhia Mogiana, a construção dos Ramais de Lavras, Machado e São Gonçalo do Sapucaí. Apenas o primeiro foi iniciado pela própria RSM, mas finalizado somente na época da RVSM. Juntamente com o Ramal de Três Pontas, os outros dois ramais foram construídos e inicialmente operados (exceto o ramal de São Gonçalo) por capitais locais, provenientes de cafeicultores interessados em instalar nas sedes de seus respectivos municípios uma estação para embarque de café. Além disso, a RSM também ficou responsável pela navegação do Rio Sapucaí.

¹⁰⁵ Opinião expressa por Nelson Coelho de Senna, secretário da agricultura e depois deputado. Ver: SENNA, 1906, p.87.

¹⁰⁶ Publicadas no Relatório da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro/CMEF, de 1907, publicado em 1908.

A relação obscura e tutelada do poder público com a Sapucaí, existente desde o começo do período republicano, se estendeu à recém-criada Rede Sul Mineira. E isso se manifestou em pelo menos um ponto do contrato de arrendamento: a cláusula quinta. Ela previa que o governo poderia, se julgasse necessário, entregar a Linha da Barra (Soledade a Passa Três)¹⁰⁷ a outra empresa, para que esta a administrasse. Era este o trecho de tráfego mais baixo e regime sempre deficitário. Como veremos, antes da encampação, a Companhia chegou a negociar com o governo esta medida, mas sem sucesso efetivo. Por outro lado, o mesmo contrato estabelecia em sua cláusula XL o direito do governo exigir a redução de tarifas, caso o saldo excedesse a 12%. Mas ocorreu que as dificuldades encontradas pelas estradas de ferro em elevar seus respectivos fretes limitaram as receitas operacionais de muitas companhias, afora a elevação de custos. Com a Sul Mineira não foi diferente, o que impactou diretamente na capacidade de substituição do equipamento rodante e manutenção da via permanente.

Por aproximadamente 10 anos a RSM conviveu com situações distintas. Eventos como a euforia de preços do café, crise financeira, Primeira Guerra Mundial e ampla especulação de seus papéis marcaram a curta trajetória da empresa. Sua sobrevivência não se alongou à década de 1920. Suas linhas foram encampadas pelo poder público, a exemplo de tantas outras empresas no pós-guerra. Entre os maiores estados, empresas como a Viação Férrea Rio Grande do Sul e Estrada de Ferro Sorocabana tiveram destino semelhante. Dessa forma, passemos agora à breve trajetória da Rede Sul Mineira.

3.3 AMPLIAÇÃO DA REDE SUL MINEIRA

O primeiro presidente da Rede Sul Mineira foi Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara, que exercia o mesmo cargo na Sapucaí. Os diretores eram João Candido Murtinho, diretor secretário na Sapucaí desde 1902, e Américo Werneck, famoso e controverso político sul-mineiro, natural do Rio de Janeiro¹⁰⁸. A exemplo da Sapucaí, a sede da Sul Mineira era a cidade do Rio de Janeiro¹⁰⁹, mas a sede operacional com seu respectivo e mais importante conjunto de oficinas ficava em Cruzeiro, antiga sede da Minas e Rio e ligação com a ferrovia Central do Brasil. Havia também oficinas menores, chamadas de “depósitos” para material

¹⁰⁷ Inicialmente Baependi a Passa Três.

¹⁰⁸ A identificação e relação de políticos com a administração da Rede Sul Mineira serão temas do quarto capítulo da tese.

¹⁰⁹ Em 1918 a Contadoria foi transferida para Cruzeiro (LIMA, 1934, p. 104).

rodante e pequeno reparos, localizadas nas atuais cidades de Itajubá, Soledade de Minas, Três Corações e Barra do Piraí, esta última no estado do Rio. Pela cláusula sétima do contrato de 1910, a Companhia deveria construir um novo conjunto de oficinas modernas, em local definido em acordo com o governo. Alguns anos depois, ficou decidido que o local seria Passa Quatro (MG), no km 34 a partir de Cruzeiro, e as obras chegaram a ser iniciadas em 1916 (BRASIL, MVOP, 1917, p. 170). Mas por falta de recursos, tais oficinas nunca foram concluídas, nem mesmo no período da administração estadual.

Com aproximadamente 976 quilômetros ao fim do ano de 1910, a Rede Sul Mineira era a 4ª maior companhia no estado, atrás da Oeste de Minas, Central do Brasil e Leopoldina, respectivamente. Caberia à Sul Mineira concluir linhas e construir ramais previstos há mais de 10 anos, mas ainda inconclusos ou que não haviam saído do papel.

Já em 1910 foram construídos três trechos. O primeiro deles, o Ramal de Alfenas, cuja parte da construção foi feita pelo governo federal em um total de 7 quilômetros, foi outra “ajuda” que a companhia recebeu por parte do governo. Também se abriu ao tráfego 21 quilômetros do Ramal de Paraíso (São José do Paraíso), até Vila Braz¹¹⁰. Este ramal foi uma concessão do governo de Minas, sem garantias de juros. O governo estadual bancou a construção do leito e a Companhia se encarregou do serviço e assentamento dos trilhos, sob a condição de que do capital gasto pelo estado, 5% deveria ser devolvido aos cofres públicos, com recursos do próprio ramal¹¹¹. Por último, ainda em 1910 foram abertos outros 11 quilômetros entre Baependi e Fazendinha (Cruzília), no trecho que veio a ligar as linhas da Sapucaí ainda sem conexão. No ano seguinte esta linha foi aberta ao tráfego, com a inauguração das estações de Angaí (Aiuruoca) e Bueno Brandão (Seritinga). Como vimos anteriormente, o início da constituição deste trecho é bem anterior à formação da própria Rede Sul Mineira. A ligação da 1ª seção (Baependi à Sapucaí, ou Linha do Sapucaí) com a 2ª ocorreu somente depois do arrendamento, com recursos oriundos do empréstimo francês no banco *Perier & C.*, empréstimo este que também serviu para aquisição de material fixo e rodante (RRSM, 1910).

Além das construções destes ramais e trechos, a companhia também operou regularmente uma linha de navegação a vapor no Rio Sapucaí, cuja extensão era de 160 quilômetros. Correspondia ao trecho entre a estação de Porto Sapucaí (aberta em 1910 com o objetivo de conexão com a navegação) e o porto de Cubatão (RRSM, 1911), nas

¹¹⁰ Vila Braz era o nome de São Caetano da Vargem Grande, ex-distrito de Itajubá. Nele nasceu Wenceslau Braz Pereira Gomes. Posteriormente o nome foi alterado para Brasópolis, nome atual.

¹¹¹ Fonte: Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1911, relativo ao ano de 1910. Em outra fonte, a garantia informada é de 15%.

proximidades da atual cidade de Paraguaçu, à época município de Machado. Até a época de falência da Sul Mineira a renda desta linha foi deficitária, e o volume de mercadorias transportadas era muito baixo. Com isso, não houve maiores atenções por parte da empresa na melhoria dos serviços oferecidos. Na verdade, a navegação a vapor no Rio Sapucaí era praticada desde os anos 1890, em duas seções separadas. Além daquela linha administrada pela Rede Sul Mineira, também havia outra operada por pequenas empresas privadas entre o porto de Fama e Carrito, município de Carmo do Rio Claro, em um total de 105 quilômetros (MARTINS, 2012, p. 231-235). De qualquer forma, mesmo que os serviços de navegação tenham sido modestos se comparados às ferrovias e rodovias, sobreviveu por vários anos uma pretensa integração entre dois modais diferentes de transportes no interior. Curiosamente, as atividades de navegação no Rio Sapucaí cessaram completamente com a construção da usina hidrelétrica de Furnas, que criou diversas áreas inundadas com a formação da represa no começo dos anos 1960 (MARTINS, 2012, p. 236).

De volta às linhas ferroviárias, ainda em 1911, foram aprovados os estudos e iniciada a construção de um dos trechos mais esperados pela Companhia: aproximadamente 90 quilômetros entre as estações de Três Corações e Lavras, estabelecendo ligação com a Estrada de Ferro Oeste de Minas. A expectativa da administração era captar boa parte da produção de café de distritos de Lavras, como Nepomuceno e Perdões, além de construir uma estação em Carmo da Cachoeira, distrito de Varginha e também produtor de café. Porém, este ramal teve uma construção lenta e foi paralisada diversas vezes por falta de material e capitais. Apenas em 1918, 6 anos depois do prazo contratual final para término deste ramal, a Companhia inaugurou seus primeiros 41 quilômetros e duas estações, até Carmo da Cachoeira. Com a crise financeira e falência da empresa, foi necessário esperar até a criação da estatal Rede de Viação Sul Mineira (RVSM) para se concluir o restante do Ramal de Lavras, no ano de 1926. Dessa forma, depois dos trechos concluídos já citados, a companhia efetivou somente a conclusão do Ramal de Paraisópolis, em 1913, um curto trecho de apenas 31 quilômetros. Assim, a extensão total da Rede Sul Mineira, em 1920, era esta:

Quadro 3.2 - Linhas e Ramais da Sul Mineira em 1920

Trechos	Em operação	Em construção	Total
Linha Tronco	360	-	360
Linha Sapucaí	269	-	269
Linha da Barra	325	-	325
Ramal de Campanha	86	-	86
Ramal de Alfenas	7	-	7
Ramal de Paraisópolis	31	-	31
Ramal de Lavras	41	54	95
Total	1.119	54	1.173

Fonte: LIMA, 1934, Caps. VIII e IX. Elaboração do autor.

A cláusula XXVII do contrato de arrendamento estabelecia prazos definidos para a construção da maioria dos ramais previstos, o que deveria ocorrer até o final de 1912, inclusive Três Corações a Lavras. A cláusula XXVIII previa pena de multa diária caso os respectivos prazos não fossem cumpridos. Os valores eram de 200 mil réis no descumprimento até 4 meses; 400 mil réis entre 4 e 8 meses; e 1 conto acima de 8 meses. Contudo, a cobrança efetiva parece não ter ocorrido, pois não encontramos referências nos documentos pesquisados. Decretos sucessivos foram emitidos para prorrogar o prazo de conclusão, não só deste ramal, mas também o de Machado e São Gonçalo de Sapucaí. Além da relativa benevolência do Estado com a empresa, sua situação financeira também não estava muito favorável ao pagamento de mais outros encargos. Ou seja, não houve força suficiente por parte da Rede Sul Mineira em construí-los e operá-los, ainda que lideranças locais reclamassem a construção do ramal desde o começo do arrendamento, pois ambos os percursos estavam previstos no contrato. Coube a particulares bancar parte destas linhas, como veremos no quinto capítulo. Contudo, nem por isso a Companhia deixou de projetar maiores ambições.

No relatório de 1912, referente ao ano de 1911, a diretoria informou que a empresa teria obtido do governo mineiro concessão para explorar uma linha que partindo de Extrema (na divisa com o estado de São Paulo) se ligaria com a Estrada de Ferro Goiás em uma extensão de 150 quilômetros¹¹², entre os municípios de Formiga e Bambuí (ACDMG, 1912, p. 27). Em outro trabalho (SILVA, 2012, p. 85-86) mostramos que a região de Extrema, que ainda envolvia municípios como Camanducaia (ex-Jaguari) e Cambuí, estava sob a zona de

¹¹² Ainda que o privilégio de zona pelo contrato de 1910 fosse de 20 quilômetros de cada lado da linha, esta concessão previa somente 15 quilômetros. Mais adiante, veremos que o contrato de arrendamento entre os governos federal e estadual mineiro estabeleceu somente 10 quilômetros.

influência de duas ferrovias: Ramal de Amparo da Mogiana e Estrada de Ferro Bragantina. A Bragantina estava em Bragança Paulista desde 1884 (somente a 54 quilômetros de Extrema), e em 1913 atingiu o atual município Vargem, colado na divisa com Minas Gerais. Esta região era produtora de gêneros agrícolas, criava animais e até exportava algum café para o Rio de Janeiro e, sobretudo, São Paulo. Assim, a administração da Sul Mineira entendia que sua produção deveria ser escoada por suas linhas. Ainda que o relatório não mencione, muito provavelmente seria utilizada a ponta do Ramal de Paraisópolis (concluído em 1912) para se chegar a Extrema, uma vez que ambas distam aproximadamente 100 quilômetros.

Encontramos menção a outros planos que, devido às poucas referências existentes, não chegaremos a apresentar. Como exemplo, uma notícia de projeto do deputado Baptista de Mello “que autoriza o governo com a CEFFB, para construção de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da Rede Sul Mineira, passe pela Vila Elói Mendes e termine no quilômetro nº 227, da mesma Estrada”¹¹³. O km 227 se refere à estação de Fluvial, no município de Varginha, que durante algum tempo teve seu nome alterado para “Batista de Melo”. Outro trecho que constantemente apareceu em documentos foi a ligação da RSM com Poços de Caldas, no Ramal de Caldas da Mogiana. Mesmo com toda a particularidade deste ramal, em alguns momentos o governo mineiro parecia se inquietar com a condição insular da cidade, uma das mais prósperas do estado. E isto ocorria desde a época do Império, quando as primeiras concessões ferroviárias da região previam conexão com Poços (SILVA, 2012, p. 122-123 e 139). Mas também neste caso, nada de concreto se operou. Com um total de aproximadamente 1.200 quilômetros, em 1920 a Rede Sul Mineira continuou a ser a 4ª maior estrada em território mineiro, além de tocar os territórios dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Seus planos de expansão previam uma rede maior, mas que devido aos problemas e dificuldades financeiras jamais chegaram a se concretizar. Além destes projetos e pretensões que não saíram do papel, a Sul Mineira se viu cercada por planos expansionistas de outras companhias, e que em alguns casos se concretizaram. E ao que tudo indica, tais planos prejudicaram seriamente o tráfego de suas linhas. Passemos agora a estes casos.

3.4 ALIADAS E CONCORRENTES: A REDE SUL MINEIRA E A LIGAÇÃO COM OUTRAS FERROVIAS

Dos relatórios da Rede Sul Mineira lidos em nossa pesquisa, provavelmente aquele referente ao ano de 1911 é o mais elucidativo quanto à concorrência sofrida pela empresa. As principais disputas ocorreram com a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) e a Companhia

¹¹³ *A Imprensa*, ed. 1831 de 07 de janeiro de 1913, p. 5.

Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF). A diretoria afirmou ter pagado 4.900 contos de réis aos governos de Minas e do Rio por conta do arrendamento de suas linhas, o que por si só justificaria o impedimento da construção das linhas protestadas.

O caso mais sério de disputa era aquele relacionado à EFOM, no ponto que ligaria a estação de Bom Jardim, na Linha da Barra, à Barra Mansa, no estado do Rio¹¹⁴. O trecho da estação de São Vicente Ferrer até Bom Jardim, em um total de aproximadamente 60 quilômetros, foi o núcleo do “pomo da discórdia”. Construído pela Sul Mineira, com recursos do governo federal, a forma como funcionou este trecho jogou um banho de água fria nas expectativas da Companhia, uma vez que se imaginava obter maior renda com o tráfego mútuo com a Oeste de Minas. Sendo Bom Jardim a estação que levaria o transporte até Barra do Piraí para daí baldear para a linha tronco da Central do Brasil, a Oeste de Minas (administrada pelo governo federal) deu continuidade ao seu objetivo de concluir sua linha até Barra Mansa, onde ela mesma faria a baldeação para a Central. Obviamente que isto significava redução de custos para a Oeste, mas, na prática, se traduziu em invasão de zona da Sul Mineira, que chegou a afirmar em seu relatório referente a 1914 que a ligação da Oeste até Barra Mansa criava “evidente ofensa de espírito e letra do nosso contrato” (RSSM, 1915). Isto porque foi da estação de Arantes, a mais próxima da Oeste até Bom Jardim, que se construiu um pequeno ramal até os trilhos da Sul Mineira. Embora sejam dados para apenas 1916 e 1917, podemos visualizar na tabela abaixo que o tráfego tendeu para a Oeste Minas, confirmando o temor da Sul Mineira.

Tabela 3.2 – Tráfego mútuo na estação de Bom Jardim (kg)

Ano	Da Oeste para Sul Mineira	Da Sul Mineira para a Oeste
1916	655.689	5.050.001
1917	2.285.507	3.463.756
Total	2.941.196	8.513.757

Fonte: CEFFB – RSM, 1918, p. 6.

Para José Xaides de Sampaio Alves, a área urbana de Liberdade, à época ainda distrito do Bom Jesus do Livramento – município de Aiuruoca – e servida pelos trilhos da C.V. F. Sapucaí desde 1901, deveria ser o local de entroncamento com os trilhos da Oeste de Minas, que nesta época construía sua linha até Barra Mansa (RJ)¹¹⁵, ligação com a Central do Brasil.

¹¹⁴ Pode causar alguma confusão a palavra “Barra” duas vezes aqui. Na Linha da Barra passavam os trilhos da Sul Mineira por Barra do Piraí (MG), entroncamento com os trilhos da Central do Brasil. Por isto o nome “Linha da Barra”. Já Barra Mansa, era ligação da EFOM com a Central no estado do Rio.

¹¹⁵ O ponto final deste lado da linha se tornou Angra dos Reis, inaugurada em 1928. Em 1940, já como Rede Mineira de Viação (RMV), chegou, pelo outro lado, a Goiandira (GO).

Todavia, em consequência da influência política de Andrelândia, a linha teve parte de seu trajeto alterado, passando pela sede desta cidade (ALVES, 1993, p. 65), e entroncando-se com a Sul Mineira somente na zona rural do atual município de Liberdade. Não sabemos exatamente quando foi construída a ligação entre as duas estradas, mas os trilhos da Oeste passaram por aí por volta de 1915, e só em junho de 1931, com a criação da Rede Mineira de Viação, foi construída a estação de Rutilo, na parte da antiga linha da EFOM, agora Linha-Tronco da RMV. Mesmo assim, não detectamos qualquer efeito prático nesta época, pois a concorrência entre a RSM e EFOM deixou suas marcas no tempo e nos trilhos. Mas acreditamos ainda que o privilégio de zona da Sul Mineira, previsto na cláusula XXXVIII do contrato de arrendamento, também possa ter dificultado a ligação mais efetiva, pois partes destas linhas corriam em paralelo no sentido Minas-Rio de Janeiro.

No fim das contas, a linha foi sempre deficitária e o volume de transporte era pequeno, o que levou a companhia à uma permanente expectativa de incorporação do trecho por parte do governo federal. A 5ª cláusula do contrato de arrendamento abria a possibilidade de o governo assumir esta linha, possivelmente anexando-a à E. F. Oeste de Minas, uma vez que depois de 1910 as duas ferrovias se ligaram pela estação de Bom Jardim e a Oeste já era administrada pela União. Já no relatório de 1911, a empresa esperava economizar 450 contos de réis caso o trecho saísse de sua responsabilidade. Mas ocorreu que as expectativas foram frustradas, pois a Oeste de Minas desviou tráfego da Linha da Barra da Sul Mineira, exatamente para sua linha de Barra Mansa, e não somente nas estações mais próximas. Uma vez que o trajeto da Oeste de Minas via Barra Mansa significava um percurso 116 quilômetros mais curto do que pela sua linha original, outras localidades que embarcavam mercadorias na estação de Fama da Sul Mineira, integrada à navegação do Rio Sapucaí, passaram a despachar mercadorias pela navegação do Rio Grande com o objetivo de levarem as cargas até o Rio de Janeiro via EFOM. “A cidade de Dolores de Boa Esperança e povoações próximas que até então importavam e exportavam em grande parte pela Rede Sul Mineira, principalmente pela estação de Fama, passaram a fazê-lo muito mais pela Oeste, notadamente pelo porto de Jacaré” (BRASIL, MVOP, 1915, p. 33). Isto, sem dúvidas, só torna mais justificados os protestos por parte da diretoria da RSM.

No segundo caso mais sério de disputa com outras companhias, o conflito se deu na linha tronco da Sul Mineira que seguia no sentido Oeste, e que se ligou com a Mogiana em Monte Belo (estação de Tuiuti, depois Juréia). A expansão dos ramais da Mogiana ocorreu a partir de Guaxupé, inclusive aquele que chegou a Passos, contrariando o acordo entre as duas companhias. A Sul Mineira chegou a representar judicialmente uma suposta quebra de

contrato pela Mogiana, por prosseguir a construção com o objetivo de levar o futuro Ramal de Passos ao encontro da estação de Guaxupé, e desviar assim a conexão direta com a Sul Mineira¹¹⁶. Dessa forma, outra expectativa de incremento de tráfego da Sul Mineira se viu frustrada. Além de conviver com o frequente desvio de mercadorias em cidades servidas por ela (SILVA, 2012, p. 141-146 e 157)¹¹⁷, a RSM teve de aceitar que o tráfego mútuo por ela estabelecido favorecia mais à sua concorrente, a Mogiana, do que a si própria.

O curioso foi que, quando a diretoria da Sul Mineira se sentiu ameaçada de concorrência pela Mogiana, usou uma justificativa contrária àquela que era a sua maior expectativa. Para a RSM, fazia sentido desviar em mais de 100 quilômetros a baldeação para os trilhos da Central do Brasil em Barra do Piraí (RJ), e evitar a antiga linha da Minas e Rio até Cruzeiro. Mas, para defender sua posição contra a Mogiana, ela afirmou que o transporte de sua zona de influência deveria ter como destino somente a estação de Cruzeiro, e a Central do Brasil a única tributária das linhas da Companhia, como assim estipulava o edital de concorrência de 1908.

Os problemas de concorrência não pararam por aí. Embora com menores impactos, outras ferrovias registravam embarques de municípios servidos pela Sul Mineira. A Estrada de Ferro Lorena-Benfica, construída em 1906, ligou a cidade de Lorena, na Central do Brasil, à Piquete. Planejou estender suas linhas até Itajubá, cuja distância aproximada entre ambas é de apenas 50 quilômetros. Em carta endereçada ao Ministério de Viação e Obras Públicas, a Companhia justificou a sua posição contra a não construção deste e outros ramais, que estariam representando invasão de zona das suas linhas, com base nos termos do contrato de 1910. O plano do ramal remonta ainda aos primeiros anos do arrendamento à Sapucaí, pois correspondências e telegramas entre o então vice-presidente da República Venceslau Brás e interessados no assunto, revela que entre 1912 e 1913 poderia ter se acertado a construção deste pequeno ramal¹¹⁸, que chegou a contar com estudos aprovados na casa de 8 mil contos. Mas depois de muitas dificuldades, além de protesto por parte do presidente da Sul Mineira Joaquim Mattoso, que evocou a cláusula XXXVIII do contrato de arrendamento, o edital não

¹¹⁶ Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1912, relativo ao ano de 1911, disponível em *O Paiz*, ed. 11011 de 16 de junho, p. 13 e 14. No mesmo relatório, a empresa calculou que o prejuízo anual por conta deste desvio seria acima de 200 contos de réis.

¹¹⁷ Por conta de informações sobre o embarque de mercadorias na estação de Poços de Caldas da Mogiana, averiguamos que cidades como Areado e Machado, situadas na zona de influência da Sul Mineira, enviavam parte de seus produtos para aquela estação. Embora estas fontes se refiram aos embarques ocorridos um pouco antes de 1910, ao que indicam as fontes do período posterior a esta data, tais embarques não cessaram. Dentre outras causas, estavam os melhores preços pagos pelo café em Santos (LIMA, 1934, p. 47).

¹¹⁸ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série vpr – Vice-presidente da República, produzidos entre 01/08/1912 e 28/10/1913.

foi publicado, e oficialmente a primeira concessão para construção do Ramal Itajubá a Piquete ocorreu somente em 1917. E pelo relevo extremamente acidentado, já conseguimos perceber as dificuldades inerentes a tal trajeto. Possivelmente seria necessário um túnel nos moldes de Passa Quatro, pois o percurso atravessaria o relevo montanhoso da Serra da Mantiqueira para se atingir o lado paulista e vice-versa. A construção se iniciou em 1917, a cargo do próprio exército e em duas frentes¹¹⁹. Mas somente em 1927 foi concluído o primeiro trecho previsto, entre Itajubá e Soledade de Itajubá ou “Itajubá Velho”, atualmente cidade de Delfim Moreira, que se tornou a ponta do ramal, pois o restante, cuja distância atual é de aproximadamente 30 quilômetros, jamais foi concluído.

Por último, vale a pena mencionar um caso de concorrência ao qual a Sul Mineira pouco podia protestar, uma vez que dela dependia quase todo o seu transporte. A E. F. Central Brasil era a principal via de saída e entrada das mercadorias transportadas pelas linhas férreas do Sul de Minas Gerais, uma vez que o principal destino era o Rio de Janeiro. Simultaneamente, esta ferrovia deixava a Sul Mineira dependente do seu transporte para receber materiais importados necessários à manutenção. Como vimos acima, a tentativa de diminuir esta dependência com a Linha da Barra não funcionou. Não bastasse isso, haviam alguns municípios mais próximos da divisa com o Rio de Janeiro e São Paulo que embarcavam suas mercadorias e animais diretamente nas estações da Central, como Lorena e Guaratinguetá.

Com o exposto, o que vale a pena termos em mente é que a Sul Mineira estava “espremida” entre estradas mais antigas, cujas as redes totais eram maiores, e tiveram mais sucesso em fazer valer suas pretensões. A concorrência foi perniciosa para a empresa e os prejuízos foram certos, potencializados por cálculos estratégicos pouco realistas. Mesmo na arena política, a RSM parece não ter conseguido fazer valer seus objetivos. Com diretorias que, durante parte do tempo do arrendamento, eram oposição ao principal grupo político sul mineiro, a administração não possuiu força suficiente para reverter as supostas invasões de zona.

3.5 O TREM “PÃO D'ÁGUA”: CONDIÇÕES DE TRÁFEGO E VIA NA SUL MINEIRA

Julian S. Duncan, em seu estudo comparativo das ferrovias brasileiras durante a Primeira República, chegou à conclusão que as condições de tráfego nas três principais

¹¹⁹ A Estrada de Ferro Lorena-Benfica foi construída com o intuito de servir uma fábrica de explosivos do exército, localizada em Piquete (www.estacoesferrovias.com.br). Dessa forma, após várias decisões, parte da construção do ramal, que jamais foi acabado, ficou a cargo do 4º batalhão de engenharia do exército (BRASIL – MVOP, 1919, p. 449-453).

companhias administradas por governos estaduais, Sorocabana, Viação Férrea Rio Grande do Sul (VFRGS) e Sul Mineira, foram melhores que as administrações privadas que as antecederam (DUNCAN, 1932). Alguns dos quesitos analisados foram o custo médio do combustível por locomotiva e o percentual da capacidade do transporte de carga e de passageiros (DUNCAN, 1932, p. 188). Embora a unificação das três companhias sul-mineiras em 1910 tenha significado uma tentativa real de padronização de equipamento utilizado, veremos que, aparentemente, os serviços não tiveram uma atenção permanente, principalmente a partir de 1913/14.

Em seu primeiro relatório, referente a 1910, a Sul Mineira admitiu ter recebido o material rodante em condições difíceis, sendo urgente a sua reparação e substituição. Já neste ano estavam em atividade 3 novas locomotivas alemãs¹²⁰, e outras 7 americanas eram montadas, além de “20 carros de aço para mercadorias, com capacidade de 20 toneladas cada um, e 20 pranchas com estrado de aço para 15 toneladas”¹²¹. No relatório referente ao ano de 1912 foi informado a aquisição de mais 4 locomotivas, além de 20 vagões fechados e outros 20 abertos com capacidade de 20 toneladas cada um¹²². Quanto à via permanente (linhas e edifícios), a diretoria fez elogios ao estado em que ela se encontrava, embora criticasse a falta de material reserva para substituição, como trilhos e dormentes. Como qualquer empresa que acaba de estabelecer um contrato de exploração do serviço, a Sul Mineira expôs aos seus acionistas que o cuidado com material rodante e fixo por parte da empresa superava as condições anteriores a 1910 e, segundo Vasco de Castro Lima, pequenos serviços de substituição de trilhos ocorreram com alguma frequência até 1913 (LIMA, 1934, p. 99-104). Porém, apesar deste início aparentemente promissor, ao longo do período de arrendamento os resultados não foram muito animadores. A Linha do Sapucaí, aquela que ligava Soledade à linha da Mogiana em Itapira, recebeu críticas frequentes de usuários de várias localidades, devido à insuficiência dos serviços de troca de dormentes e despacho de mercadorias¹²³. E mesmo o governo, principalmente através dos relatórios do Ministério de Viação e Obras

¹²⁰ No lapso temporal que nos ocupamos, havia predominância de locomotivas provenientes dos Estados Unidos, e secundariamente da Inglaterra. Mas não raro foi também a aquisição de modelos alemães, belgas e suíças, que efetivamente circularam em ferrovias brasileiras. Este mesmo fabricante alemão (Schwartzkopff) também forneceu locomotivas para outras estradas brasileiras, como a Central do Brasil e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, VFFLB. Fonte NEOM E VFCO: http://www.oestedeminas.org.br/2011/03/locomotivas-alemas-na-rmv_07.html e <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/VFFLB1944/07mountain501e503.shtml>. Acessado em 24/11/2015.

¹²¹ Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1912, relativo ao ano de 1911.

¹²² Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1913, relativo ao ano de 1912. Disponível em *O Século*, ed. 2112 de 04 de julho de 1913, p. 3 e 4.

¹²³ Somente em março de 1913, foram várias reclamações de diferentes localidades publicadas no Correio Paulistano.

Públicas (MVOP), já em 1912 denunciava as condições insatisfatórias da via permanente, agravadas nos períodos de chuva, como serviço telegráfico ruim e falta de lastro nas linhas¹²⁴. A substituição do material rodante, não obstante as novas aquisições da empresa, era considerada abaixo das necessidades, haja vista o incremento do tráfego de cargas e passageiros. Vejamos abaixo em que consistia o material rodante da RSM.

Tabela 3.3 – Material rodante da Rede Sul Mineira, 1910 e 1920

Material rodante	1910	1920	Evolução (%)
Locomotivas	57	73	28
Carros de passageiros	63	56	-11
Correio e bagagem	23	23	0
Vagões para animais	67	115	71
Vagões p/ mercadorias – fechados	171	201	17
Vagões p/ mercadorias – abertos	20	44	120
Outros*	99	104	5

Fonte: MVOP, referentes aos anos de 1910 e 1920.

*“Outros” se refere a vagões inflamáveis, de plataforma, lastro e diversos.

Pela tabela acima, fica claro que a substituição do material rodante da estrada variou muito de item para item, mas na maior parte deles apresentou uma tendência bem modesta. O destaque ficou somente por conta do incremento dos vagões abertos para mercadorias e aqueles para transporte de animais. O transporte de animais tinha uma participação significativa na receita operacional, e os vagões para o seu transporte foram em boa medida construídos nas oficinas da própria Companhia (RSM, 1918, p. 34). Em várias ocasiões deste trabalho, especialmente nos capítulos 2 e 6, mencionamos o fato de que a Sul Mineira representou uma das raras exceções no transporte ferroviário brasileiro, onde a receita gerada pelo transporte de animais chegou a representar 15% das receitas totais da empresa, e nunca foi inferior a 10% até 1920. Isso certamente impeliu a companhia a se equipar com vagões que atendessem a intensa demanda pelo transporte de animais, principalmente no período que sofreu mais diretamente os efeitos da guerra (até 1919).

Já com transporte relacionado aos passageiros, que envolvia os carros de passageiros propriamente ditos e vagões de bagagens, houve um desempenho bastante acanhado. Segundo a tabela acima, além de não haver nenhum acréscimo real de carros de correio e bagagem,

¹²⁴ A forma de lastro ferroviário mais comum é o empedramento da via, sob a forma britada, colocada entre o solo, dormentes e trilhos. Isso impede ou dificulta danos causados à linha pelo excesso de chuvas e excesso de carga dos trens.

havia 7 carros de passageiros a menos em serviço¹²⁵. Ao mesmo tempo, a renda proporcionada pelo transporte de passageiros na Sul Mineira apresentou considerável evolução na participação de receitas na empresa, com um índice de 10,36%. Entre 1910 e 1920 a quantidade de passageiros transportada evolui 128%, subindo de 283.794 no ano do início do arrendamento, para 649.699 em 1920. Ao mesmo tempo, houve uma queda de 11% no total de carros de passageiros disponíveis ao serviço. Não foram poucos os transtornos causados aos usuários, como veremos um pouco mais à frente.

Quanto ao transporte de cargas, percebemos que houve um acréscimo de mais de 100% de vagões abertos, indo de 20 a 44 em 10 anos, inclusive com melhora na capacidade média de carga, pois passou de 13,7 tons. por vagão para 14,2 tons. Por outro lado, o total de vagões fechados apresentou pequena evolução, representando em 1920 apenas 17% do total existente em 1910, embora a capacidade média de carga tenha revelado uma melhoria um pouco maior, indo de 12,8 tons. por vagão em 1910 para 13,7 em 1920. Por outro lado, o transporte de mercadorias teve um incremento de 67% em todo o lapso 1910-1920, saltando de 88 mil para quase 148 mil toneladas, segundo relatórios da Sul Mineira e do MVOP. Sendo o transporte de mercadorias aquele que, no geral, mais remunerava as companhias, caso da Sul Mineira (aproximadamente 50% da receita), o maior percentual de aquisição de vagões abertos certamente colocou a companhia em dificuldades. Itens mais perecíveis à intempéries como café e cereais quase não permitem o transporte a descoberto. Além disso, esta situação levou os trens a circularem mais vezes com o mesmo material, o que aumentava as chances de uma deterioração mais rápida dos vagões. E veremos agora que, com base em queixas feitas ao longo do período de arrendamento, fica a impressão que a situação foi de fato embaraçosa.

Já em 1912, quando a companhia acabava de adquirir algum material rodante e procedia com a unificação das três estradas, as primeiras críticas ao seu transporte já apareciam nos jornais. Na edição do Correio da Manhã de 04/05/1912, um jornal da cidade do Rio de Janeiro, temos a seguinte informação:

Continua péssimo o serviço das antigas estradas, Muzambinho, Sapucaí e Minas e Rio, em tão má hora entregue à Companhia de Estradas de Ferro Federais, formando a Rede Sul Mineira. Esta via férrea está em verdadeira balbúrdia, a desorganização ali lavra em todos os departamentos: os horários não são obedecidos não sendo

¹²⁵ Como as informações foram retiradas dos relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas, não sabemos ao certo o que foi substituído ou adquirido depois de 1912 quanto a este tipo de material (passageiros e bagagens). Carros novos podem ter substituído outros mais antigos ou em situação precária, como indica o Relatório da Inspetoria em 1917. Mas no fim do período houve um “déficit” real, principalmente se levarmos em conta o aumento dos serviços, com o crescimento da demanda do transporte.

levado em consideração quando os atrasos são inferiores a 5 horas; os trens param constantemente por falta de vapor, sendo que algumas das vezes é preciso o pessoal arranjar lenha para prosseguir a viagem; as mercadorias ficam nas estações por tempo indeterminado deteriorando-se; as estações, são perfeitos pardieiros nojentos, que absolutamente não servem para o fim a que são destinadas; algumas há como as de Francisco Sá e Monte Belo, que são verdadeiros primores, com exceção única e genial do L. Matoso. Na parte relativa aos passageiros nem convém se tocar nisso; a primeira e segunda classes é a mesma coisa, isto é a mesma imundície não sendo possível tolerar-se o mau cheiro exalado dos carros de porcos, que por ordem superior vão sempre na frente dos passageiros. A única esperança que resta àquele povo é a boa vontade do atual ministro, que, uma vez ciente do que por lá vai, naturalmente tomará providências, obrigando a cada um cumprir o seu dever, começando pela seção de fiscalização de estrada de ferro, que finge não ter conhecimento de tais desmantelos¹²⁶ (grifo nosso).

Em 1913, vários comerciantes da cidade do Rio de Janeiro enviaram uma carta ao Ministro de Viação e Obras Públicas denunciando o tráfego moroso e de baixa qualidade na Sul Mineira. Segundo a carta, entre janeiro e a primeira semana de março, foram despachadas cargas da estação Marítima (Central do Brasil) apenas em 32 dias espaçados, pois os armazéns de Cruzeiro estariam totalmente ocupados com cargas não despachadas¹²⁷. Em defesa da Sul Mineira, poderíamos alegar que nos primeiros meses do ano ocorreram chuvas em volume e intensidade maiores que o comum, o que danificou a linha e avariou as condições do transporte (LIMA, 1934, p. 100). Mas este caso não foi um fato isolado. Os atrasos eram talvez uma das maiores reclamações, não apenas em períodos específicos como este. Junte-se a isso o estado de má conservação dos carros e vagões de transporte, e tínhamos uma avalanche de queixas. O editor do jornal *Correio da Manhã*, um dos principais periódicos do Rio, não poupou palavras nas críticas ao serviço da Sul Mineira.

Quer dizer que os carros de passageiros são um modelo de desconforto e de imundície (...). Os trens da Rede Sul Mineira, além de não serem suficientes nem para os viajantes, nem para o transporte das mercadorias, não obedecem à horário algum, chegando sempre com atrasos consideráveis de muitas horas. Assim é que, devido à incerteza do percurso e da chegada, esses trens já foram apelidados de “Pão d'Água” pela ironia popular.¹²⁸

¹²⁶ *Correio da Manhã*, ed. 3942 de 04/05/1912, p.8.

¹²⁷ *Diário Oficial da União* de 09 de março de 1913, p. 3603 e 3604.

¹²⁸ *Correio da Manhã*, ed. 5126 de 11 de fevereiro de 1913, p. 2.

Comerciantes e produtores da região do Sul de Minas também protestaram com frequência, justificando a mesma lentidão e má qualidade dos serviços. A maior parte das reclamações que encontramos circulava nos jornais *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, e *Correio Paulistano*, da cidade de São Paulo. Ambos possuíam um amplo espaço para notícias da região sul-mineira.

Ainda no mesmo ano de 1913, alguns agricultores de Varginha fizeram uma reclamação ao Ministério da Viação, alegando os mesmos problemas apresentados pelos comerciantes do Rio¹²⁹. Também em 1913 ocorreu o primeiro episódio violento envolvendo protestos da população contra a Sul Mineira. A estação de Angaí, município de Aiuruoca, foi construída em 1911 e a 10 quilômetros do núcleo urbano, o que revoltou a população local. Em 18 de setembro de 1913 a estação foi incendiada, deixando a cidade sem prédio próprio para estação até 1925. Um carro de passageiros funcionou como estação em todo este período, sem alterar o local de embarque e desembarque¹³⁰. Assim, a empresa pareceu não ter se sensibilizado quanto aos transtornos causados a passageiros e mercadorias que aguardavam embarque em Aiuruoca, principalmente em dias de chuva.

Estes descuidos incidiram negativamente na percepção que a população passou a ter da ferrovia mais tarde, pois o transporte de passageiros nos anos de 1920 parece ter sofrido alguma concorrência das estradas de rodagem. Mesmo durante o período de administração privada, concessões subvencionadas para a construção de estradas intermunicipais não eram raras, como pode ser verificado na seção “Estradas de Rodagem” dos Anais do Senado mineiro. Apenas em 1917 foram concedidos 1.927 quilômetros em todo o estado, sendo 330 quilômetros na região sul-mineira, ou 17% do total. A maior parte das concessões foi no Triângulo mineiro, em quase 600 quilômetros, ou 31%. Embora as despesas estaduais mineiras com estradas de rodagem apresentassem elevação significativa somente a partir de 1923 (GODOY, HORTA, BARBOSA, 2016, p. 191), os municípios tinham uma importante participação no total. Já em 1915, pela ocasião da solicitação de subvenção quilométrica à uma estrada de rodagem na região central do estado, uma das justificativas apresentadas pela comissão de Obras Públicas era que “no Sul de Minas várias municipalidades, enfrentando numerosos sacrifícios, estabeleceram o transporte por automóveis em longas distâncias já trafegadas com franco resultado e progresso e engrandecimento (ACDMG, 1915, p.243-244).

¹²⁹ DOU de 05 de março de 1913, p. 3297.

¹³⁰ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_linha_barra/aiuruoca.htm, visita em 02/10/2015.

Mas as queixas com o transporte ferroviário ocorriam até mesmo em cidades que não possuíam ligação ou conexão direta com as linhas da Sul Mineira. Da capital do estado de Minas, Belo Horizonte, houve reclamações de caixas com seu conteúdo violado e parcialmente retirado. As lamúrias se referem às cargas do interior no geral, mas em especial “as caixas contendo batatas e frutas procedentes de estações da Rede Sul Mineira”¹³¹. Neste mesmo ano, 1914, ocorreu o segundo e mais grave incidente envolvendo protestos contra a Companhia. Não bastasse a existência dos problemas acima descritos, no mês de dezembro foi suprimido um trem entre Soledade e Sapucaí, na chamada Linha do Sapucaí, que se ligava à Mogiana no Ramal de Itapira. Situada entre aquelas duas estações estava a estação de Pouso Alegre, palco da revolta. Esta supressão do trem foi a gota d'água para que aproximadamente 500 pessoas incendiassem a estação local. E não parou por aí. “Um trem que passa por ali foi atacado. Foram incendiados vários vagões, os trilhos arrancados numa longa estação das linhas, e os postes telegráficos cortados e destruídos”¹³². Na tentativa de conter os distúrbios a polícia foi enviada, o que gerou confronto e deixou vários feridos.

A resposta apresentada pela administração da ferrovia para justificar a supressão de trens foi a situação de crise financeira, que teria levado várias estradas de ferro a tomar esta atitude com o objetivo de reduzir custos. De certa forma, não deixou de ser verdade a versão da diretoria. Depois de 1910 o preço externo da borracha foi drasticamente reduzido, o que também se seguiu com o preço do café a partir de 1913/1914. Também a partir de 1913 a moeda brasileira enfrentou nova desvalorização. Tudo isso dificultou a importação de materiais por parte das companhias, como combustível e material rodante.

¹³¹ *Correio Paulistano*, ed. 18165 de 13 de fevereiro de 1914, p. 3.

¹³² *Correio Paulistano*, ed. 18459 de 06 de dezembro de 1914, p. 3.

3.4 – Exportações de café e borracha (ton.) e taxa de câmbio (pence/mil-réis), 1905-1920

Ano	Taxa cambial	Café		Borracha	
		Quantidade	Preço externo	Quantidade	Preço externo
1905	15,11	649.260	100	35.393	100
1906	16,17	837.960	128	34.960	98
1907	15,31	940.800	133	36.490	95
1908	15,15	759.480	107	38.206	82
1909	15,14	1.012.860	156	39.207	131
1910	16,20	583.440	125	38.547	171
1911	16,12	675.480	188	36.547	104
1912	16,15	724.800	217	42.286	111
1913	15,91	796.080	190	36.232	72
1914	14,65	676.200	126	33.531	49
1915	12,45	1.023.660	150	35.165	49
1916	11,94	782.340	136	31.495	52
1917	12,70	636.360	107	33.998	52
1918	12,89	445.980	89	22.662	28
1919	14,39	777.780	308	33.252	40
1920	14,47	691.500	188	23.586	19

Fonte: SILVA, 1976, p. 64; IBGE, *Estatísticas do século XX*, disponível em:

<https://seculoxx.ibge.gov.br/economicas/tabelas-setoriais/agropecuaria>. Elaboração do autor.

A tabela acima nos permite visualizar que entre 1913 e 1914 o comércio exterior do país apresentou sensível piora, tendo em vista a queda de seus dois principais produtos de exportação e a desvalorização de sua moeda. Assim, a diretoria da Sul Mineira apresentou justificativas para a perturbação dos transportes que condiziam com a realidade. Em 1914 outro fator agravou a situação: em junho do mesmo ano a Primeira Guerra Mundial eclodiu na Europa, e as ferrovias brasileiras sofreram com problemas de reposição de material e dificuldades no tráfego. E é a partir daqui que, pelo discurso usado pela diretoria, percebemos como a administração da ferrovia deliberadamente comprometeu os serviços de reparos e substituição de materiais, na tentativa de diminuir despesas e aumentar o saldo.

Em maio do ano findo começamos a sentir-nos apreensivos e, sem excitações, entramos pela vereda de rigorosa economia, com sacrifício embora de serviços de incontestável e profícua utilidade (...). Quando rebentou a guerra, nos convencemos de que economias, paralisação e adiamento dos serviços, mesmo com sacrifício da renda futura, não seriam suficientes¹³³.

¹³³ Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira do ano de 1915, relativo ao ano de 1914. Disponível em *O Paiz*, ed. 11268 de 14 de agosto de 1915, p. 8. Como medida complementar a esta contenção de despesas, a Companhia decidiu contratar um *funding* (ou consolidação) da dívida de 1910. Na prática trata-se de um empréstimo sob

No mesmo relatório da qual extraímos a citação acima, o parecer do Conselho Fiscal já não consegue transmitir os mesmos bons agouros dos anos anteriores. Apesar da tentativa inicial de crença nos negócios da empresa, se reconhece na negociação de um *funding* “como uma medida salvadora que por certo libertará a companhia, depois de 4 anos, de responsabilidades que não poderiam ser vencidas por outra forma” (RRSM, 1915). Ou seja, ficou explícito que a RSM não teria condições de se manter “pelas próprias pernas”. Cabe ainda mencionar que, os ataques ou defesas mais contundentes também estavam ligados às questões políticas.

Por exemplo, o jornal *Gazeta de Ouro Fino*, terra do político e ex-governador Júlio Bueno Brandão, publicava apenas críticas pontuais, sem qualquer referência à administração da empresa, como paradas e horários (ed. 892 de 04 de dezembro de 1910). Por outro lado, noticiou o restabelecimento dos trens vespertinos em janeiro de 1915, após um período de interrupção, “que foram suprimidos por medida econômica”.¹³⁴ Não há qualquer crítica por tal supressão, mas sim louvor pelo restabelecimento dos horários. Tal postura se alterou durante o período da administração estadual, quando o domínio dos políticos sul-mineiros foi afastado por Arthur Bernardes e seu grupo. Situação bem diferente ocorreu com as críticas do periódico *O Pharol*, o principal jornal de Juiz de Fora. Jornal porta-voz de políticos dissidentes da Mata Mineira e mesmo de outras regiões, não poupou críticas à administração da RSM quando estava administrada por algum aliado do grupo sul-mineiro dominante do PRM.

Algumas iniciativas da administração da Rede Sul Mineira tentaram contornar estes problemas agravados com a guerra. A principal delas foi a tentativa de substituir o carvão importado por lenha, situação comum nas ferrovias brasileiras devido ao alto custo das importações deste combustível (SAES, 1982, p. 129-130).

novos termos, que em situações de emergência, crise ou estruturação de uma empresa serve para refinar a dívida anterior e captar recursos através de fundos de ações e debêntures. Veremos este processo e as questões que envolveram os empréstimos da Sul Mineira com mais detalhes na terceira parte desta tese.

¹³⁴ *Gazeta de Ouro Fino*, nº 1.097 de 24 de janeiro de 1915, ano XXIII, p. 2.

Gráfico 3.1 – Carvão importado (1902-1920)

Fonte: SAES, 2012, p. 6.

O gráfico 3.1 deixa claro o problema que a importação de carvão representou para o país. Antes mesmo do aumento dos preços, a quantidade foi severamente reduzida, em virtude do conflito europeu iniciado em 1914. Para muitas ferrovias, caso da Sul Mineira, isto se traduziu em diminuição do tráfego por conta da menor disponibilidade de combustível. Uma das saídas da RSM, a exemplo do que também fez a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi iniciar o plantio de madeira própria para o uso em locomotivas.

“O consumo mensal da empresa equivale a 16.000 metros cúbicos de lenha. Em cada alqueire mineiro, de 48.400 metros quadrados, logo que é devastado, a Rede planta eucaliptos, para um resultado de 3.000 metros cúbicos. Fazendo isto regularmente, ela possui hoje um milhão e meio de árvores em plena prosperidade, cada uma das quais custou 538 réis em média, quando vale mais de 3\$000. É de calcular a economia realizada por estas cifras: enquanto o carvão de pedra está, de muito, acima de 100\$ a tonelada, a lenha custa apenas 3\$000 o metro cúbico”¹³⁵.

A iniciativa acima descrita pode ser confirmada pela participação das despesas de locomoção no total do custeio, segundo a Estatística das Estradas de Ferro de 1918. Comparativamente a outras redes de porte semelhante, que usavam carvão ou lenha, a Sul

¹³⁵ *Correio da Manhã*, ed. 6547 de 21 de janeiro de 1917, p. 7. O metro cúbico de madeira varia da espécie e condição da árvore cortada – como estar com ou sem casca –, mas a tendência é que 1 tonelada corresponda entre 1,04 e 1,47 metros cúbicos. Fonte: <http://ambientedurao.eng.br/conversao-de-unidades-estereo-metro-cubico-e-tonelada-de-madeira-por-especie> visitado em 02/10/2015.

Mineira possuía uma das menores despesas no segmento “tração”. Todavia, ações como esta foram poucas e limitadas. O uso da lenha proporciona um rendimento inferior ao carvão. E mais: a disponibilidade de lenha com recursos próprios da Sul Mineira pareceu ter sido insuficiente, abaixo da expectativa expressa pelo seu presidente na citação acima.

É inacreditável o estado de desleixo em que se acha a Rede Sul Mineira, em mormente em Afonso Pena [Santa Rita do Sapucaí]. Por falta de lenha, os trens não obedecem mais ao horário. Em meio da viagem os comboios param longas horas, até que os foguistas se abastecem da preciosa lenha arrancada a cercas e currais à beira da estrada. O comércio vai sofrendo prejuízos incalculáveis. Há dias, foram despachadas de Afonso Pena para o Rio duzentas e tantas caixas de batatas, mas a carga não seguiu porque a carga não tinha combustível. As batatas, que já haviam pago o imposto estadual, apodreceram e a Sul Mineira mandou intimar o expedidor que retirasse do armazém da estrada a mercadorias apodrecida...¹³⁶

No período da administração estadual, o combustível também foi uma questão que absorveu preocupações da diretoria. Sendo a região pobre em lenha mais apta à queima nas caldeiras, foi necessária a sua aquisição de outras regiões do estado. Soma-se a isso o fato de que a importação de carvão e mesmo lenha dependiam, em sua maior parte, do transporte feito pela Central do Brasil, que primeiro atendia às suas próprias necessidades.

Não bastassem os problemas recorrentes no tráfego, em 1917 os salários dos funcionários começaram a atrasar por vários meses. Quando o novo presidente assumiu em maio de 1917, os salários de fevereiro e março ainda nem haviam sido pagos¹³⁷. Alguns meses depois o mesmo presidente, Armenio Gonçalves Fontes, enfrentou novos problemas por conta do atraso de pagamento. Com atrasos referentes aos meses de abril e maio, empregados da Companhia entraram em greve e paralisaram os trens no final ao mês de julho¹³⁸. Trabalhadores das oficinas de Passa Quatro também aderiram, e as instalações da ferrovia neste local foram depredadas pelos próprios funcionários. Um acordo com os grevistas, que garantiu ao menos os salários de abril e maio, colocou fim ao movimento¹³⁹.

Os problemas decorrentes do tráfego na ferrovia eram tão crassos, que o engenheiro inspetor que assumiu em 1917 declarou em seu relatório:

¹³⁶ *Correio da Manhã*, ed. 6583 de 04 de março de 1917, p. 2.

¹³⁷ *A Noite*, ed. 1939 de 12 de maio de 1917, p. 3. Segundo fala do próprio presidente, o pagamento destes salários foi uma de suas primeiras medidas como presidente.

¹³⁸ Não podemos deixar de perceber a influência da grande Greve Geral de 1917, ocorrida na mesma época. Dentre as principais reivindicações, os grevistas protestavam contra a inflação, carestia de alimentos e por aumento de salários.

¹³⁹ *A Noite*, ed. 2013 de 25 de julho de 1917, p. 3.

Encontrei, como não ignorais, as diversas divisões desta Estrada com os serviços desorganizados e anormalidade completa no tráfego, reconhecida pelo público e pelos governos do Estado de Minas Gerais e da União. Este último chegou a determinar a aplicação de uma vistoria rigorosa nos serviços da mesma, com ordem posterior de execução de avultados trabalhos, julgados inadiáveis. Havia sido criada também uma situação desagradável entre o público e a administração, achando-se a Estrada sobrecarregada de mercadorias atrasadas, sem combustível suficiente, além da má conservação em que se encontravam a via permanente e o material rodante (RSM, 1918, p. 3).

Não obstante as melhorias que o mesmo engenheiro afirmou terem sido realizadas, como a substituição de dormentes e reparação de carros e vagões, a situação da Companhia em médio prazo não apresentou mudanças significativas. Não bastassem as críticas de usuários das linhas da RSM, outro flanco de ataque surgiu na segunda metade dos anos 1910: a arena da política estadual, tanto no executivo quanto no legislativo. O foco principal era a questão tarifária.

Em 1915, o deputado Leopoldo de Luna, natural de Santa Rita do Sapucaí e responsável pela emenda que autorizou as concessões de estrada de rodagem na região, tem entre as justificativas para tais concessões a suposta condição da Rede Sul Mineira, “uma estrada mal administrada e de fretes caríssimos, que absorvem todo o produto do trabalho dos nossos fazendeiros” (ACDMG, 1915, p. 478). Em 1914, os fretes para passageiros tiveram reduções, tanto para a primeira, quanto para a segunda classe. Se nesta a queda foi de \$050 para \$045 réis, naquela a redução foi mais significativa, indo de \$100 para \$080 réis por quilômetro, ou 20%, até o limite de 100 km (BRASIL, MVOP, 1915, p. 154). Porém, é no transporte de cargas que a fala do deputado Leopoldo de Luna encontra menos sentido. Segundo um comparativo de fretes entre as cinco das seis maiores companhias atuantes em Minas (somente a Mogiana, a quinta maior, não aparece no comparativo), apresentado em um discurso do deputado Alberto Alves, tínhamos o seguinte quadro de fretes em 1916:

Quadro 3.3 – Fretes cobrados por algumas ferrovias mineiras em 1916, por 100 kms.
(Valores em mil-réis)

Itens (ton.)	Central	Leopoldina	Oeste de Minas	Sul Mineira	Vitória a Minas
Açúcar bruto	14\$000	7\$000	10\$000	15\$000	10\$000
Aguardente	15\$000	10\$000	30\$000	28\$000	25\$000
Arroz	5\$000	3\$200	3\$200	3\$000	6\$000
Batatas	5\$000	3\$000	10\$000	3\$000	6\$000
Bois	3\$000	3\$000	2\$750	2\$500	5\$400
Café	16\$000	45\$000	24\$000	22\$400	20\$000
Farinha de Trigo	10\$000	10\$000	10\$000	20\$000	-
Fumo	20\$000	30\$000	30\$000	28\$000	50\$000
Manteiga	10\$000	10\$000	20\$000	10\$000	25\$000
Milho	5\$000	3\$200	3\$200	3\$000/3\$200	-
Queijos	7\$000	10\$000	15\$000	10\$000	40\$000
Sal	10\$000	6\$000	10\$000	10\$000	10\$000
Toucinho	10\$000	10\$000	15\$000	10\$000	6\$000

Fonte: ACDMG, 1916, p. 429-430. Tarifa mais barata. Tarifa mais cara.

Pelo quadro acima, nos parece que a fala do deputado Leopoldo de Luna estava mais carregada de sofismas do que argumentos verdadeiros, possivelmente para defender interesses do envolvido na concessão da exploração das estradas de rodagem, que contavam com subvenção quilométrica a partir deste mesmo ano. Dos treze itens transportados indicados na tabela, somente em 3 deles a Sul Mineira tinha os maiores fretes. Sabemos que os fretes eram sempre um ponto de discórdia entre produtores e companhias ferroviárias (TOPIK, 1987, p. 134; MARTINS, 1995, Cap. 2), onde frequentemente o governo intervia a favor do primeiro. Mas em termos comparativos, a Sul Mineira não estava entre as mais caras.

Entre os 13 itens do quadro, podemos dividi-los em pelo menos cinco grupos: majoritariamente de importação (I); principalmente de importação, mas também de considerável produção e circulação local (II); majoritariamente de exportação (III); principalmente de exportação, mas também de considerável produção e circulação local (IV); e majoritariamente de produção e circulação local (V)¹⁴⁰. No primeiro grupo (I) estão farinha

¹⁴⁰ De acordo com relatórios da Companhia e informações coletadas sobre os municípios nos Anuários. Lembrando que neste caso, importação e exportação se refere àquilo que entre e sai do estado.

de trigo e sal; no segundo (II) estão açúcar, aguardente e arroz; no terceiro (III): café, bois, manteiga, queijos e toucinho; no quarto grupo (IV) estão as batatas e o fumo; no quinto grupo (V) está apenas o milho. A Sul Mineira apresenta a maior tarifa para açúcar, farinha de trigo e sal, todos eles produtos de ampla importação na região. Arroz, batatas, bois, manteiga e milho são aqueles cujas tarifas na RSM são as menores dentre as cinco empresas, sendo todos eles de ampla circulação local ou exportação.

Ainda quanto ao quadro 3.3, merece atenção a situação díspar das outras quatro companhias. Se analisarmos por tipo, ou seja, comparando as duas estradas privadas, Leopoldina e Vitória a Minas, e as duas de operação pública (federal), Central e Oeste de Minas, temos uma situação interessante. Enquanto a Leopoldina possuía 7 das mais baixas tarifas entre as 13 observadas, apenas o café, seu principal item de exportação, apresentava a tarifa mais alta dentre todas. Já a Vitória a Minas tinha 6 dos itens mais caros, e apenas uma mais barata. Já no outro caso, das ferrovias administradas pelo governo federal, a Central tinha 5 das 13 tarifas entre as mais baratas, e somente 2 mais caras, praticamente o inverso na Oeste de Minas. Na EFOM, 4 das 13 tarifas eram as mais caras, e somente duas as mais baratas.

Curiosamente, na plataforma de governo defendida por Arthur Bernardes quando de sua candidatura ao governo mineiro em 1918, o mesmo julga que os fretes cobrados pela Leopoldina estão entre os maiores motivos que sufocam toda a produção da Zona da Mata mineira. A comparação de fretes com a Oeste, Sul Mineira e Central são provas de um “argumento irrefutável, significativo e eloquente”¹⁴¹. Habilmente, escolheu-se 8 itens que, com a exceção do café e do toucinho, são totalmente diversos daqueles apresentados acima, onde os valores são mais caros, e cuja a produção dos itens não é relevante na região, como cal e couros. Na fala ao congresso mineiro do presidente do estado em 1920, Arthur Bernardes também fez valer seu posicionamento. Alegou não ser possível atender à reivindicação da diretoria da Leopoldina, que solicitou elevação de fretes, tendo em vista a inflação e alta de produtos como café e cereais com o término do conflito mundial. A negativa do governo mineiro se justificou pelas supostas tarifas altas já praticadas pela companhia, “pois desde antes de estalar a guerra, já eram muito elevadas as suas tarifas, mais altas do que as da Central do Brasil, Oeste de Minas, Rede Sul Mineira, Mogiana, Paulista, Sorocabana e outras (...)” (ASMG, 1920, p. 86).

¹⁴¹ “A sucessão presidencial e Minas”. *Correio Paulistano*, ed. 19.576 de 06 de janeiro de 1918, p. 4-5.

Dessa forma, como verificamos no caso da Sul Mineira, fica muito claro como o discurso político pode se apropriar de elementos fantasiosos para legitimar suas decisões, principalmente quanto interesses de grandes produtores estão no esteio do governo. Quanto ao problema central, as condições de tráfego das ferrovias e especialmente da Rede Sul Mineira, foi preciso aguardar até o período de administração estatal para que melhorias significativas ocorressem. E os baixos fretes impostos às companhias privadas tiveram sua parcela de culpa nisto (MARTINS, 1995, Cap. 2).

3.6 CRISE À VISTA: A SITUAÇÃO DA SUL MINEIRA NOS ANOS FINAIS

Entre 1917 e 1919, a companhia arrendatária, inclusive com a anuência e envolvimento dos governos mineiro e federal¹⁴², manifestou urgência na revisão do contrato de 1910, tendo em vista a piora no desempenho financeiro e a deterioração dos serviços prestados, com frequentes paralisações e atrasos. No mesmo ano de 1917, uma emenda do senado mineiro já autorizava o governo do estado a entrar em acordo com a Companhia sobre possível “desistência e reembolso da reversão sobre a Estrada” (ASMG, 1917, p. 197).

No começo de 1918, alguns acontecimentos deram algum fôlego à Companhia, e parecia que sua sobrevivência pudesse se estender por mais tempo. Por intermediação do presidente Venceslau Brás, a Sul Mineira negociou uma moratória de 5 anos referente à sua dívida com o estado de Minas Gerais¹⁴³, que pelo balanço final da Companhia era de 27 mil contos, reduzida para 19 mil. Simultaneamente, os banqueiros *Perrier & C.* atenderam ao pedido da empresa e do próprio governo mineiro em fornecer recursos emergenciais, além de um novo empréstimo de 6 milhões de francos¹⁴⁴, das quais apenas 3 milhões foram empenhados (LIMA, 1934, p. 125-126). A maior parte das contrapartidas exigidas pelos banqueiros franceses foi acatada pelo governo federal, como aumento de 20% das tarifas, prorrogação de prazo para quitação de débitos junto à Central do Brasil e administração da companhia entregue aos próprios representantes dos banqueiros, até que parte dos recursos adiantados fosse pagos¹⁴⁵. Pela lei das sociedades anônimas, a empresa deveria, contudo, manter dois diretores, além do presidente. Boa parte da intermediação destes acordos foi realizada pelo secretário de finanças de Delfim Moreira, Teodomiro Santiago, que manteve

¹⁴² Como pode ser confirmado pelas correspondências e telegramas trocados entre o secretário de finanças mineiro Teodomiro Santiago, e o presidente da República Venceslau Brás. CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documentos 7 a 10, p. 16 a 35, entre 1917 e 1919.

¹⁴³ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 10, p. 25-28.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ Ibidem.

Venceslau a par de toda a situação. Curiosamente, mas não por coincidência, em um dos últimos documentos destas negociações, já emerge o assunto da sucessão federal¹⁴⁶. O que vale destacarmos aqui é que Teodomiro afirmou que o então presidente da companhia, Armênio Gonçalves Fontes, e um dos diretores, Arthur Ferreira Melo, deveriam deixar seus respectivos cargos. Neste mesmo ano, a assembleia extraordinária de 12 de março alterou os estatutos da Companhia, e o cargo de presidente teve a nomenclatura alterada para diretor geral. Assumiu Alberto Alvares, acompanhado dos diretores William Bourgain e Armênio Gonçalves Fontes, sendo os dois primeiros aqueles que ainda compuseram a diretoria até a dissolução da companhia. Alberto Alvares precisou renunciar ao cargo de deputado para que pudesse assumir a presidência da RSM (ACDMG, 1918, p. 171).

Mesmo com a autorização do governo federal, que permitiu à Companhia cobrar um adicional de 20% sobre as tarifas de suas linhas, a delicada situação financeira e operacional não apresentou melhoras. O decreto nº 12.961, de 10 de abril de 1918¹⁴⁷, além de conceder o aumento de tarifas acima, consolidou a maior parte do acordado entre o secretário de finanças mineiro e os banqueiros franceses, pelo intermédio de Bourgain, segundo as correspondências acima citadas. O fato de Venceslau Brás ainda ser o presidente brasileiro, amigo de figuras como o acionista e duas vezes diretor José Carneiro de Rezende, nos parece ter sido fundamental neste processo. Podemos dizer que este ato foi a última atitude de espectro político que beneficiou a CEFFB, até a mesma ser encampada em 1921.

Além da redução de tarifas, o referido decreto previa ainda prorrogação de prazo para construção de ramais previstos e não executados ou não concluídos, além de praticar uma operação de crédito de seis milhões de francos ou cinco mil contos, no qual apenas parte do recurso foi realizado. Todas estas medidas intencionavam o reerguimento financeiro da empresa e sua reestruturação operacional. Mas nada parece ter adiantado, e a Sul Mineira tentou a última cartada: a revisão do contrato de 1910. Na Bolsa de Valores do Rio Janeiro, este impasse que durou mais de dois anos foi amplamente sentido, e ajudou a alimentar o frenesi especulativo em torno de seus papéis.

Em perspectiva comparada com a rede mineira operada pela Mogiana no Sul de Minas, o ministro da Viação e Obras Públicas enxergou a situação da CEFFB como diametralmente oposta àquela operada pelos ramais da empresa paulista. Segundo relatório de 1919:

¹⁴⁶ Lembramos que os dois vice-presidentes brasileiros seguintes foram sul-mineiros: Delfim Moreira e Bueno de Paiva. Embora alijados do comando central do governo estadual pelo grupo de Arthur Bernardes, estiveram presentes no executivo federal até 1922, com a eleição do mesmo Bernardes.

¹⁴⁷ Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=33766>.

As linhas a cargo da Companhia Mogiana mantiveram-se em boas condições, o que não sucedeu às estradas cujo serviço compete à outra companhia: a maioria dos trechos destas, onde trafegam os trens mistos, diz o chefe da fiscalização, “apresentam grande quantidade de dormentes podres e em vários pontos, ora numa fase, ora noutra, o lastro de deprimiu notavelmente ou chegou mesmo a desaparecer. A própria repregação foi insuficiente, e até a junção dos trilhos, pela escassez de parafusos, deixou de ser arrochada como devera”. A linha mal segura constitui fator de vários acidentes. Outrossim, as oficinas da Companhia Mogiana atenderam às necessidades da conservação do material de transporte, tendo este material se apresentado durante todo o ano em estado satisfatório de funcionamento e limpeza, não se podendo o mesmo dizer das oficinas da Companhia Federais Brasileiras. (BRASIL, MVOP, 1921, p. 448).

Mesmo que o autor já tentasse apresentar informações que justificassem o encampamento da Companhia, não deixa de ser outra fonte que corrobora os relatos ocorridos na imprensa, em boa medida fornecida pelos usuários dos serviços. É uma abordagem qualitativa que reforça os dados quantitativos como aqueles apresentados na tabela 3.3. O último ponto mencionado, sobre a questão das oficinas, foi um dos pontos mais cobrados por parte do governo federal, uma vez que a cláusula sétima do contrato de arrendamento previa a obrigatoriedade desta construção.

Em sucessivas assembleias extraordinárias a Companhia tentou diminuir custos e ampliar a receita. Além disso, a nova diretoria tentou acordar com o governo federal a revisão do contrato de 1910, principalmente no ponto referente à cota de arrendamento, além de também entregar o trecho entre Baependi e Passa Três. Esta expectativa vivenciada entre 1918 e 1919 foi um dos motivos que fez com que os papéis da Sul Mineira, negociados na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, nucleassem uma intensa onda especulativa (LEVY, 1977, p. 374-381).

Mas nenhuma das ações acima apresentou resultados concretos. Uma vez que a União não sinalizou com a possibilidade de seguir o mencionado na quinta cláusula do contrato de 1910, referente ao trecho Baependi-Passa Três, a empresa tentou desesperadamente convencer o governo da reversão depois da guerra. Segundo matéria veiculada no jornal *Correio da Manhã*, em sua ed. 7450 de 23 de julho de 1919, o presidente da Companhia, Alberto Alvares, afirmou faltar pouco para a encampação do ramal Baependi-Passa Três. Para ele, restaria apenas o “(...) consentimento dos debenturistas franceses, credores hipotecários da seção a ser encampada”. No fim, isto jamais se concretizou.

Embora a situação nas ferrovias, de uma maneira geral, tenha sido ruim com o fim da guerra, a da Sul Mineira era especialmente crítica. Além de dívidas com o governo do estado

de Minas e com o Banco do Brasil, havia também os empréstimos franceses em 1910, 1916 e 1918¹⁴⁸. Estes empréstimos externos representavam 36 mil contos em dívida passiva, ou aproximadamente 75 milhões de francos, na ocasião do balanço da companhia em 1921. As condições precárias da via permanente e insuficiência do material rodante já estavam dentre as preocupações do executivo mineiro, e na Mensagem do presidente do estado ao congresso em 1919 se esperava uma iniciativa por parte do governo federal, capaz de levar à normalização dos serviços.

Dessa forma, o contrato de 1910 foi rescindido em 31 de dezembro de 1920, quando era vice-presidente o sul-mineiro Bueno de Paiva. A Companhia foi dissolvida na assembleia extraordinária de 04 de abril de 1921, e ao longo do ano foram estabelecidas as diretrizes e acordos para encampação das linhas e negociação das dívidas da empresa. Em 03 de outubro de 1921, uma (possível) última assembleia extraordinária aprovou o balanço final da CEFFB, cujo déficit final foi de 15.434:364\$286 contos de réis.

Quando ocorreu a transferência de controle da ferrovia para o estado de Minas Gerais, a situação do tráfego foi duramente criticada pela nova administração¹⁴⁹. Quando um novo diretor assumiu em outubro de 1922, declarou o seguinte:

“Pode-se dizer, sem erro, que era quase de falência o estado de seus serviços, pois, sem recursos materiais, reduzidas ao mínimo as verbas mais essenciais para o seu custeio durante alguns anos, outro não podia ser o estado de suas linhas, de seu material rodante e de tração, e daí sofrerem os serviços do tráfego dependentes como são da boa ordem daqueles dois outros” (LIMA, 1934, p. 141).

Em 06 de abril de 1922 foi lavrado o contrato para arrendamento da Rede de Viação Sul Mineira, entre o governo federal e o estado de Minas Gerais, até a data de 31 de dezembro de 1950. Uma das novidades deste arrendamento, quando comparado com aquele de 1910, foi o privilégio de zona de cada lado da linha. Na verdade, podemos perceber uma “evolução” desde o Império, quando se concedia entre 30 e 50 quilômetros de cada lado dos trilhos. Se no contrato de 1910 foram 20 quilômetros de privilégio, em 1922 foram somente 10 quilômetros, segundo a cláusula XII (LIMA, 1934, p. 130). Mas a vida independente da “Rede de Viação Sul Mineira” durou pouco, e logo no começo de 1931 foi feito outro arrendamento entre a

¹⁴⁸ Na verdade, em 1916 foi realizado um *funding*, relativo ao empréstimo de 1910.

¹⁴⁹ Parte da última administração da Rede Sul Mineira integrou a diretoria da recém-criada Rede de Viação Sul Mineira, uma espécie de “equipe de transição”. Dentre eles Alberto Álvares e William Bourgain. José Carneiro de Rezende entrou no momento de negociação com o governo, e os três permaneceram entre abril e outubro de 1922.

União e Minas Gerais para a criação da Rede Mineira de Viação, RMV. Além da Sul Mineira, a E. F. Oeste de Minas e a E. F. Paracatu também fizeram parte da RMV.

A situação delicada e particular da Sul Mineira levou o governo a cancelar o contrato de 1910, mas o seu caso não foi isolado e estava longe de se configurar como exceção. Em São Paulo (Sorocabana) e no Rio Grande do Sul (Viação Férrea do Rio Grande do Sul) ocorreram processos semelhantes. Mas não foi somente a “má administração” dessas companhias que causou piora em seus serviços, concomitante à queda da receita operacional. Como vimos no capítulo 1, havia um contexto que limitava o aumento de renda das ferrovias (onde o problema da desvalorização da moeda era um dos principais problemas), ao mesmo tempo que os custos operacionais se elevavam. Além disso, o governo limitava o aumento de tarifas das companhias, o que dificultava o aumento da renda para cobrir custos mínimos de manutenção. Assim, a pergunta final que Duncan fez em seu estudo e nós a reproduzimos: teriam as empresas arrendadas ao capital privado, como a Sul Mineira, sobrevivido aos efeitos da Primeira Guerra? As consequências do conflito mundial intensificaram os problemas das estradas de ferro, levando o governo federal a abrir crédito extra para amparar aquelas por ele diretamente administradas (como Central, Noroeste e Oeste de Minas) e arrendar aos governos estaduais aquelas como Sorocabana e Sul Mineira, uma vez que elas não possuíam condições de levantar crédito suficiente para superar a crise (LIMA, 1934, p. 108). Ocorreram exceções, caso da *Great Western*, que seguiu um caminho diferente daquelas apresentadas acima. Em vez de ser encampada, o governo federal renovou o contrato sob termos mais favoráveis à empresa¹⁵⁰, a cota de arrendamento foi reduzida (uma das reivindicações da Sul Mineira para novos termos de um contrato) e o teto tarifário foi elevado. Contudo, tais medidas pareceram não surtir o efeito desejado. O material fixo e o material rodante da *Great Western* se deterioraram a níveis semelhantes àqueles verificados nas ferrovias arrendadas nos anos 1910, e que depois da guerra foram encampadas (CAMELO FILHO, 2000, Cap. IV).

O processo acima mencionado, que culminou com a falência da CEFFB e posterior arrendamento da Companhia ao estado de Minas Gerais, se deu entre o mandato estadual de Arthur Bernardes e sua eleição para presidente, no momento que a “hegemonia sul mineira” fora perdida. Veremos no capítulo seguinte que a relação entre política e capital estrangeiro, durante a curta existência da Rede Sul Mineira, foi algo intenso e instável.

¹⁵⁰ Um dos motivos para ter sido encampada pode estar na cobertura geográfica da companhia, que englobava efetivamente 4 estados: Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

CAPÍTULO 4

CAMINHO POR OUTROS TRILHOS: A REDE SUL MINEIRA, A POLÍTICA E O CAPITAL FRANCÊS

A relação entre atores políticos e a concessão de serviços públicos no Brasil, que em determinados períodos como o começo do século XX também envolveu o capital externo, foi frequente na história de países como o Brasil (WIRTH, 1982, Cap. 4; SAES, 2010, parte III). O esquema político que envolvia desde líderes locais até o presidente da República (ou o próprio monarca na época do Império), foi capaz de articular e angariar recursos e favores pessoais para melhorias na infraestrutura de estados e municípios¹⁵¹. E no caso do Sul de Minas Gerais e suas ferrovias não foi diferente. Já entre 1894 e 1899 “o Sul recebeu mais da metade de todos os subsídios estaduais em empréstimos para a construção de ferrovias e subsídios do estado” (WIRTH, 1982, p. 159). As indicações que temos deste tipo de relação para o período posterior a 1910 também são fortes, principalmente antes da Primeira Guerra, e não somente com as estradas de ferro, pois também envolveu alguns setores de serviços públicos e financeiros.

De qualquer forma, veremos que os meandros políticos entre algumas personalidades, a administração da ferrovia e o capital francês foram intensos, o que justifica um olhar mais de perto da participação política sul-mineira.

4.1 A “HEGEMONIA” DOS POLÍTICOS DO SUL DE MINAS GERAIS

Em trabalho anterior demonstramos como o Sul de Minas Gerais alcançou influência decisiva na estrutura política mineira, com ramificações que chegaram até o governo federal (SILVA, 2012, p. 96-98). Este domínio representou ganhos substanciais na melhoria da estrutura regional sul-mineira, ao menos na malha ferroviária e em núcleos urbanos dos principais municípios (SAES, MARTINS, GAMBI, 2016, Introdução). Evidentemente que o nível de atividade econômica em muitas destas cidades era razoável, ora gerado pelo capital mercantil ligado às atividades da agricultura e pecuária voltados ao abastecimento, ora ligada a atividade cafeeira com visas à exportação (SAES e MARTINS, 2012, Introdução). Isso

¹⁵¹ Em clássico estudo sobre o poder político na Primeira República (1889-1930), Victor Nunes Leal afirmou que “a escola, a estrada, o correio, o telégrafo, a ferrovia, a igreja, o posto de saúde, o hospital, o clube, o campo de futebol, a linha de tiro, a luz elétrica, a rede de esgotos, a água encanada –, tudo exige o seu esforço, às vezes um penoso esforço que chega ao heroísmo. É com essas realizações de utilidade pública, algumas das quais dependem só do seu empenho e prestígio político, enquanto outras podem requerer contribuições pessoais suas e dos seus amigos (...)”, (LEAL, 1978, p. 37).

certamente foi um dos motivos que possibilitou a projeção dos políticos da região. Mas uma vez que o transbordamento dos recursos destas atividades foi limitado, coube ao poder público estimular e patrocinar parte das transformações tipicamente capitalistas (SAES, MARTINS, GAMBI, 2016, Introdução). E para isso, era decisivo que os quadros da administração pública e da máquina política oficial, no caso de Minas Gerais o Partido Republicano Mineiro, o PRM, estivessem compostos por figuras capazes de defender os interesses da região. Em um período de 20 anos (1898-1918), tivemos um sul-mineiro em todos os mandatos de governo estadual, sem interrupção.

Quadro 4.1 – Participação de alguns políticos sul mineiros em cargos estaduais e federais

Político	Principais cargos	Período	Origem
Joaquim Delfino Ribeiro da Luz	Governador Ministro da Justiça Ministro da Marinha Ministro da Guerra	1857 e 1860 1872-1875 1885-1887 1887-1888	Cristina
Américo Lobo Leite Pereira	Senador Federal Ministro do Supremo Tribunal Federal	1891-1893 1894-1903	Campanha
Fernando Lobo Leite Pereira	Ministro das Rel. Exteriores Ministro da Justiça Senador Federal	1891-1892 1892-1893 1896-1898	Campanha
Francisco Silviano de Almeida Brandão	Governador Vice-presidente eleito	1898-1902 -	Silvianópolis
Francisco Antônio de Sales	Governador Ministro da Fazenda	1902-1906 1910-1913	Lavras
Júlio Bueno Brandão	Vice-governador Governador Presidente da Câmara	1906-1908 1908-1909/1910-1914 1920-1921	Ouro Fino
Venceslau Brás Pereira Gomes	Governador Vice-presidente Presidente	1909-1910 1910-1914 1914-1918	Brasópolis
Delfim Moreira da Costa Ribeiro	Governador Presidente Vice-presidente	1914-1918 1918-1919 1919-1920	Cristina
Francisco Álvaro Bueno de Paiva	Senador Federal Vice-presidente	1911-1923 1920-1922	Andradas

Adaptado de: SILVA, 2012, quadro 2.5. O cargo de governador e respectivo vice em Minas era chamado de presidente. Silvianópolis corresponde a antiga Santana do Sapucaí, então freguesia de Pouso Alegre na época do nascimento de Silviano, que faleceu antes de assumir o mandato de vice. Brasópolis corresponde a São Caetano da Vargem Grande, ex-freguesia de Itajubá. Delfim Moreira faleceu no meio do mandato de Vice-Presidente, sucedido por Bueno de Paiva. Andradas corresponde à antiga São Sebastião do Jaguari, depois Caracol, ex-freguesia de Caldas.

Pelo quadro acima, podemos ter uma dimensão do alcance da participação dos sul-mineiros na política. Em um estudo sobre a política mineira na Primeira República, Cláudia Viscardi fez exatamente esta observação. Entre 1898 e 1918 o domínio sul mineiro na política do estado, com ramificações no plano federal e hegemonia na estrutura do Partido Republicano Mineiro, sobrepujou a atuação independente de outros grupos (VISCARDI, 1999a, p. 95-97). E a atuação dos sul-mineiros foi forte e diversa. Evidentemente que este poder não deixou de ser questionado, e nem mesmo foi absoluto. Na verdade, a aliança dos sul-mineiros com grupos de outras regiões foi intensa, pois mesmo no âmbito regional haviam descontentes (WIRTH, 1982, Cap. 4). E, embora o início da hegemonia sul-mineira tenha se estabelecido mais claramente com a chegada de Silviano Brandão à presidência do estado de Minas Gerais, concomitante à reorganização do PRM em 1898 (SILVA, 1982, p. 157-159), a intensa articulação liderada por este político nos anos anteriores foi fundamental para o quadro de relativa estabilidade interna e hegemonia que se estabeleceu posteriormente.

Após a Proclamação da República, houve um período em que Minas passou por um processo de acentuada fragmentação política¹⁵², disputas internas pela liderança estadual, além de disputas pelas casas legislativas estaduais e seus representantes federais. Entre 1892 e 1894 Silviano foi secretário do Interior e Justiça do governo estadual de Afonso Pena, e depois disso presidente do senado estadual mineiro até 1898, períodos estes em que ao seu redor orbitaram os chamados “silvianistas” (WIRTH, 1982, p. 163-164). Dentre eles estavam seu cunhado e futuro governador Júlio Bueno Brandão (aquele que juntamente com o governador paulista Cícinato Braga veio a estabelecer o chamado “Pacto de Ouro Fino”, da qual falaremos um pouco mais adiante), Francisco Bressane de Azevedo (deputado federal entre 1906 e 1920), e o próprio Venceslau Brás. Estas figuras se estabeleceram como lideranças no futuro. O nome de Francisco Sales também ganhou peso e representava uma liderança significativa (quadro 4.1). Ainda que possuíssem seus respectivos grupos de influência, foram capazes de conquistar relativa estabilidade interna e coesão, capaz de estabelecer um peso decisivo na arena política nacional. Da mesma forma, foi o grupo liderado por estas personalidades que mais perdeu influência quando Arthur Bernardes e Raul Soares trocaram o PRM “de mãos”, a partir de 1918, como veremos mais adiante.

E um primeiro momento em que ocorreram embates e dissidências, e coincidiu parcialmente com o lapso de nossa análise, ocorreu entre o governo estadual de João Pinheiro

¹⁵² Merecem destaque os levantes das cidades de Viçosa (WIRTH, 1982, p. 158) e principalmente Campanha (CASTRO, 2012). Além disso, o Triângulo mineiro também possuía fortes tendências separatistas, que inclusive contou com um partido para tais fins. Aparentemente, através da maior presença do poder público estadual, estas tendências foram sensivelmente diminuídas (LIMA, 2003, p. 111-117).

(1906-1908), o mandato federal de Afonso Pena (1906-1909) e a eleição do marechal Hermes da Fonseca em 1910, cujo adversário político foi Rui Barbosa. Primeiramente, um grupo de políticos relativamente novos na vida pública e com críticas às oligarquias tradicionais, chamada de “Jardim da Infância”, obteve participação em ambos os governos estaduais acima mencionados e se posicionou a favor de Rui Barbosa na chamada Campanha Civilista¹⁵³. Neste grupo estavam vários mineiros, dentre eles o sul-mineiro Estevão Lobo Leite Pereira (FAQUIN, 2007, Cap. 5), filho de Américo Lobo Leite Pereira, natural de Campanha e que já havia sido deputado federal entre 1900-1905¹⁵⁴. Em segundo lugar, aliado a este grupo estavam dois futuros diretores da Sul Mineira: Manoel Tomaz de Carvalho Brito e Alberto Alvares, seu último presidente (1918-1922). Ambos fundaram o jornal *O Correio do Dia*, cujo objetivo era denegrir a candidatura do marechal Hermes e defender a campanha de Rui Barbosa. Além disso, Carvalho de Brito se candidatou à governador para marcar posição e liderar a oposição à Hermes em Minas e ao grupo que o apoiara, enfrentando o candidato oficial do PRM, o sul-mineiro Júlio Bueno Brandão¹⁵⁵. Ao fim, saíram vitoriosos Júlio Brandão e o marechal Hermes¹⁵⁶.

No plano federal, a disputa de 1910 foi “apaziguada”. O entendimento político foi reestabelecido entre as duas principais unidades da federação, São Paulo e Minas Gerais, quando em 1913 ocorreu o Pacto de Ouro Fino (terra do governador Júlio Bueno Brandão). A simbologia que Ouro Fino representou não poderia ser maior: era um dos principais municípios cafeeiros de Minas, próximo da fronteira com São Paulo e da ligação da Sul Mineira com a Mogiana. A cidade sediou um acordo entre os principais estados cafeeiros do

¹⁵³ Foi este o primeiro desentendimento entre os principais estados brasileiros, uma vez que Minas e Rio Grande do Sul apoiaram Hermes, e São Paulo e Bahia apoiaram Rui Barbosa.

¹⁵⁴ Contudo, a grande maioria dos sul-mineiros, que controlavam o PRM, apoiaram Hermes da Fonseca, que tinha como seu vice o próprio Venceslau. Uma das bases de apoio à Rui Barbosa no estado se nucleou em torno de políticos da Zona da Mata, que se sentiam alijados pelos sul-mineiros (FAQUIN, 2007, Cap. 5). O jornal *O Pharol*, cuja sede era em Juiz de Fora, foi talvez o principal periódico de apoio à candidatura de Rui em Minas.

¹⁵⁵ Lembramos novamente que o candidato a vice-presidente de Hermes era Venceslau Brás, outro político sul-mineiro de peso. Carvalho de Brito se candidatou pelo Partido Democrata Mineiro, segundo *O Paiz*, ed. 9064 de 29 de julho de 1909, e a dissertação de Odete Valverde Oliveira Almeida (ALMEIDA, 2004). Carvalho Brito ainda foi um dos líderes do movimento que ficou conhecido como “Concentração Conservadora”, que em 1929 defendeu as candidaturas de Júlio Prestes como candidato à Presidência da República, e Fernando Melo Viana como candidato ao governo mineiro, indo na contramão da posição oficial do PRM, que além de apoiar Getúlio Vargas, indicou Olegário Maciel como candidato ao governo do estado (WIRTH, 1982).

¹⁵⁶ A representação da influência política sul-mineira não poderia ser maior. Ambos os candidatos vitoriosos, Júlio Brandão e o presidente Hermes com seu vice, o também sul-mineiro Venceslau, estiveram na estância balneária de Lambari em abril de 1911. Águas Virtuosas, como era conhecida, é uma daquelas cidades que formam o Circuito da Águas do Sul de Minas Gerais, e os políticos para lá se dirigiram para confraternizarem e participarem das solenidades de inauguração de melhorias no local. Fonte: Mensagem do Presidente do Estado Júlio Bueno Brandão ao Congresso Mineiro, no ano de 1911. O prefeito de Águas Virtuosas, que pela lei deveria ser indicado pelo governador, era Américo Werneck, um dos diretores da Rede Sul Mineira.

país, para garantir um esquema político de sucessão presidencial que durou até 1930 (IGLÉSIAS, 1982, p. 114).

O declínio do poder dos sul-mineiros na política ocorreu entre fins de 1917 e 1920. Os bastidores da escolha do novo presidente do estado, aquele que sucederia a Delfim Moreira, gerou um impasse em que o próprio presidente da República, Venceslau Brás, precisou intervir. Porém, o grupo político da Zona da Mata mineira, liderado por Arthur Bernardes e Raul Soares, logrou fazer valer a indicação do primeiro para a sucessão estadual, conscientemente enfraquecendo o grupo chamado de “salista”, ou seja, aquele liderado por Francisco Sales (CPDOC, s/d).

Em 1918 o candidato Artur Bernardes, de Viçosa, se elegeu governador e em 1922 também presidente, além de fazer Raul Soares seu sucessor no governo estadual (de Ubá, também Zona da Mata). Internamente (em Minas), Bernardes e Raul Soares afastaram a hegemonia dos políticos do Sul via PRM, onde o tom do discurso na campanha em 1918 deixou isto evidente¹⁵⁷. Primeiramente, o Presidente da Comissão Executiva do PRM, o ex-ministro e sul-mineiro Francisco Sales, perdeu força e apoio político dentro do partido, não obtendo sucesso em articular a candidatura de algum candidato de interesse do grupo sul-mineiro. Em segundo lugar, a morte do vice-presidente Delfim Moreira em 1920 também representou outra perda de liderança do grupo tradicional sul-mineiro. Além das disputas políticas, havia ainda conflito de interesses entre o Sul e a Mata quanto à política cafeeira (SILVA, 1982, p. 157-158). Simultaneamente, foi exatamente durante este período de declínio da participação política do Sul do estado que a Rede Sul Mineira entrou em sua fase mais conturbada, culminando com a rescisão do contrato de arrendamento de 1910, a dissolução da Companhia e o arrendamento ao governo mineiro. Ainda que a situação gerada pela guerra e o próprio quadro operacional delicado da Companhia tenham sido decisivos, as disputas políticas ocorridas desde 1910 tiveram seus reflexos nas diretorias da empresa, cujos os efeitos se estenderam até mesmo aos contratos com o capital estrangeiro, como veremos a seguir.

4.2 AMIGOS E INIMIGOS DO GOVERNO: OS DIRETORES DA REDE SUL MINEIRA

Veremos agora que a participação de políticos nas diretorias da Sul Mineira foi algo comum. E se levarmos em conta os diretores para a qual temos informações, alguns deles

¹⁵⁷ Correio Paulistano, ed. 19576 de 06/01/1918, p. 4 e 5.

eram pessoas que, na maior parte do tempo, pertenciam à oposição e não ao grupo situacionista, considerando aqueles que estavam nos poderes executivos estadual e federal. Mas, uma vez que situamos este fato no contexto político acima apresentado, as coisas se encaixam. As eleições em 1910 foram um primeiro momento de ruptura política mais séria em Minas, e, uma vez que as pessoas envolvidas diretamente na administração da Sul Mineira não eram do sul do estado¹⁵⁸ (com algumas exceções) e pertenciam à oposição, compreendemos as razões de certa “falta de amparo” do Estado. Mas vejamos a seguir quais foram tais personalidades políticas. O quadro abaixo apresenta todas as diretorias da CEFFB – Rede Sul Mineira.

Quadro 4.2 – Diretores da Rede Sul Mineira (1910-1922)

Período	Diretor geral/Presidente	Diretor	Diretor
1910-1914	Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara	João Candido Murtinho	Américo Werneck
1915	Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara	João Candido Murtinho	Willian Bourgain
1915-1916	Manoel Tomaz de Carvalho Brito	José Carneiro de Rezende	Armenio Gonçalves Fontes
1916-1917	Juscelino Barbosa	Artur Ferreira de Melo	Armenio Gonçalves Fontes
1917-1918	Armenio Gonçalves Fontes	Artur Ferreira de Melo	Willian Bourgain
1918-1919	Alberto Alvares	Armenio Gonçalves Fontes	Willian Bourgain
1919-1920	Alberto Alvares	Renaud Lage	Willian Bourgain
1920-1922*	Alberto Alvares	José Carneiro de Rezende	Willian Bourgain

Fonte: LIMA, 1934, Cap. IX e X. Elaboração do autor.

*Alberto Alvares e José Carneiro de Rezende participaram da primeira diretoria da Rede de Viação Sul Mineira.

Dentre os dois diretores cuja residência e base política estavam no Sul de Minas Gerais, o mais conhecido deles foi Américo Werneck, diretor em 1910-1914. De origem fluminense, Werneck ficou famoso por se envolver em disputas políticas regionais desde a queda do Império, uma vez que fazia parte dos republicanos históricos da região. Depois de se estabelecer em São Gonçalo do Sapucaí e se tornar editor em alguns jornais sul-mineiros, foi prefeito indicado e depois ainda obteve concessão para explorar as águas minerais de

¹⁵⁸ O mesmo ocorreu nas ferrovias da região entre 1884 e 1910 (SILVA, 2012, Cap. 3).

Lambari, antiga Águas Virtuosas (CASTILHO, 2016, p. 393-403). Além de ter sido deputado por Minas e pelo Rio, tinha grandes relações com a cúpula do Partido Republicano Mineiro, o PRM. Embora passasse por um período conturbado com alguns caciques do partido nos primeiros anos da República, fez as “pazes” com Silviano Brandão, o grande “coronel” articulador no sul mineiro e do PRM do começo da República. Para estar na diretoria da Rede Sul Mineira, Werneck certamente se valeu de sua posição política, pois era muito próximo a Venceslau Brás e Júlio Bueno Brandão (CASTILHO, 2016, p. 395-402)¹⁵⁹, duas das principais lideranças políticas do mineiras e oriundos do sul do estado. Não foi mera coincidência que a Rede Sul Mineira e sua predecessora, a Sapucaí, foram aquelas estradas de ferro que mais receberam garantias de juros no estado de Minas Gerais, sendo ela e a E. F. Paracatu as únicas a gozarem deste benefício depois de 1910¹⁶⁰. Para a maior parte das estradas, o quadro abaixo considera o período 1890-1914, e apenas a E. F. Paracatu foi criada depois de 1900. A mais antiga das estradas é a Leopoldina, inaugurada em 1874.

Quadro 4.3 – Garantias de juros pagas pelo governo mineiro até 1914

Ferrovia	Quantia	Percentual
C. V. F. Sapucaí/Rede Sul Mineira	18.398:258\$399	47,12
Leopoldina Railway	11.053:444\$108	28,31
E. F. Oeste de Minas	7.670:095\$237	19,64
E. F. Juiz de Fora a Piau	1.512:463\$563	3,87
E. F. João Gomes a Piranga	383:685\$030	1,00
Companhia Norte de Minas/E. F. Paracatu	20:130\$000	0,05
Total	39.043:176\$337	100

Fonte: MINAS GERAIS, 1915, p. 105. Elaboração do autor.

O ano de 1914, data limite do quadro acima, foi exatamente o último em que a Sul Mineira recebeu garantias de juros do governo mineiro, referentes ainda ao ano de 1913. O período em que Werneck participou da diretoria da Companhia foi também entre 1910 e 1914 (renunciou alguns meses antes do término de seu mandato), tendo sido o único político (e da situação) no tempo em que esteve na administração. Simultaneamente, a estância hidromineral de Águas Virtuosas do Lambari foi aquela que mais recebeu recursos por parte

¹⁵⁹ Embora somente os maiores acionistas tenham participado das diretorias, como era o caso de Werneck, veremos que “recomendações” por parte dos governos estadual e federal, além dos credores franceses, eram levadas em conta nas indicações de diretores.

¹⁶⁰ Ressaltamos que tais garantias estavam previstas pelo contrato de 1910.

do governo estadual, para obras de melhoramentos e urbanização, concentrando 72% do total até 1911 (CASTILHO, 2016, p. 395-403). Ocorreu que, devido ao seu envolvimento em um conflito judicial com o estado de Minas por conta da concessão dos serviços em Lambari, onde o governador e desafeto pessoal Delfim Moreira também se envolveu, Werneck perdeu força política. O contrato de exploração foi rescindido por parte do governo estadual, e Werneck renunciou da diretoria. Isso deixa claro que, principalmente em um estado onde a execução ou concessão de serviços dependem fartamente do apoio e patrocínio públicos, as relações estreitas entre o grupo político dominante e os concessionários dos serviços são fundamentais para que a empreitada possua maiores chances de sucesso. Contudo, veremos que os mandatos seguintes da Sul Mineira tiveram uma configuração diferente, e políticos da situação e oposição se alternaram e conviveram nas administrações da companhia.

Após 5 anos de mandato do presidente Joaquim Mattoso, uma nova diretoria e conselho fiscal deveriam ser eleitos para outro mandato de 5 anos. A assembleia que elegeu a nova diretoria foi a mais polêmica e controversa dentre aquelas a que tivemos acesso¹⁶¹. Pela leitura da ata, duas questões de nossa tese são evidentes: tentativas de ingerência política e de influência do capital estrangeiro. Tendo em vista este último ponto, os detalhes desta assembleia serão discutidos no subitem seguinte, relativo à participação do capital francês. Importa revelarmos que nesta assembleia foram eleitos para presidente Manoel Tomás de Carvalho Brito, e para diretores Armenio Fontes e o sul mineiro, conterrâneo de Delfim Moreira, José Carneiro de Rezende¹⁶². E aqui se iniciou a relação, com a exceção do breve mandato de Juscelino Barbosa, não tão amistosa do governo com a Rede Sul Mineira.

José Carneiro de Rezende, o outro político sul-mineiro (além de Werneck) identificado entre os diretores, era natural de Cristina, terra do futuro presidente Delfim Moreira. Deputado federal entre 1900-1914 e 1927-1930, também participou de outras empresas e teve negócios próprios¹⁶³. Dentre outras ocupações, foi fiscal do estado de Minas no Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais e sócio das firmas Companhia Industrial Sul Mineira (indústria têxtil de Itajubá, onde o próprio Venceslau também era sócio) e Companhia de

¹⁶¹ A ata completa foi publicada em *O Pharol*, jornal de Juiz de Fora, Zona da Mata mineira. Como vimos acima, foi uma região que nucleou descontentes com os mandos de políticos sul-mineiros no PRM, e inclusive estiveram na oposição nas eleições de 1910. A eleição de Carvalho Brito como presidente certamente justificou a publicação da ata, pois esta assembleia da Rede Sul Mineira foi a única que encontramos em números deste jornal.

¹⁶² Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEFFB – Rede Sul Mineira, realizada em 04 de outubro de 1915 e publicada em *O Pharol*, ed. 247 de 19/10/1915, p.2.

¹⁶³ Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas, CPDOC/FGV.

Eletricidade e Viação Urbana de Minas Gerais (Belo Horizonte)¹⁶⁴. Com isso, adquiriu experiência em empresas e sociedades por ações, das áreas bancária e de serviços públicos, o que é uma vantagem técnica que deve ser levada em conta para o diretor de uma empresa ferroviária. Por outro lado, assim como Werneck, Carneiro estava alinhado ao grupo da situação política no período aqui abordado. Ainda durante o tempo em que foi um dos diretores, 1915-1916, dividiu a administração com Manoel Tomaz de Carvalho Brito.

Carvalho Brito foi secretário do Interior e também Finanças no mandato estadual de João Pinheiro, mas a partir da disputa eleitoral de 1910 esteve quase sempre na oposição e se fez valer de cargos públicos para seus fins políticos. Ele foi um dos principais líderes da Campanha Civilista de 1910, e também liderou a Campanha Conservadora nas eleições de 1930 em Minas, uma vez que defendeu a candidatura de Júlio Prestes¹⁶⁵. Não raro, esteve diretamente envolvido em episódios controversos, em que manifestações políticas descambaram em tiroteios, onde o maior exemplo foi o comício em Montes Claros de 1930 (WIRTH, 1982, p. 153). Além disso, presidiu a Companhia de Eletricidade e Viação Urbana em Belo Horizonte entre 1913-1918, coincidindo parcialmente com o período em que foi presidente da Sul Mineira (quadro 4.2). Embora não tenhamos muitas informações sobre o período em que Carvalho Brito e Carneiro Rezende estiveram na diretoria, até mesmo porque foi pouco mais de 4 meses, a situação financeira da Companhia já não era das melhores, e o valor das ações durante esta administração teve uma sensível baixa¹⁶⁶. Mas, o mais importante: as cobranças do governo em relação à Companhia, devido principalmente à cota de arrendamento e fiscalização, passaram a ser mais frequentes. Para finalizar, a aquisição da E. F. Maricá e a obtenção de novo empréstimo, cujos processos se iniciaram ainda na diretoria anterior, foram interrompidos com Carvalho Brito e geraram intensa discussão nas assembleias que registraram a mudança de diretoria. Assim, podemos perceber como o desalinho político na administração se refletiu nos rumos da empresa, um reflexo dos embates pessoais e políticos ocorridos em eleições. Logo em fevereiro de 1916, Carvalho Brito e Carneiro Rezende renunciaram aos seus mandatos. Uma vez escolhida a nova diretoria, outros dois políticos de lados opostos foram eleitos. Juscelino Barbosa como presidente, e Arthur Ferreira Melo como um dos diretores.

Juscelino Barbosa, o único político da situação que se tornou presidente da Companhia (1916-1917), embora não fosse sul mineiro estava intimamente ligado às principais

¹⁶⁴ CPDOC/FGV e *O Paiz*.

¹⁶⁵ CPDOC/FGV, s/d; ABREU, 2015.

¹⁶⁶ O preço da compra caiu de 39\$500 para 26\$500 entre outubro de 1915 e janeiro de 1916. O Anexo B apresenta mais detalhes.

personalidades do grupo que estava no poder. Natural da região Norte de Minas, era advogado de formação e foi deputado federal. Já em 1905 foi nomeado prefeito de Poços de Caldas e esteve na Secretaria da Fazenda do estado de Minas na gestão de Venceslau Brás, ocupando outras funções importantes depois de 1910¹⁶⁷. Mas o que mais nos interessa em nosso trabalho: foi a figura de Juscelino que em 1910, a pedido de Venceslau, viajou até a Europa e obteve um novo empréstimo do governo mineiro junto à casa bancária *Perier & C.* Este empréstimo serviu em parte para estruturar o Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais, fundado em 1911, onde o próprio Juscelino foi presidente até 1916. Ele renunciou exatamente para assumir a presidência da Sul Mineira, período em que também foi realizado outro empréstimo da Companhia junto à *Perier & C.*, o *funding* (ou consolidação da dívida anterior) aprovado em setembro de 1916. Juscelino Barbosa foi a pessoa certa nos dois momentos, pois tinha como aliado o grupo político que estava no poder¹⁶⁸. Mas com pouco mais de 1 ano de mandato, Juscelino renunciou ao cargo, e foi seguido pelos demais diretores. Em assembleia de 11 de maio de 1917 foi eleita a nova diretoria, que manteve os dois diretores anteriores, dentre eles Arthur Ferreira Melo, e colocou Armenio Fontes como diretor-presidente.

Arthur Ferreira de Melo, o diretor da oposição que estava com Juscelino na administração, não era mineiro. Natural de Santa Catarina, foi advogado e deputado federal por aquele estado, tendo participado das campanhas oposicionistas que apoiaram Rui Barbosa, além de ser da oposição em seu próprio estado¹⁶⁹. Participou de forma mais ativa em duas companhias: uma de seguro, no Rio de Janeiro, e outra de exploração de carvão mineral e ferrovia no Rio Grande do Sul. Por ter havido somente uma assembleia extraordinária durante este mandato, não sabemos ao certo como se deu a relação entre ele e Juscelino Barbosa. Sabemos apenas que Arthur Ferreira de Melo fez parte do Conselho Fiscal na administração anterior, aquela na qual o presidente era Carvalho Brito, e após a renúncia de Juscelino Barbosa relatou supostos pagamentos indevidos e desvios de verbas pelo ex-presidente. Teriam sido pagamentos realizados na conta da firma Sampaio Corrêa & Comp., envolvida na administração da E. F. Maricá por um curto período, onde Willian Bourgain (um dos diretores da Sul Mineira) foi o presidente, após o controle da ferrovia pelo capital francês. Além disso,

¹⁶⁷ Disponível na página oficial do Arquivo Público Mineiro (www.siaapm.cultura.mg.gov.br).

¹⁶⁸ Não sabemos ao certo qual foi a participação de Juscelino Barbosa no governo mineiro durante a presidência na Companhia, mas o fato foi que no mesmo ano em que concluiu o *funding* na Sul Mineira, outro *funding* foi realizado pelo governo de Minas (ABREU, 1994, p. 99).

¹⁶⁹ *O Paíz*, 1913-1919. Curiosamente, Arthur Ferreira de Melo pode ter sido um dos mentores políticos de Nereu Ramos, futuro presidente do senado e da república, segundo indicações em *O Paíz*.

esta firma esteve envolvida em obras e estudos de infraestrutura, como o prolongamento de ramais ferroviários, além de também atuar no fornecimento de serviços urbanos de algumas localidades, como eletricidade e telefone na própria Belo Horizonte (MINAS GERAIS, 1912, p. 70). Ocorre que, o presidente da empresa criada para administrar estes serviços a partir desta concessão era, como mostramos acima, o ex-presidente Carvalho Brito, algo não mencionado no parecer do conselho fiscal¹⁷⁰. O que ficou registrado na ata da assembleia, em três de setembro de 1917, foi que os serviços prestados pela Sampaio à Sul Mineira se encerraram em 1915, ainda sob a presidência de Joaquim Matoso. A Sampaio, já na administração Carvalho Brito, teria cobrado novamente a conta de quase 300 contos devido aos estudos do prolongamento de Ouro Fino a Piumhi, cidade que está localizada no centro-oeste mineiro e era servida pela E. F. Goiás. O prolongamento jamais foi construído, e Carvalho Brito não tomou conhecimento da cobrança. Porém, Juscelino, sem ciência dos demais diretores, não só teria realizado o pagamento do referido serviço após nova cobrança da firma, como também consentiu em depositar mais 274 contos, referentes a descontos de títulos de favor e juros. A solução encontrada pela diretoria e conselheiros foi acionar judicialmente os envolvidos diretamente neste pagamento.

Além da questão acima apresentada, Ferreira de Melo teve participação decisiva na escolha que elegeu Alberto Alvares presidente da Companhia em março de 1918. Último presidente da Sul Mineira no período em que esteve arrendada à uma companhia privada, a indicação de Alberto Alvares ocorreu exatamente entre a formalização da candidatura de Arthur Bernardes para governador no final de 1917, e as eleições estaduais de março de 1918, momento em que a hegemonia sul-mineira na política começou a perder força. Já na assembleia extraordinária de 03 de janeiro de 1918, Alvares foi indicado para ser o representante da Companhia junto aos governos estadual e federal, uma vez que o mesmo, além de acionista, era advogado da empresa. A proposta de Ferreira de Melo para Alvares era que a assembleia o investisse de “amplos e ilimitados poderes para regularizar a sua situação financeira para com os credores, podendo praticar os atos e assumir os compromissos que forem julgados necessários para esse fim”¹⁷¹.

Uma vez eleito, Alberto Alvares permaneceu como presidente (agora chamado de diretor geral pela reforma dos estatutos) até o fim do processo de encampação de 1922, tendo sido um dos protagonistas deste processo que ocorreu durante o período do governo estadual

¹⁷⁰ *O Pharol*, ed. 43 de 20 de fevereiro de 1912, p.1.

¹⁷¹ Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEEFB – Rede Sul Mineira, de 03 de janeiro de 1918. Publicada no Diário Oficial da União de 13 de janeiro de 1918, p. 709.

de Arthur Bernardes. Também o acompanhou na diretoria (até 1922) William Bourgain, o engenheiro e agente “incansável” de *Perier & Cie*. Além de ser o redator-chefe do *Correio do dia*, editado em Belo Horizonte e de propriedade do antigo presidente da Sul Mineira, Carvalho Brito, Alberto Alvares também defendeu a candidatura de Rui Barbosa em 1910, e chegou a atacar publicamente a administração estadual de Delfim Moreira (1914-1918)¹⁷². Sua ascensão na Companhia foi simultânea à emergência do grupo político da Zona da Mata mineira.

Por outro lado, o periódico semanal *Hoje – Periódico de Ação Social*, editado na cidade do Rio de Janeiro entre 1919 e 1923, disparou críticas severas à atuação de Alberto Alvares à frente da Sul Mineira. Embora não saibamos exatamente qual figura política de peso estava por trás da direção deste jornal, temos ao menos uma indicação de que se tratava de uma publicação de crítica social e política. Aparentemente editado por um grupo cujos alguns de seus membros estariam em um momento de transição entre as ideias anarquistas e a formação do primeiro núcleo comunista brasileiro¹⁷³, seu principal redator teria sido o próprio Astrojildo Pereira, um dos principais líderes anarquistas e depois um dos fundadores do Partido Comunista Brasileiro em 1922. O jornal, no momento em que o governo mineiro já assumia o controle provisório da ferrovia, não só fez críticas ácidas ao papel de Alberto Alvares à frente da administração, como deferiu várias acusações de corrupção contra o mesmo. Ainda que a figura de Arthur Bernardes tenha sido poupada, o jornal declara que “o sr. Alberto Alvares, o grande malandro de grenha pernóstica e unhas enormes que dirige a Rede Sul Mineira, é um indivíduo perigoso”¹⁷⁴. Da mesma forma, também fez claras defesas das figuras de Venceslau, Delfim Moreira e seu secretário de finanças Theodomiro Santiago, sendo este um dos responsáveis pelo último empréstimo francês à Sul Mineira, no ano de 1918, embora ocasionalmente também atacasse o capital estrangeiro. Assim, percebemos que havia uma relativa simpatia ao grupo político que perdeu o comando do poder.

Com a apresentação e breve análise das diretorias acima descritas, podemos fazer algumas considerações. A Companhia Viação Férrea Sapucaí, antecessora da Sul Mineira, foi uma empresa criada, sediada e administrada em sua maior parte por interesses localizados no Rio de Janeiro, como mostramos em estudo anterior (SILVA, 2012, Cap. 3). Contudo, políticos sul-mineiros influenciaram algumas decisões em sua trajetória. Com a criação da Sul

¹⁷² *Jornal do Comércio* (Belo Horizonte) e *O Paiz* (Rio de Janeiro), várias edições de 1909. Quanto à crítica ao governo Delfim Moreira: *A União* (Rio de Janeiro), ed. 36 de 1 de outubro de 1916.

¹⁷³ Catálogo de documentação do AMORJ – Arquivo de Memória Operária do Rio de Janeiro, Coleção ASMOB – Archivio Storico del Movimento Operaio Brasiliano, p.25.

¹⁷⁴ *Hoje – Periódico de Ação Social*, ed. 139, de 03/11/1921, p.16.

Mineira, que somente mudou o nome da antiga Sapucaí e conquistou o arrendamento das outras duas ferrovias da região, não houve muitas alterações. A diferença residiu em que mais políticos mineiros, e um deles até mesmo sul mineiro¹⁷⁵, se tornaram acionistas majoritários e participaram efetivamente das diretorias eleitas. Reproduziram na administração da Companhia os esquemas de alianças e embates tão comuns no meio político estadual e federal, e isto foi decisivo na trajetória administrativa da empresa. Tais embates também tiveram ainda outro aspecto importante: as tentativas de influência e defesa dos interesses do capital estrangeiro, cujos representantes foram mais que simples acionistas.

4.3 INVESTIMENTO OU OPORTUNISMO? A PRESENÇA DO CAPITAL FRANCÊS NA SUL MINEIRA

Na primeira parte deste trabalho, fizemos algumas análises e indicações sobre a elevada presença do capital francês em países como Brasil e Argentina, principalmente no período 1905/1914. Também mostramos como o aporte de francos franceses foi intenso nas ferrovias brasileiras, muitas vezes obtido sem muitas dificuldades. No caso da Sul Mineira, três aspectos já apresentados no primeiro capítulo se entrelaçam em um mesmo ponto.

Em primeiro lugar, o período 1905/1914 foi aquele em que se registrou uma das mais altas taxas de crescimento da rede ferroviária brasileira. Em segundo lugar, o capital externo, neste caso representado basicamente pelo capital francês, proporcionou oportunidades de expansão e organização de várias companhias ferroviárias. E em terceiro, tais oportunidades de captação de recursos estrangeiros eram severamente aumentadas se a empresa possuísse as pessoas certas no lugar certo, em suma, conseguisse se aproximar o suficiente de homens do governo.

O primeiro empréstimo que a Sul Mineira contraiu na França foi no valor aproximado de 50 milhões de francos, dividido em 99.024 debêntures a 500 francos cada uma (LIMA, 1934, p. 125-126), negociados na Bolsa do Rio a partir de junho de 1910. Este valor equivalia ao montante de 30 mil contos de réis, segundo relatório da Companhia de 1911. Como já adiantamos, este empréstimo ocorreu simultâneo àquele realizado em forma de *funding* ao governo de Minas no mesmo ano, através da figura de Juscelino Barbosa, secretário de finanças do governador e futuro presidente da república Venceslau Brás, além de grande

¹⁷⁵ De acordo com nossa pesquisa, o único membro da administração natural da região sul mineira foi José Carneiro de Rezende. Américo Wernerck, embora estabelecesse base política na região, era natural do estado do Rio.

acionista e futuro presidente da Companhia. E segundo notícia veiculada no *Jornal do Comércio*, sediado na cidade do Rio de Janeiro, o empréstimo à Sul Mineira foi o primeiro envolvimento da casa bancária *Perier & Cie.* com negócios privados no Brasil¹⁷⁶, uma vez que os vultosos empréstimos anteriores foram realizados ao governo mineiro. Parte deste empréstimo à Sul Mineira foi utilizado para a ligação das duas seções da antiga Viação Férrea Sapucaí (Barra e Sapucaí), cuja conclusão ocorreu em 1911, além da aquisição de dois vapores para os serviços de navegação, substituição de material fixo e rodante, além da construção do Ramal de Paraisópolis, à época Piranguinho à São José do Paraíso¹⁷⁷. Ou seja, de alguma forma a captação do recurso francês foi importante para a expansão e estruturação da empresa. E neste processo, os agentes representantes do capital estrangeiro tiveram um papel fundamental. Na Rede Sul Mineira, ao menos dois deles, Albert Landsberg e Willian Bourgain, tiveram uma participação que merece a nossa atenção.

Ambos acionistas, Landsberg e Bourgain, eram de fato representantes de peso de *Perier & Cie.* Landsberg intermediou o empréstimo da Sul Mineira de 1910¹⁷⁸, e segundo a obra *Impressões do Brasil no século vinte* (LLOYD, 1913), foi um dos responsáveis pela criação da *Union Financière Franco-Brésilienne*, entidade que dirigiu, e que contava com recursos de *Perier & Cie.* O capital declarado desta organização em 1911 era de 1 milhão de francos, divididos em 2 mil ações de 500 francos cada uma¹⁷⁹. Albert Landsberg também integrou a primeira diretoria do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais (SENNA, 1911, p. 412), juntamente com Juscelino Barbosa, que foi seu primeiro presidente. E isso evidencia a ampla teia de relações envolvendo o capital estrangeiro, o governo mineiro e seus respectivos serviços públicos, uma vez que o Banco Hipotecário de Minas foi constituído a partir de capitais franceses, cuja mesma casa bancária emprestara à Sul Mineira, ou seja, a *Perier & Cie.*

Já Willian Bourgain, além de engenheiro, esteve envolvido na administração da Estrada de Ferro Maricá, no estado do Rio de Janeiro, através da *Compagnie Générale de Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil*, empresa criada para administrar várias companhias férreas brasileiras, como foi o caso da própria Maricá (MARGARIT, 2009, p. 15). Juntamente com Albert Landsberg, Bourgain ainda participou da Sociedade Anônima Terras e Construções,

¹⁷⁶ *Jornal do Comércio*, ed. 115 de 25 de abril de 1910, ano 84, p.1.

¹⁷⁷ *Parecer do Conselho Fiscal* da Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, relativo ao ano de 1909. Publicado em *O Paiz*, ed. 9388 de 19/06/1910 e *Correio da Manhã*, ed. 3262 de 23/06/1910.

¹⁷⁸ *Ibidem*.

¹⁷⁹ *The Brazilian Review*, vol. 16, ed. 38, de 19/09/1911, p. 950.

fundada em 1913 no Rio de Janeiro, com objetivos de aquisição, venda ou arrendamento de terrenos, além da construção, venda ou arrendamento de prédios ou obras contratadas¹⁸⁰. Tais fins estavam aparentemente voltados à especulação imobiliária e financeira¹⁸¹, o que confirma a tendência do capital francês, e mesmo do mercado financeiro do Brasil no período republicano até 1930, representado pela sua Bolsa de Valores (LEVY, 1977, Introdução). A empresa também contou com a esposa de Albert Landsberg, e seus irmãos Gilbert (também acionista da Rede Sul Mineira) e Paul Landsberg. Foi liquidada no ano de 1932¹⁸². Porém, pelas fontes pesquisadas, já alguns anos depois do primeiro empréstimo de *Perier & Cie.*, tiveram início os primeiros atritos entre diretores, acionistas e governo envolvendo o capital francês.

Na data da assembleia extraordinária de 04 de outubro 1915, aquela que deveria eleger a nova diretoria desde a criação da Rede Sul Mineira, o governador de Minas era o sul-mineiro Delfim Moreira, natural de Cristina. O presidente brasileiro era o também sul-mineiro Venceslau Brás, primo do próprio Delfim¹⁸³. Albert Landsberg leu um telegrama em que a casa bancária *Perier & C.*, credores da Companhia e do governo mineiro, apoiava a indicação dos nomes Padua Rezende, Alexandre Stockler e Willian Bourgain¹⁸⁴ para a nova diretoria, supostamente indicados pelo presidente de Minas e da República. A indicação gerou protestos do presidente da Sul Mineira (na ocasião também presidente da assembleia), Joaquim Mattoso, que chegou a questionar a veracidade da indicação do presidente da República e minimizar o apoio pronunciado por Delfim, que também o teria feito para outras pessoas. No entendimento dele, havia interesse pessoal por parte de Landsberg e Bourgain, que eram representantes declarados de *Perier & C.*, o que gerou discussão entre ambos. Tal afirmação realizada por Mattoso possuía um fundo verdadeiro.

Em dois telegramas dos meses seguintes, novembro e dezembro, enviados pelo próprio Delfim Moreira a Venceslau Brás, o governador mineiro demonstrou preocupação com a situação financeira da empresa (o que pode ser verificado no sexto capítulo), além do receio

¹⁸⁰ DOU de 13/13/1913, pgs. 39-42, seção 1.

¹⁸¹ Ibidem, p. 39.

¹⁸² DOU de 11/06/1932, p. 89, seção 1.

¹⁸³ VISCARDI, s/d.

¹⁸⁴ Os dois primeiros eram ligados ao grupo político sul-mineiro que estava no poder. Alexandre Stockler Pinto de Menezes foi um famoso médico, natural de Campanha, republicano histórico e deputado federal no começo da república. No decorrer da assembleia, sua indicação foi substituída por Armenio Gonçalves Fontes, um negociante e empresário do Rio. Já Antonio de Padua Assis Rezende foi um advogado e engenheiro natural de Juiz de Fora, mas também estava ligado ao grupo de políticos sul-mineiros. Foi deputado federal pelo mesmo distrito e legislatura que Venceslau, e participou de várias atividades na região, como da diretoria da Empresa de Caxambu, Lambari e Cambuquira, que explorava águas minerais nestas localidades, cuja concessão era feita pelo governo estadual.

de que o capital estrangeiro pudesse administrá-la¹⁸⁵. Chega-se mesmo a considerar a concessão de novas garantias, algo praticamente extinto na política ferroviária brasileira. Já no telegrama de dezembro, após ser informado do acontecido na assembleia extraordinária de outubro, Delfim chegou a concordar que houvesse a participação de um representante dos credores franceses na diretoria, mas fez uma ressalva quanto a Landsberg, uma vez que o mesmo fez uso indevido de telegramas reservados de sua autoria na assembleia, chegando-o a chamar de “negocista desmoralizado e traficante desabusado”¹⁸⁶.

Com os ocorridos, tanto Padua Rezende quanto Landsberg e Bourgain não conseguiram ser eleitos na referida eleição. Foram eleitos para presidente Manoel Tomás de Carvalho Brito, e para diretores Armenio Fontes e o sul-mineiro, conterrâneo de Delfim Moreira, José Carneiro de Rezende¹⁸⁷. Assim, a posição de Albert Landsberg na Sul Mineira ficou delicada, uma vez que enfrentou resistências internas e externas. Porém, suas inúmeras participações em negócios no país não cessaram. O mesmo não ocorreu à Willian Bourgain, cujo futuro na Companhia reservou lugares generosos¹⁸⁸. Mas primeiro vejamos outro caso polêmico envolvendo os capitais franceses.

4.3.1 TRANSAÇÃO OBSCURA: A TENTATIVA DE AQUISIÇÃO DA E.F. MARICÁ

Ainda sob o aspecto da participação do capital francês na Rede Sul Mineira, o caso mais controverso foi sem dúvida a malfadada tentativa de compra da Estrada de Ferro Maricá.

A trajetória desta ferrovia guarda algumas semelhanças com as estradas de ferro do Sul de Minas Gerais. Criada (1887) e operada inicialmente por capital privado nacional de origem local¹⁸⁹, serviu para o abastecimento de mercadorias às cidades do Rio de Janeiro e

¹⁸⁵ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 5, pgs. 9-11, 22/11/1915.

¹⁸⁶ CPDOC/FGV, Fundo VB, série correspondências, documento 6, pgs. 12-15, 11/12/1915. Assim, podemos perceber que a questão da presença do capital estrangeiro era aceita e ainda bem recebida pelo governo mineiro, desde que não significasse o controle direto e o fechamento de canais passíveis de influência política. Desse modo, nos parece que a repulsa de ações como a de Landsberg estava mais em seus métodos controversos do que em quem ele representava. Inclusive, o apelo de Delfim Moreira para que houvesse uma representação francesa parece ter sido atendido, pois Bourgain integrou a diretoria da Companhia de 1917 até o fim do processo de concessão ao estado, em 1922, tendo sido um dos diretores mais longevos na curta vida da empresa.

¹⁸⁷ Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEFFB – Rede Sul Mineira, realizada em 04 de outubro de 2015 e publicada em *O Pharol*, ed. 247 de 19/10/1915, p.2.

¹⁸⁸ Pelo quadro 4.2 podemos ver que Bourgain participou de várias diretorias posteriores a esta eleita. Seu papel como representante do capital francês foi central, e não só na Sul Mineira.

¹⁸⁹ Em estudo anterior (SILVA, 2012) e no segundo capítulo desta tese, vimos que as companhias originárias da Sul Mineira tiveram origem externa à região, com raras participações do capital local. Mas os ramais de Guaxupé, da Companhia Mogiana, e das Estradas de Ferro Machadense, Trespontana e São Gonçalo (em parte) foram construídos por grupos locais. Estas três últimas se trataram de concessões estaduais, mas todas eram

Niterói (antiga capital do estado do Rio). Porém, construiu apenas algumas dezenas de quilômetros e seus acionistas declararam falência (MARGARIT, 2009, p. 13). Já na década seguinte à inauguração dos primeiros trilhos, a Companhia Lavoura e Colonização de São Paulo assumiu a concessão e expandiu a linha. Mas em 1907, devido aos atrasos contratuais, o governo estadual cancelou a concessão e tentou tomar os bens da empresa. Durante este processo conturbado, a ferrovia ficou com o tráfego precário e a manutenção irregular (MARGARIT, 2009, p. 14-15). Mas no governo de Nilo Peçanha (natural do estado do Rio), o prolongamento da estrada ficou sob a responsabilidade do governo federal e contou com recursos diretos dele (1909-1910). E após um curto período de arrendamento provisório à Sampaio Correa & C., entre 1911 e 1913 se deram os acordos para arrendamento dos trechos estadual e federal, confiados à empresa francesa *Compagnie Generale de Chemins de Fer des Etas Unis du Brésil*¹⁹⁰. E é justamente a partir daqui que se inicia a breve, porém intensa relação com a Rede Sul Mineira.

Um dos representantes dessa companhia francesa no Brasil foi Willian Bourgain. Ele foi engenheiro chefe da Rede Sul Mineira, intermediou as negociações para o *funding* de 1916, e também para um empréstimo adquirido em 1918, de 6 milhões de francos¹⁹¹. Vimos acima que ele também participou de várias diretorias na empresa (quadro 4.2), e esteve simultaneamente na administração da Estrada de Ferro Maricá. Sua figura foi central no processo que quase levou à aquisição da Maricá pela Sul Mineira. O início das negociações se deu durante a primeira diretoria eleita, quando Joaquim Mattoso ainda era o presidente e Bourgain apenas o engenheiro-chefe.

A assembleia extraordinária realizada em 25 de fevereiro de 1916, além de aprovar a renúncia do presidente Carvalho Brito e do diretor José Carneiro de Rezende, expôs parte da trajetória que culminou com o fim processo de compra da Maricá¹⁹². O único membro da diretoria a não renunciar, Armenio Fontes, fez uma leitura dos motivos apresentados pelo ex-

pequenos ramais (não mais que 50 quilômetros de trilhos, a exemplo da extensão da Maricá quando inaugurada) e em pouco tempo foram absorvidas por outras companhias.

¹⁹⁰ *Correio da Manhã*, ed. 3687 de 22 de agosto de 1911, p.11; *MVOP*, 1913; *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro em 1º de agosto de 1913 pelo presidente do estado*. Embora a companhia francesa tenha concluído o prolongamento inicialmente previsto e mantido os serviços regulares nos primeiros anos, tudo indica que após a Primeira Guerra os serviços de reparo e manutenção foram insuficientes e as condições de tráfego da linha se deterioraram ao longo dos anos 1920 (MARGERIT, 2009, p. 17). Além das condições adversas das ferrovias, causadas pelo conflito mundial e já apresentadas no primeiro capítulo desta tese, a ferrovia apresentou somente déficit em seu desempenho operacional, o que certamente limitou a fonte de recursos para manutenção.

¹⁹¹ LIMA, 1934; CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 10A, pgs.33-35, 19 e 28/01/1918. Aproximadamente 3 mil contos de réis, segundo o balanço final da empresa.

¹⁹² Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O Paiz*, ed. 11464 de 26 de fevereiro de 1916, p.2.

presidente. Julgou Carvalho Brito “que seria um mau negócio para a Rede Sul Mineira a projetada aquisição, por elevado preço, de uma estrada de ferro que com ela não tem relação alguma e cujo custeio apresenta não pequeno déficit”¹⁹³. Esta segunda afirmativa não pode ser considerada falsa, pois foi exatamente este o quadro financeiro da Maricá que averiguamos nos relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas e nas Mensagens ao Congresso do Estado do Rio de Janeiro.

Ainda segundo o conteúdo da carta, dois acordos entre a casa bancária *Perier* e a diretoria da Sul Mineira, o primeiro em 30 de dezembro de 1913 e o segundo em 4 de maio de 1914, firmaram um adiantamento de mais de quatro milhões de francos de um total de 17.500 milhões para a transferência da Maricá à Sul Mineira¹⁹⁴, com a emissão de 25 milhões de francos em debêntures a 5% de juros anuais. Carvalho Brito considerou a análise dos acionistas superficial e obscura, sentindo o mesmo no direito de suspender a operação, embora “continuasse a auxiliar o serviço da contadoria da Maricá com o pessoal da Rede Sul Mineira e a assistir com o meu parecer e apoio o administrador delegado da mesma estrada”¹⁹⁵. Em virtude do cancelamento do empréstimo e aquisição da Maricá, o banco credor da dívida também declarou suspensão do *funding* em andamento, alegando o não pagamento de cupons do empréstimo de 1910 por parte da antiga diretoria, o que surpreendeu o presidente, por aparentemente desconhecer a situação.

Percebe-se na carta o tom de crítica à administração anterior, além de aparecer em segundo plano a delicada situação financeira da companhia, o que seriam os dois reais motivos para a não aquisição da Maricá. E justamente neste sentido, o acionista e também ex-presidente Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara, apresentou argumentos em sua defesa. Primeiramente expôs que a crise financeira mundial e a posição hostil do governo federal perante a companhia ajudaram para que a mesma entrasse em dificuldades financeiras. “Daí a necessidade de por na presidência da Rede um homem da situação, isto é, um homem que privasse com o próprio governo, e nada mais natural do que a escolha do Dr. Carvalho de Brito, a quem o orador rende homenagens pelos esforços que empreendeu para a realização do

¹⁹³ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O Paiz*, ed. 11464 de 26 de fevereiro de 1916, p.2.

¹⁹⁴ Somente para aquisição da Maricá, além de juros e comissões, totalizaria quase 12 milhões de francos.

¹⁹⁵ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O Paiz*, ed. 11464 de 26 de fevereiro de 1916, p.2. O administrador a quem Carvalho Brito se refere é exatamente William Bourgain, diretor nomeado em parte de 1915 e entre 1917-1922.

funding”¹⁹⁶. Curiosamente, Carvalho Brito foi uma personalidade política que rompeu com a situação na época da eleição para presidente e presidente de estado (governador) em 1910. Por outro lado, estava também nesta diretoria José Carneiro de Rezende. Natural de Cristina, terra de Delfim Moreira, foi vereador em Itajubá, cidade onde Venceslau tinha interesses políticos e econômicos.

Porém, ainda quanto à assembleia acima mencionada, depois daquela primeira parte, a fala de Mattoso alterou o tom e passou a atacar a exposição de Carvalho Brito. O foco da crítica girou em torno da não realização do *funding*, que para Mattoso se deveu às promessas de benefícios junto ao governo federal feitas por Carvalho de Brito aos credores, como alterações sugeridas no contrato de arrendamento. Uma vez que o governo se negou a revisar o contrato, Carvalho Brito “declarou nada poder obter e fez uma carta aos credores pedindo redução de dívidas, e que só as pagaria caso a situação da estrada o permitisse para o futuro (!?)”¹⁹⁷. Ao fim, os acionistas aceitaram a renúncia dos dois diretores. E na assembleia seguinte, de 29 de fevereiro de 1916, foi formalizada a suspensão do contrato de aquisição da E. F. Maricá, bem como a anulação do respectivo empréstimo negociado, no valor de 25 milhões de francos com os banqueiros *Perier & Cie.*¹⁹⁸. Ainda nessa mesma assembleia, o acionista Arthur Ferreira de Melo fez constar em ata “um voto de louvor aos srs. Carvalho de Brito e Carneiro de Rezende, presidente e diretores demissionários”. Como vimos acima, Ferreira Melo e Carvalho Brito foram fortes aliados no apoio às candidaturas de Rui Barbosa para presidente, e nuclearam a “campanha civilista” em seus respectivos estados. Melo ainda acreditou em uma situação de normalidade na empresa, “que as notícias correntes sobre a situação da Rede Sul Mineira são trabalhos de interessados na baixa dos seus títulos, para que melhores negócios possam fazer na bolsa”¹⁹⁹.

Em telegrama enviado à Venceslau por Carneiro de Rezende, datado de 22 de outubro de 1915, ou seja, menos de um mês após a posse da diretoria composta por Carvalho Brito e pelo próprio Carneiro de Rezende, este tentou esclarecer ao presidente brasileiro e amigo

¹⁹⁶ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O Paiz*, ed. 11464 de 26 de fevereiro de 1916, p.2. Esta “posição hostil” teria coincidido com a presidência de Carvalho Brito, político da oposição.

¹⁹⁷ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O Paiz*, ed. 11464 de 26 de fevereiro de 1916, p.2.

¹⁹⁸ *O Jornal*, ed. 384 de 01 de março de 1916 (Maranhão), e também *Gazeta de Notícias*, ed. 61 de 01 de março de 1916, p.2. Esta mesma assembleia também aprovou outros dois pontos: a não instalação de um “comitê” de debenturistas franceses na administração da Companhia, e o prosseguimento da negociação do *funding*, realizado durante o 2º semestre de 1916.

¹⁹⁹ Ao menos para o período 1918-1920, houve de fato uma crise especulativa na Bolsa do Rio, cujo epicentro estava, em boa medida, localizado em torno dos papéis da Sul Mineira, como destacou M. Bárbara Levy (LEVY, 1977, p. 374-381).

íntimo as condições do processo em andamento que levaria à aquisição da Maricá. Na avaliação dele, a situação foi que *Perier & Cie.* percebeu o mau negócio que realizaram ao adquirir aquela ferrovia, pois possuíam grande participação na *Compagnie Générale*, e tentaram “consertar um negócio péssimo, à custa das estradas sul mineiras, tornando assim mais precário o seu estado”²⁰⁰. Carneiro de Rezende, tendo sido fiscal do estado de Minas no Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais, exercia o papel de “homem de confiança” de Venceslau. Ele afirmou que não havia condições legais para a aquisição da Maricá, uma vez que não havia autorização expressa registrada em ata de assembleia, além de constituir uma “patifaria”, cujos os maiores interessados eram os franceses e seus representantes, que inclusive tentaram influenciar nos rumos da escolha da diretoria eleita em outubro, aquela assembleia da célebre carta de Landsberg com o apoio de Bourgain.

Aqui, mais uma vez, fica claro que os banqueiros franceses se utilizaram de métodos controversos para conquistarem negócios vantajosos, ou ao menos diminuírem custos de transações mal avaliadas. Sem contar que neste período, já no segundo ano da Grande Guerra (1914-1918), as possibilidades de investimentos com altos retornos eram cada vez menores. Restava “correr atrás” de prejuízos, além de garantir que os recursos investidos tivessem seu esperado retorno. Foi o que ocorreu com o *funding* realizado em 1916, cuja dívida de 1910 foi refinanciada.

Por fim, os anos finais da administração da CEFFB ainda foram marcados por outro evento que envolveu os principais elementos apresentados neste capítulo: a especulação das ações na Bolsa de Valores no Rio de Janeiro. Tais elementos sociais mencionados compõem os mesmos grupos analisados há pouco: homens de governo, diretoria, capital francês e a imprensa. O movimento especulativo, cujos desdobramentos se concentraram entre 1918 e 1920, não foi um privilégio da Rede Sul Mineira. Mas esta empresa esteve à frente deste movimento, e se envolveu de forma mais profunda em todo o processo.

4.4 A “JOGATINA” DOS PAPÉIS E DAS PALAVRAS: AS AÇÕES DA SUL MINEIRA NA BOLSA DO RIO E O ENVOLVIMENTO DA IMPRENSA EM 1917-1920

Segundo Maria Bárbara Levy, o mercado financeiro brasileiro entre 1910 e 1930 apresentou dois grandes movimentos, embora não presentes em todo o período: “um acentuado aumento no volume dos títulos da dívida pública”, provocado pelo

²⁰⁰ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 4, pgs.7 e 8, 19 e 22/10/1915.

“estrangulamento do mercado externo”, e também a situação de que “o mercado de títulos foi agitado por um movimento especulativo” (LEVY, 1977, p. 365). O caráter especulativo do mercado financeiro no Brasil foi uma característica permanente durante a Primeira República.

O primeiro destes movimentos, o aumento dos títulos da dívida pública, ocorreu durante a guerra e depois de 1920. Já o segundo, o movimento especulativo, afirmou a mesma autora, ocorreu mais intensamente entre o final do conflito mundial e meados de 1920. A emissão de títulos da dívida pública, em boa medida direcionada ao financiamento e melhorias de infraestrutura da União e urbanização dos municípios, também foi utilizada para o resgate de companhias de estradas de ferro, a exemplo da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da própria Rede Sul Mineira. E tanto no caso da emissão de títulos quanto do movimento especulativo, a Sul Mineira foi protagonista em ambas as situações.

Os papéis da Sul Mineira foram parte do epicentro de uma febre especulativa na bolsa do Rio entre 1918 e 1920. Outras companhias como Minas de São Jerônimo (para exploração de carvão no Rio Grande do Sul), Loterias Nacionais e Docas da Bahia também se envolveram diretamente neste processo. No caso da Sul Mineira, não há dúvidas de que a expectativa criada em torno das conversações entre a diretoria e o governo influenciou o preço das ações, mais do que a real situação financeira da Companhia. Entre o final de 1917 e 1919, a empresa ferroviária esperava ter condições mais favoráveis à sua reorganização e saneamento financeiro. Mas ao contrário de M. Bárbara Levy, acreditamos que o movimento em torno dos títulos da RSM começou a se alterar já em fins de 1917 e começo de 1918. Nossa hipótese se sustenta pela observação dos valores alcançados a partir de dezembro de 1917, além de documentos trocados entre diretores da companhia, membros do governo e a casa bancária francesa *Périer & C.* Isto culminou com os acordos do decreto 12.961 de 10 de abril de 1918, que na prática atendeu às solicitações mais urgentes da Sul Mineira. Abaixo, apresentamos os movimentos de títulos Companhia entre o final de 1917 e final de 1920.

Fonte: *Correio da Manhã*, edições 6802 a 7968, entre outubro de 1917 e dezembro de 1920. Também *O Paíz*, edições 12169 e 12202, respectivamente fevereiro e março de 1918.

O movimento demonstrado acima foi amplamente acompanhado e mesmo alimentado por parte da imprensa da capital federal. A força maior da onda especulativa parece ter de fato se iniciado em agosto de 1918, embora tenha sido em meados de 1920 que as ações alcançassem sua maior valorização. Em meados de 1919, como podemos visualizar no gráfico, ocorreu o período de maior variação no menor espaço de tempo, o que justifica a maior cobertura por parte da imprensa neste exato lapso.

Alarmara-se, como noticiamos, o mercado de especulação, em papeis da Sul Mineira, devido a divulgação franca da situação de descalabro dessa empresa. Contava-se, porém, que o governo virá em auxílio dessa estrada, no sentido de restaurar o seu tráfego e de reformar o seu material, dando-lhe em tempo uma colocação definitiva. Em vista dessa nova perspectiva renasceu a confiança nos respectivos papeis, que foram por isso negociados em larga escala, não se declarando novamente na baixa. Não subsistiu, portanto, o estado de pânico, mas também não puderam ser negociadas, na alta, quando muito declarando-se um pouco prestigiados, de 47\$ a 50\$000. Ainda assim, para os que tenham feito grandes vendas a prazo, o resultado deve ser considerável para os baixistas, tanto assim que nestes últimos negócios de jogos fomentados por bancos de nossa praça, tem-se feito algumas fortunas. Quase todos os negócios de Bolsa constaram de Sul Mineira, que se reanimou, tudo mais carecendo de interesse (...) ²⁰¹. Grifo nosso.

A notícia acima, publicada no jornal *O Paíz*, era uma das análises do intenso alvoroço que envolveu as cotações da Sul Mineira. Fica muito claro como o caráter especulativo, estimulado e alimentado por informações cruzadas e nem sempre passíveis de confirmação,

²⁰¹ *O Paíz*, ed. 12670 de 19 de junho de 1919, p. 10.

imperou nos movimentos de alta e baixa da Companhia. O movimento declarado na passagem acima levou a um processo de subida dos preços das ações, que se mantiveram e ascensão até meados de julho.

É certo que existiram dois movimentos que tentaram forçar ora a alta e ora a baixa das ações da Sul Mineira. Não só negociantes dos papeis, mas a imprensa e mesmo alguns bancos se envolveram no processo (LEVY, 1977, p. 374-381). A situação financeira e operacional precária, além das posteriores negativas do governo em atender as principais reivindicações da diretoria, parecem ter favorecido o movimento especulativo de baixa. Já as declarações da própria diretoria, eventualmente sustentadas pela imprensa e representantes do banco *Perier & C.*, além da disposição inicial do governo em revisar o contrato de arrendamento, parecem ter sido os principais fatores que estimularam a alta especulativa.

As manobras de bolsa com os papeis da Sul Mineira, cuja situação de descalabro já confessada pelos seus próprios dirigentes continua a empolgar os interessados na jogatina de tais papeis, continuaram no decurso da semana finda a ser a chave de ouro dos mais desconcertados comentários em torno da situação dessa via férrea, naturalmente digna de um melhor futuro. (...). Armada essa situação de dúvida sobre a veracidade das afirmações de verdadeiro libelo contra a insolvabilidade da empresa, que se diz devedora de cerca de 100 mil contos, o mercado de especulação sobre os seus papeis funcionava com alternativas ora de baixa, ora de alta; neste caso, naturalmente, para iludir a boa-fé daqueles que procuravam aventurar a sorte arriscando os seus capitais no emprego duvidoso e papeis que, sob todos os pontos de vista, nenhum valor oferecem²⁰².

Abaixo apresentamos outra notícia relacionada a este movimento frenético de meados de 1919, relativo especificamente os papeis da Sul Mineira, que fortalece a hipótese sobre o caráter especulativo das ações, e por consequência relativiza o impacto da situação financeira da Companhia no comportamento de suas ações negociadas na bolsa.

Continuaram em evidência, em nossa praça, os papeis da Rede Sul Mineira, por isso que os negócios feitos sobre eles avolumam-se de modo considerável, subdividindo o mercado em dois grupos de altistas e baixistas. (...). Muito conseguiram os interessados nesse importante trabalho, por isso que, fizeram grandes compras a 48\$ e menos, mas, seguiu-se logo depois a reação, que se traduziu na alta bastante rápida a 60\$000. Então, conquanto a situação dessa Estrada de Ferro pouco tenha que ver com o jogo dos papeis como sucede com todos os outros igualmente de especulação, e cujo estado das respectivas empresas é igualmente precário, já a convicção do mercado era que o governo

²⁰² *Jornal do Comércio*, ed. 172 de 23 de junho de 1919, p. 11.

virá com efeito em auxílio dessa importante via férrea. Segundo uns, não tem o governo autorização franca para a sua encampação; mas segundo outros e com estes o nosso mercado, o Congresso fornecerá ao ministro da Viação os poderes precisos para resolver esse importante caso, votando uma nova lei de autorização²⁰³. Grifo nosso.

Expectativas, informações pouco embasadas e crença no “papel de bombeiro” do governo: estes pontos estavam entrelaçados e muito presentes na “jogatina” de ações que envolviam não só a Sul Mineira, mas também algumas outras empresas como Docas da Bahia e Minas e São Jerônimo.

Na contramão deste pretenso otimismo, também estava a revista quinzenal *Brasil Ferro Carril*, principal publicação do setor ferroviário. Após várias edições de pesadas críticas à proposta de revisão de contrato, à diretoria e à especulação das ações, a revista não deixou passar em branco as críticas sofridas na imprensa e a nova alta dos papéis em julho.

Demonstramos então que o verdadeiro valor das ações da “Sul Mineira” é absolutamente neutro, e não há um único corretor sério na bolsa que possa contestar a nossa afirmação, principalmente depois da análise que fizemos nos balanços que esta empresa apresentou em seus relatórios de 1917 e 1918, e demos a nossa análise por terminada com a divulgação das condições severíssimas do inaudito contrato de *funding* que, em 1916, a “Sul Mineira” celebrou com os seus debenturistas, o que trouxe como resultado a queda contínua das cotações das ações da “Rede”, apesar das desesperadas reações tentadas pelos altistas, que nenhum efeito tem surtido, visto que as resultantes finais dos períodos de liquidação acabam sempre por demonstrar a indissimulável progressão de baixa (BFC, 1919, nº 192, p.395).

Durante estes mesmos dias, as ações da empresa estiveram acima de 80 mil réis, frustrando, de certa forma, a campanha “de baixa” da revista.

A intensa onda oscilatória das ações, e não só da RSM, adentraram o ano de 1920, ao menos até o terceiro trimestre do ano. Desconectas de suas próprias realidades e mesmo do contexto do país pós-guerra, os papéis negociados destas empresas simbolizavam o caráter extremamente especulativo da República Brasileira, onde a tentativa do ganho rápido é frequente em nossa história financeira. Interesses escusos e obscuros confundiam até mesmo movimentos mais esperados. “As Sul Mineira, porém, que de véspera entraram em trabalhos de jogo de modo prometedora, ontem vacilaram, porque houve um corretor que teve ordens

²⁰³ *Gazeta de Notícias*, ed. 173 de 25 de junho de 1919, p. 2.

para vender, fora dos interesses de especulação em jogo”²⁰⁴. Após isso, as ações pareceram ter atingido seu ápice entre julho e setembro, quando então começaram a cair. Não encontramos indicações mais sólidas sobre quais razões específicas teriam levado à esta ascensão seguida de permanente queda, exceto por um motivo: a expectativa, já não tão infundada, de encampação da Companhia pelo governo federal.

É certo que pelo menos desde setembro de 1920, o governo mineiro, com o aval da União, adquiriu várias ações da empresa, com o aparente intuito de forçar a baixa do preço e solvência da mesma²⁰⁵. O fato pôde ser confirmado pelo fim do arrendamento à antiga Sapucaí, em 31 de dezembro de 1920. E durante os aproximados três anos de altos e baixos de cotações dos papéis da empresa, as declarações públicas sobre o destino da CEFFB envolviam diretamente algumas das mais importantes figuras políticas do país, cujas polêmicas não pararam por aí. Tivemos uma situação de euforia, onde até mesmo acusações de corrupção, que envolviam a disputa pela sucessão presidencial, foram encaradas como uma das motivações da “febre especulativa” dos papéis da Sul Mineira.

(...) Sonhando com a presidência da República e divisando nos negócios da Sul Mineira um excelente filão para os seus gastos, o sr. Artur Bernardes interveio, e sob a alegação capciosa de que o sr. Delfim [Moreira] prejudicaria Minas se a não encampasse, moveu um trabalho tenaz, de todos os dias e de todas as horas, para conseguir do honrado vice-presidente em exercício o ato salvador das suas ambições ocultas. Era ministro da Viação o sr. Afrânio de Melo Franco, de cujo gabinete saíram para os círculos da Bolsa as notícias de que a Rede seria encampada, dando isso lugar a uma verdadeira jogatina dos respectivos títulos. Nas operações de compra e venda enriqueceram do dia para a noite não só amigos do sr. Melo Franco, como também do sr. Arthur Bernardes. Pretendeu-se com a alta artificial desses títulos provar ao sr. Delfim que a encampação da Rede era tanto mais justificada, quanto as suas ações estavam a ser bem cotadas na praça. Não sabemos se o extinto vice-presidente compreendeu bem a armadilha, que lhe haviam preparado. O certo é que no seu governo a operação não foi realizada²⁰⁶.

Salta à vista a oposição que o *Correio da Manhã* exerceu contra Bernardes, quando este ainda era governador de Minas e candidato à presidência da República. Tal oposição se

²⁰⁴ *O País*, ed. 12986 de 30 de abril de 1920, p. 8.

²⁰⁵ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 14, p. 50 e 51 de 1920. Também BFC, 1920, nº 226, p. 759. Tal atitude já havia sido sugerida ainda em 1917, ao que tudo indica, por Teodomiro Santiago, secretário de finanças do presidente do estado de Minas Delfim Moreira. Ver: CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 7, p. 16 a 18, de abril de 1917.

²⁰⁶ *Correio da Manhã*, ed. 8117 de 24 de maio de 1921, p. 5.

alongou até mesmo depois das eleições realizadas, que deram vitória ao governador mineiro contra o candidato Nilo Peçanha (TORRES, 2010, p. 53).

Alguns meses depois, a cobertura de uma sessão na Câmara Federal apresentou com destaque, dentre outras notícias, uma resposta do deputado e ex-ministro da Viação e Obras Públicas mencionado na citação acima. Afrânio de Melo Franco se justificava pelas críticas feitas pelo *Correio da Manhã* em várias edições que envolviam a encampação da Sul Mineira, na qual são lidas duas cartas. A primeira delas foi enviada pelo proprietário do jornal, Edmundo Bittencourt, ao então ministro, justificando a denúncia da influência de Arthur Bernardes na especulação na Bolsa e no processo de encampação da Companhia. Em resposta, o ministro solicitou que fosse publicado um esclarecimento ao público, onde as palavras do governador mineiro foram colocadas em seu devido lugar, e a decisão do ministro em postergar a resolução da situação da estrada era quanto à quase iminente posse do novo presidente, Epitácio Pessoa.

Na conclusão dessa carta, assegurava que o governo ao qual prestava sua leal colaboração não devia resolver a crise da Rede Sul Mineira, porque se achava quase nas águas territoriais do país o futuro presidente, sr. Epitácio Pessoa, e que, em se tratando de um negócio que interessava fundamente na sua terra, seria mais nobre para o orador deixar todos os papeis aparelhados para que a solução viesse do futuro presidente. Asseguraram-lhe depois que essa sua carta determinara uma baixa de ações daquela Rede, e o então ministro da Viação foi acusado por ter concorrido para essa baixa²⁰⁷.

Delfim Moreira assumiu a presidência em 15 de novembro de 1918, e lá permaneceu até 28 de julho de 1919, data da posse de Epitácio Pessoa. Era vice de Rodrigues Alves, que por motivos de saúde não tomou posse. Por uma doença que alterava seriamente sua estabilidade mental, Delfim não teria exercido o seu mandato de fato, o que deixou o ministro da Viação e Obras Públicas, o mineiro Afrânio de Melo Franco, em uma posição de “regente” ou “primeiro ministro”, por competência delegada (VISCARDI, S/D). Afrânio era natural de Paracatu, município do centro-oeste mineiro que deveria receber os trilhos da ferrovia homônima, e que em 1919 foi encampada pelo governo mineiro. Embora nos faltem mais documentos a respeito, sugerimos ter havido uma “troca de favores” entre o ministro e o governador mineiro Artur Bernardes, uma vez que a Paracatu era de concessão estadual e com Bernardes foi encampada. Já a Sul Minera, parte de concessão federal e parte de propriedade estadual, viveu a possibilidade de encampação de parte de suas linhas pelo governo federal

²⁰⁷ *Correio da Manhã*, ed. 8309 de 2 de dezembro de 1921, p.1.

durante a administração de Melo Franco. Embora na prática se traduzisse em um novo contrato, o ponto a ser resolvido seria a chamada “Linha da Barra”, a ser entregue à Oeste de Minas.

A segunda carta a ser lida foi justamente aquela enviada por Bernardes a Melo Franco, onde fala da situação da Sul Mineira e solicita urgente decisão sobre o futuro da empresa.

A Rede serve a uma grande e rica zona do nosso estado, onde a produção principalmente muito tem crescido, e daí o interesse que o estado de Minas liga à sua justa aspiração de ser revisto o convênio que com a mesma tem o Governo Federal, de modo a se lhe assegurarem condições de poder ela salvar-se, sem riscos de prejuízos para o Tesouro Nacional. É o que visa a presente carta por meio da qual venho pedir toda a sua solicitude para o caso da Rede que, a meu ver, é tanto dela como de Minas e da União²⁰⁸.

Pela fala do governador, vê-se que a questão da encampação ainda não era uma solução pacificada por parte do governo mineiro, que era proprietário de parte das linhas. Na verdade, um contrato sob novos termos parecia ser a opção principal. E isso fica mais claro no relato da fala seguinte do ex-ministro:

Passa então orador a referir-se ao seu plano, que era o da encampação de um trecho de 296 quilômetros, que não devia pertencer à Rede Sul Mineira, mas sim à Oeste de Minas. Refere que pensou por meio de acordo com o Rio de Janeiro conseguir tornar Angra dos Reis porto franco, onde Minas e esse estado teriam ótimo escoadouro para seus produtos, servindo ao nosso “*hinterland*” admiravelmente, plano que se fosse executado só lhe daria motivos de glória²⁰⁹.

Com o acima apresentado, fica corroborada a nossa hipótese sobre o principal ponto reivindicado pela diretoria da antiga RSM, e que estaria entre um dos motivos da extrema oscilação dos papéis da Companhia: a entrega da Linha da Barra, embora não em sua totalidade. Este trecho de 296 quilômetros é certamente aquele entre Baependi (MG) e Passa Três (RJ), o mais deficitário deles, e que sofreu concorrência com a Linha de Barra Mansa da Oeste de Minas²¹⁰. Nos noticiários que especulavam sobre a revisão do contrato, este ponto foi aquele mais citado pela imprensa.

No congresso, a situação da Sul Mineira não passou despercebida. Nicanor Nascimento, carioca deputado federal e defensor dos direitos de trabalhadores e operários,

²⁰⁸ Ibidem.

²⁰⁹ Ibidem.

²¹⁰ A única estação da linha não inclusa, Caxambu, tinha uma das maiores rendas da Companhia.

afirmou que o arrendamento das companhias sul-mineiras à Sapucaí fora obra de brasileiros associados à casa bancária francesa *Perrier & C. Perrier*, segundo o deputado, teria visto uma oportunidade prodigiosa ao adquirir a dívida antiga da Sapucaí com banqueiros ingleses, fornecendo um novo empréstimo, onde somente parte do recurso foi efetivamente colocado à disposição da Companhia, que por sua vez muito pouco fora efetivamente utilizado para reequipamento e melhoria dos serviços²¹¹. Com um posicionamento inclinado às ideias socialistas e comunistas, Nicanor Nascimento acreditava que interesses estrangeiros escusos, associados a alguns elementos brasileiros, estivessem por trás de manobras pouco favoráveis aos interesses nacionais e dos trabalhadores, que por conta da situação adversa das ferrovias, eram obrigados a trabalhar mais horas, e sob condições menos favoráveis.

Vale ainda mencionar que, não obstante as tentativas de revisão do contrato de 1910, o recém empossado governador Artur Bernardes apresentou sucessivas negativas perante às reivindicações da Sul Mineira. Ao contrário da posição defendida pelo *Correio da Manhã*, o jornal *O Paíz* se mantinha favorável às decisões de Bernardes, e posteriormente o apoiou em sua candidatura à presidência (TORRES, 2010, p. 73). O chamado “indeferimento da petição da Rede Sul Mineira” foi muito bem louvado pelo jornal, uma vez que:

(...) contraria a chicana conhecida das grandes empresas (e das pequenas também), que oferecem cláusulas contratuais em que acordam elas e o Estado e, depois, apresentam, confiadas no prestígio próprio e no descaso administrativo, petição solicitando revisão de contratos ou nulificação de certas causas. Foi um ato grandemente moralizador e, ao mesmo tempo, preventivo de requerimentos análogos, que viriam firmados pelos argumentadores dos *precedentes*²¹² (grifo nosso).

A passagem acima permite vislumbrar a aparente intransigência de Bernardes quanto às solicitações de algumas empresas privadas, comum em seu governo, principalmente quando envolviam capital estrangeiro e favores do Estado. Vimos quanto à questão tarifária da Leopoldina, e algo semelhante também ocorreu na polêmica com o minério de ferro e siderurgia (BARROS, 2011, Cap. 5). Tais decisões assumiam feições de cunho mais nacionalista e autoritário. Para a Sul Mineira, as opções começavam a diminuir, restando o presidente Delfim Moreira como uma das últimas alternativas, embora sua saúde mental

²¹¹ *O Paíz*, ed. 12648 de 25 de maio de 1919, p.7.

²¹² *O Paíz*, ed. 12432 de 24 de outubro de 1918, p.3.

ficasse cada vez mais comprometida²¹³. A isto juntava-se o apelo de setores organizados da sociedade, que também já consideravam uma solução mais “radical” para o caso da Sul Mineira, ao invés da “simples” revisão de contrato. Em trecho de carta enviada ao presidente Delfim Moreira, a Sociedade Mineira de Agricultura assim se expressou:

Pensam os habitantes daquela zona que a empresa arrendatária, pela sua infeliz e escabrosa administração, está em situação extremamente precária e incapaz de reorganizar os serviços da estrada, por maiores que sejam os auxílios do governo, pois estes, em vista dos ônus que pesam sobre a empresa, só poderão reverter em benefício dos seus credores estrangeiros; e, assim sendo, a revisão do atual contrato virá apenas prolongar os sofrimentos e sacrifícios da população do Sul de Minas, que não pode mais suportar o afrontoso desleixo com que a empresa arrendatária cuida dos interesses públicos, parecendo que a única solução que o caso da Rede Sul Mineira suporta é a radical, com a rescisão do contrato ou a liquidação em hasta pública²¹⁴ (grifo nosso).

Tal sociedade foi posteriormente recebida pelo próprio presidente e seu ministro da Viação, Melo Franco. Mas enquanto várias opiniões clamavam pela encampação, a diretoria e, ao que tudo indica, a casa bancária francesa *Perier*²¹⁵, continuavam confiantes na revisão do contrato, haja vista as declarações que ambos propalavam na imprensa, julgando que a revisão do contrato era iminente por parte do governo.

Acreditamos que todo este processo, com defensores e atacantes de ambos os lados, influenciou a chamada “jogatina” dos papéis da Sul Mineira, que durou aproximadamente três anos, entre os meses finais do governo Venceslau, o curto período Delfim (julho de 1919 a julho de 1920) e parte do governo Epitácio, quando o contrato de 1910 foi cancelado.

²¹³ Também não é correto dizer que os políticos sul-mineiros agiam de forma sempre positiva em relação aos interesses da Companhia em seus requerimentos, como podemos perceber em algumas negativas por parte do Ministério da Viação e Obras Públicas (*O País*, ed. 12531 de 31 de janeiro de 1919, p.3). Dependia também de quem estava na diretoria da CEFFB – RSM (Companhia Estradas de Ferro Federais – Rede Sul Mineira) e mesmo dos métodos empregados na busca dos objetivos a serem alcançados, que preferencialmente deveriam estar em acordo com os interesses do governo, a exemplo dos empréstimos de 1910 e 1916.

²¹⁴ *O País*, ed. 12668 de 17 de junho de 1919, p.3. A carta foi assinada pelo vice-presidente da associação, Flávio Salles Dias, importante cafeeiro e mais tarde deputado estadual pelo município de Machado, um dos maiores produtores de café do Sul de Minas Gerais. Atribui-se à influência dele a autorização concedida pelo estado para a construção e posterior encampação da Estrada de Ferro Machadense, assunto que retomaremos no capítulo seguinte.

²¹⁵ Dentre várias edições entre 1918 e 1920, especialmente a ed. 12677 de 26 de junho de 1919 e 12691 de 10 de julho de 1919 de *O País*, p.3, e ed. 7450 de 23 de julho de 1919 do *Correio da Manhã*. Também algumas edições em *O Imparcial*, entre março e julho de 1919, cujo assunto levou à intensas trocas de farpas com *O País*.

Com o exposto neste capítulo, tentamos demonstrar como as relações entre a concessão de serviços públicos, classe política e capitais envolvidos – seja público ou seja privado, neste caso estrangeiro e francês – vão muito além dos interesses do serviço a ser prestado e desempenhos operacionais. O caso da Sul Mineira talvez seja um dos mais emblemáticos do setor ferroviário, pois deixa muito claro que tais relações acima indicadas foram institucionalizadas na República Brasileira há pelo menos 100 anos, não obstante os embates e atritos ocorridos no processo.

Além disso, em uma empresa de sociedade anônima como a Rede Sul Mineira, mesmo que desentendimentos entre diretorias que se sucedem possam influenciar nas decisões de caráter financeiro (como a tentativa de aquisição da Maricá), tivemos a sensação de que o capital francês, representado pela casa bancária *Perier* (que por sua vez tinha na figura de Bourgain um de seus representantes), tentou estabelecer negociações vantajosas aos seus capitais, mesmo que a transação não fosse bem avaliada pela própria diretoria. E como tentamos deixar claro, tais transações ocorreram às custas de influências políticas e ocupação de postos-chave dos representantes do capital. Para a infelicidade dos banqueiros franceses, as diretorias da Sul Mineira nem sempre conquistaram favores políticos junto ao governo federal, e a mudança no comando político do PRM, cujas influências se fizeram sentir na escolha dos governadores a partir de 1918, também mudaram a forma como o poder público começou a tratar o capital estrangeiro. E neste caso, falamos especialmente da figura de Arthur Bernardes, que possuía opinião de orientação nacionalista, principalmente em assuntos considerados estratégicos como mineração e siderurgia (BAÍA, 2006, p. 49-50; BARROS, 2011, Cap. 5).

Contudo, em outubro de 1918, apenas 1 mês após a posse de Bernardes no governo mineiro, Alberto Alvares e W. Bourgain conseguiram completar outro empréstimo para a Sul Mineira com *Perier*, que em 1918 iniciou um processo de reorganização, alterando o nome para *Bauer, Marchal & Cie*. Tal empréstimo foi gestado nos bastidores, logo no começo de 1918, quer dizer, ainda durante os mandatos de Venceslau e Delfim, através da figura de Theodomiro Santiago, secretário de finanças do presidente do estado de Minas, além de ter sido intermediado por Bourgain, pelo lado da casa bancária francesa²¹⁶. Cabe destacarmos aqui é que Bourgain, e por tabela os banqueiros *Perier*, tiveram o reconhecimento que esperavam. Na assembleia extraordinária de 12 de março de 1918, que reformulou alguns

²¹⁶ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documentos 10 e 10A, pgs.25 a 35, janeiro de 1918.

pontos dos estatutos da Companhia e deveria eleger uma nova diretoria, a justificativa para a indicação de Bourgain para a diretoria não poderia ter justificativa mais emblemática:

Quanto ao Sr. Dr. William Bourgain para diretor, também não podia haver a melhor relutância em reelegê-lo, pois não só é o representante legítimo de grandes capitais estrangeiros, como também membro da diretoria que hoje renuncia e da qual fazia parte saliente, de uma dedicação a toda prova, não tendo medido esforços para o bom andamento de todos os negócios da empresa (DOU de 07/04/1918, p. 4.813; grifo nosso).

Assim, o poder público mineiro e os homens de negócios vinculados aos serviços de concessão pública, neste caso ferroviário, depositavam confiança na capital estrangeiro, neste caso o francês, que ainda se mostrava disponível a financiamentos que estavam escassos, dado o contexto da guerra e perturbação econômica. Como dissemos acima, se em certos momentos este capital francês poderia ser encarado com ressalvas, era em grande medida por conta de seus métodos e possibilidade do controle direto de uma companhia endividada, e menos pela sua forte presença, ainda que esta presença significasse acesso às decisões internas que pudessem defender seus respectivos interesses. Além disso, há de se reconhecer que os empréstimos franceses, no caso mineiro ligados basicamente à *Perier & Cie.*, foram importantes como fontes de recursos em serviços como o transporte ferroviário e bancos, além daqueles que dotaram várias cidades de melhoramentos urbanos, como abastecimento de água e energia elétrica. A par disso, o caráter especulativo, manifesto em episódios como a forte oscilação das ações da Sul Mineira, foi uma característica marcante deste capital francês. Com objetivos de altos ganhos, as consequências da Primeira Guerra Mundial para ferrovias como a Sul Mineira se mostraram perniciosas, da mesma forma que viraram alvo de intensos debates na imprensa brasileira.

Com uma situação financeira delicada e condições de tráfego debilitadas, o poder público interveio diretamente. Além de acordar a solvência da Companhia, assumiu diretamente a sua administração, ainda que de maneira provisória, até o arrendamento contratual entre União e o estado de Minas Gerais. Sobre este período, nos deteremos no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 5

A REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA E O CONTROLE ESTATAL

5.1 A HERANÇA “MALDITA”

O governo federal reverteu a Rede Sul Mineira ao seu domínio em condições de tráfego precárias e situação financeira ruim, cujo valor foi nada menos que 39.685:000\$000 em apólices da dívida pública, transição aprovada pelo Tribunal de Contas da União em 31/01/1921²¹⁷. Para termos uma ideia, este valor correspondia a praticamente 7 anos de receita do tráfego da companhia, entre os anos de 1914 e 1920, cujo valor foi de aproximadamente 38.500 contos de réis.

A emissão de títulos da dívida pública para resgate de uma companhia férrea não era novidade, pois caso semelhante também se deu com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. E como consequência, teve-se um aumento das emissões de papel moeda por parte do governo, que também tinha outros objetivos como compra de armas na França. Contudo, essa emissão relacionada à dívida da Sul Mineira chegou a ser acusada de influenciar a baixa do câmbio, que entre fevereiro de 1920 e março de 1921 caiu de 18 para 9 pences por mil-réis²¹⁸. A compra de libras pelo Banco do Brasil, em parte para o referido resgate da CEFFB, foi execrada por parte da imprensa, que via a influência do governo mineiro de Arthur Bernardes como defensor de interesses regionais e obscuros, por conta da encampação da Sul Mineira²¹⁹.

Segundo o relatório da Inspetoria das Estradas de Ferro, órgão ligado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, quando o estado de Minas recebeu as linhas e ramais em outubro de 1921, o valor patrimonial da estrada seria de 95.702:635\$000, distribuído da seguinte forma disposta no quadro 5.1.

²¹⁷ *Correio da Manhã*, ed. 8007 de 01 de fevereiro de 1921, p.6.

²¹⁸ 1 pence equivalia à 12ª parte de um xelim, que por sua vez era a 20ª parte de 1 libra esterlina, moeda inglesa. Para dados sobre o câmbio e informações sobre a paridade libra/mil-réis: <http://ipeadata.gov.br> e <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/libramediamensal.htm>. Último acesso em 06/06/2017. Para Maria Bárbara Levy, as emissões não são a única explicação para a variação do câmbio. Questões como ação dos bancos estrangeiros e preços internos seriam importantes variáveis nisso (LEVY, 1977, p. 12).

²¹⁹ *Correio da Manhã*, ed. 8045 de 12 de março de 1921, p. 2.

Quadro 5.1 – Extensão e valor patrimonial das linhas da Sul Mineira, dezembro de 1920

Estrada e ramais	Extensão	Valor
Minas e Rio	169,968	37.000:000\$
Muzambinho e Ramais	284,015	15.221:050\$
Sapucai	594,257	39.985:000\$
Ramal de Paraisópolis	51,988	
Ramal de Lavras	41,562	3.796:595\$
Total	1.141,800	95.702:635\$

Fonte: *Correio da Manhã*, ed. 9044 de 13 de dezembro de 1923, p.1. O valor montante do quadro acima foi elevado a 120 mil contos pelo aparelhamento da mesma entre 1922 e 1923, afora os 26 mil dos ramais operados pela Mogiana.

Mesmo com um patrimônio de quase 100 mil contos, as condições de tráfego não eram das melhores. Segundo o discurso oficial e de alguns jornais de maior circulação, a situação da Rede Sul Mineira era no mínimo de caos e abandono, quando em outubro de 1921 o governo mineiro assumiu provisoriamente o seu controle. Ao final do terceiro capítulo já tivemos a oportunidade de ver a impressão que o diretor Ismael Coelho transmitiu em seu primeiro relatório, uma espécie de primeira avaliação quando o mesmo chegou à empresa em outubro de 1922. Entre 1921 e 1924 a Rede de Viação Sul Mineira pareceu ter vivido sua fase mais problemática, se considerarmos o período que vai até a criação da Rede Mineira de Viação em 1931. Dentre inúmeros casos delicados, ainda nos primeiros meses após a rescisão do contrato de 1910, a companhia solicitou a suspensão do despacho de mercadorias pela Central do Brasil, “em virtude das grandes dificuldades e perturbação dos transportes devidas às continuadas chuvas ao longo da estrada”²²⁰. Por outro lado, ao mesmo tempo era anunciada a circulação de trens de luxo a partir da capital federal e Cruzeiro, com destino à Caxambu, São Lourenço, Cambuquira e Águas Virtuosas (Lambari)²²¹, cidades sul-mineiras visitadas por veranistas. Um gigantesco contraste com as condições de tráfego que imperavam, pois, críticas quanto aos constantes atrasos, acidentes e insuficiência do material rodante ainda eram recorrentes ao longo deste ano e mesmo meados do ano seguinte, 1922.

Padece a Sul-Mineira dos mesmos males, com ser da “Leopoldina” uma colaboradora da...morte. Regresso agora mesmo daquelas paragens bravas que o veículo da morte contorna, silvando e

²²⁰ *Correio da Manhã*, ed. 8012 de 06 de fevereiro de 1921, p. 23.

²²¹ *O País*, ed. 13205 de 15 de dezembro de 1920, p. 8 e *Correio da Manhã*, ed. 8020 e 8023 de 15 e 18 de fevereiro de 1921, p. 5.

resfolegando. É o que os trens da Sul Mineira são férteis nestas duas coisas: silvar estridentemente e resfolegar incessantemente”²²².

Essa era a situação que o governo estadual se deparou quando em 06 de abril de 1922 assumiu definitivamente a administração e operação da companhia. Segundo a Mensagem do Presidente do Estado ao Congresso Mineiro de 1923, tendo por base o primeiro semestre deste ano e o ano de 1922, a realidade ferroviária sul-mineira (exceto pelas linhas administradas pela Mogiana) não poderia ser pior.

Desprovida de material rodante, locomotivas e vagões, necessitando da substituição e aumento do material da via permanente, trilhos e dormentes, do aparelhamento das oficinas, da modificação das condições técnicas de alguns trechos, com o pessoal mal pago e sem organização conveniente, com os serviços desmoralizados por anos consecutivos de relaxamento e por acidentes diários em toda a linha – tal foi a situação em que o governo a encontrou e que urgia remediar, mesmo à custa dos maiores sacrifícios (MINAS GERAIS, 1923, p. 159, grifo nosso).

Dessa forma, o governador Raul Soares de Moura e seu antecessor Artur Bernardes da Silva (sendo este o responsável pelos acordos com o governo que levaram ao encampamento das linhas da CEFFB pela União) tentavam passar uma imagem em que os esforços empregados por eles para a regularização dos serviços eram quase sobre-humanos, embora necessários. Com isso, a ideia era transmitir que o contrário disso, quer dizer, não assumir a administração das linhas com este esforço heroico, seria a ruína completa da estrada, e por consequência uma situação de perturbação do quadro econômico e social do Sul de Minas. Se por um lado vimos que a administração da antiga Sapucaí realmente pecou em sua trajetória ao longo de seus 10 anos de arrendamento, por outro lado, também vimos que a situação geral de crise no transporte ferroviário brasileiro gerou um quadro de extremas dificuldades às companhias, onde os índices operacionais eram cada vez mais pulverizados por problemas de equipamento obsoleto e insuficiente, inflação, baixa do câmbio e fretes limitados. Neste contexto, os poderes públicos ampliavam suas respectivas participações na propriedade e controle das ferrovias (TOPIK, 1987, Cap. 4; MARTINS, 1995, Cap. 1; NUNES, 2016). Os resultados, sem dúvida, emergiram no médio prazo. Durante a segunda metade dos anos 1920, podemos perceber melhorias em quesitos como diminuição de acidentes, manutenção da via e aumento do tráfego. Mas ocorreu que muitos problemas ainda não desapareceram, e fizeram

²²² *Correio da Manhã*, ed. 8064 de 31 de março de 1921, p. 3. Relato de um clérigo que viajou pela estrada, para celebração de missas na ocasião da Semana Santa em uma freguesia de Baependi.

parte do cotidiano de empresas como a Sul Mineira. A questão é que, para o usuário, os serviços pareciam ser um pouco melhores. Mas o resultado de vários anos de pouco esmero por parte da CEFFB ainda deixaria suas marcas por um bom tempo. O descarrilamento de uma composição na estância de São Lourenço, “devido ao mau estado das linhas e das chaves da estação”²²³, era apenas um de muitos acidentes que cresciam a cada ano, e de forma ininterrupta entre 1919 e 1924 (ver gráfico 5.1).

No começo de 1922, ainda antes da assinatura do contrato de 06 de abril, a aquisição de material rodante, de forma ainda tímida, já começava a se operar. Em fevereiro teriam sido entregues dez vagões, além de outros dezenove em construção, feitos todos sob encomenda do estado nas oficinas da própria companhia em Cruzeiro, em um total de 65 veículos já finalizados²²⁴. Era diretor Alberto Alvares, o mesmo de oposição ao tradicional grupo político sul-mineiro. Contudo, ao seu lado estava também José Carneiro de Rezende, figura próxima e amigo pessoal de Venceslau. Isso demonstra que, apesar dos embates, haviam momentos em que a conciliação política ainda era uma boa escolha.

Vejamos agora alguns dos principais pontos estabelecidos pelo contrato de 06 de abril de 1922, celebrado entre a União e o governo estadual de Minas Gerais.

5.2 “CONTRATO ONEROSO”: O ARRENDAMENTO DE ABRIL DE 1922

Em 06 de abril de 1922, através do contrato de arrendamento firmado entre a União e Minas Gerais, a maior parte da rede ferroviária da região Sul de Minas Gerais passou definitivamente a ser administrada pelo governo estadual, nos mesmos moldes da Estrada de Ferro Sorocabana em São Paulo e Viação Férrea do Rio Grande do Sul no estado gaúcho. Era um período em que o poder público caminhava a passos largos rumo à estatização de sua malha ferroviária. Porém, se a extensão de vias férreas não apresentou um crescimento mais substancial como até o período da Primeira Guerra, tais companhias administradas pelos governos estaduais passaram por um considerável processo de reestruturação e melhoria da oferta dos serviços. O prazo de arrendamento da Sul Mineira findaria em 31 de dezembro de 1950, o que quase se concretizou. Já sob a existência da Rede Mineira de Viação que, contava também com Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Estrada de Ferro Paracatu, em 1953 o então governador Juscelino Kubistchek de Oliveira entregou a RMV ao governo federal.

²²³ *Correio da Manhã*, ed. 8441 de 14 de abril de 1922, p. 3.

²²⁴ *Correio da Manhã*, ed. 8387 de 18 de fevereiro de 1922, p. 5. Não é especificado se são vagões abertos ou fechados, e o número total de 65 possivelmente se refere também à carros de passageiros e vagões de outra natureza. No ano anterior ainda teria sido entregue uma locomotiva.

Ao contrário do contrato com a Sapucaí em 1920, este novo acordo possuía termos mais objetivos e era menos extenso. Obrigações como a instalações de núcleos coloniais, o novo conjunto de oficinas e novos ramais previstos no contrato de 1910 estavam praticamente ausentes neste momento. Somente a conclusão do Ramal de Lavras é que ficou estabelecida como cláusula contratual obrigatória. Facultava-se ao governo mineiro concluir o Ramal de Soledade de Itajubá, atual Delfim Moreira, caso julgasse por bem fazê-lo.

Contudo, foi nos pontos que envolviam obrigações e isenções financeiras que o supracitado contrato foi criticado pelos sucessivos diretores da empresa e os próprios governadores, principalmente pelo que estipulava a cláusula quinta de seu contrato. Segundo esta, a cota de arrendamento a ser paga à União correspondia à metade dos saldos operacionais. A outra metade era devida ao estado de Minas, que a empregava na chamada Despesa ou Conta de Capital, destinada aos melhoramentos e construções da Rede. Além disso, a prevista isenção de direitos aduaneiros era quase impraticável, segundo os diretores, dados os embaraços impostos pelo governo federal. Por fim, a Rede deveria pagar anualmente o valor de 60 contos de réis ao governo federal, referente à quota de fiscalização da Inspetoria Geral das Estradas, uma taxa obrigatória às companhias arrendadas pela União. Tudo isso levou o secretário da Estrada de Ferro Sul de Minas a classificar o contrato como “oneroso” (LIMA, 1934, p. 135-137), principalmente quando se levava em conta o estado da estrada deixada pela antiga Sapucaí. Como bom exemplo de tais condições, nem mesmo as instalações em Cruzeiro possuíam sede própria.

Porém, foi somente em 1929 que o governo mineiro conseguiu a revisão do contrato de 1922, através do decreto 18.699, de 12 de abril daquele ano (MINAS GERAIS, 1929, p. 162-163). Em treze cláusulas, pequenas, mas substanciais alterações foram realizadas. Os dois principais pontos alterados implicaram em diminuição de custos para a Rede de Viação Sul Mineira (RVSM), embora a quota de arrendamento tenha sido elevada à 100 contos, frente aos 60 pelo acordo de 1922. No primeiro e mais importante destes pontos, a cláusula IV, ficou estipulado que haveria um “Fundo de Melhoramentos” a ser custeado tanto pelo governo de Minas Gerais quanto pela União, o que representaria um alívio nas contas do governo. As maiores fontes para este fundo saíam da própria renda líquida que cabia às duas partes interessadas, além do total arrecadado referente a “uma taxa adicional de dez por cento sobre as tarifas que estiverem em vigor”²²⁵. No segundo ponto modificado por esta revisão, em sua

²²⁵ Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18699-12-abril-1929-530290-publicacaooriginal-1-pe.html>, visitado em 28/06/2017.

cláusula XI, foi feita uma interpretação mais estrita à isenção aduaneira a que a Rede tinha direito. A interpretação foi que a taxa de expediente cobrada pelos serviços também deveria ser coberta pela isenção, o que representava benefícios para companhia.

Tais medidas foram comemoradas pelo governo mineiro, mas tiveram pouca duração e seus resultados não podem ser muito bem avaliados, devido a dois fatores: a criação da RMV em 1931 e a crise econômico-financeira de 1929, pois esta deprimiu consideravelmente a renda bruta de ferrovias como a Sul Mineira, que tinham no café uma das maiores fontes de renda no conjunto das mercadorias transportadas.

De qualquer forma, novos e velhos problemas estiveram na agenda de preocupações dos diretores da Sul Mineira, para além das especificidades do contrato de arrendamento. Mas ficou muito clara a alteração nos objetivos principais entre a administração privada e a administração pública: enquanto para a primeira o lucro e renda líquida, expresso pelo coeficiente de tráfego, era a meta principal a ser atingida, para a segunda o reaparelhamento, condições da via e regularidade do tráfego foram os alvos principais, que consequentemente poderiam impactar em índices maiores ou menores da renda líquida. Em última instância, os serviços prestados ao usuário, assim como a função de promover regularmente a circulação de mercadorias e riquezas é que estavam no núcleo das atenções das diretorias, ainda que o alcance das melhorias e medidas almejadas estivessem aquém do previsto. De certa forma, estas preocupações do período de administração estadual também refletiam o perfil dos próprios diretores.

No terceiro e quarto capítulos percebemos que, apesar de haver um engenheiro em quase todas as diretorias da CEFFB, o presidente e diretor geral eram frequentemente escolhidos por critérios pouco técnicos, e muitas vezes não possuíam conhecimento suficiente do assunto. Sob a administração estadual, à exceção daquela que chamamos “diretoria de transição” (até 1922), todos os diretores eram engenheiros, e somente um deles assumiu cargos políticos²²⁶. Não que critérios pessoais e de “relacionamento” não contassem na escolha para se estar à frente de uma empresa pública, mas neste caso, os indicados possuíam formação técnica mínima, e muitos deles já haviam exercido funções na própria Rede ou em outra ferrovia. E no caso mineiro em especial, os engenheiros, desde princípios do século XX, assumiram um papel de protagonistas nas propostas de desenvolvimento no estado. Nos anos 1920, além da posição de destaque da já tradicional Escola de Minas de Ouro Preto, também

²²⁶ Alcides Lins, o último diretor da RVSM até a criação da RMV, foi prefeito de Belo Horizonte e também o último interventor federal em Minas antes da redemocratização dos anos 1940. Seu mandato foi entre dezembro de 1946 e março de 1947. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/lins-alcides>, acessado em 29/06/2017.

se consolidou a Escola de Engenharia de Belo Horizonte, um dos embriões da atual Universidade Federal de Minas Gerais (BARBOSA, 2012).

Tabela 5.1 – Diretores da Rede de Viação Sul Mineira (1922-1931)

Período	Diretor	Profissão
Abril a outubro de 1922*	Alberto Álvares	Político e professor
	José Carneiro de Rezende	Político e empresário
Outubro de 1922 a dezembro de 1924	Ismael Coelho de Souza	Engenheiro
Janeiro de 1925 a novembro de 1926	Abraão de Oliveira Leite	Engenheiro
Novembro de 1926 a janeiro de 1927	Lourenço Baêta Neves	Engenheiro e diretor de Viação e Obras Públicas de MG
Janeiro de 1927 a setembro de 1930	Antônio Nogueira Penido	Engenheiro
Setembro de 1930 a setembro de 1932**	Alcides Lins	Engenheiro, político e diretor de Viação e Obras Públicas de MG

Fonte: RRVSM, 1924-1933; LIMA, 1934.

*Compuseram a última diretoria da CEFFB e foram mantidos pelo governo como diretores entre 1921 e 1922.

**Diretor entre o final do período RVSM e primeiros anos da EFSM, já sob o período da RMV.

Pelos relatórios lidos, percebemos que as questões que envolviam o tráfego e as linhas (ou via permanente) é que estavam no centro das preocupações das diretorias, desde a reforma de carros às péssimas condições de algumas turmas de trabalhadores. As informações estatísticas eram mais ricas e tentavam servir de auxílio para os pontos que, no entendimento de cada um, mereciam ser exaltados, atacados ou criticados. A redução de custos era um assunto frequente, e em poucos anos o efeito do plano de reaparelhamento da empresa conseguiria melhorar índices como acidentes e regularidade do tráfego. Com isso, acreditamos que o perfil mais técnico dos diretores, aliado ao fato de haver recursos disponibilizados pelo governo estadual para a reestruturação da Rede de Viação Sul Mineira, foram grandes diferenciais positivos em relação à fase da administração privada.

5.3 AS CONDIÇÕES DE TRÁFEGO E VIA SOB ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL

Mencionamos em outras partes deste trabalho que as principais estradas de ferro arrendadas aos seus respectivos governos estaduais, sendo elas a Rede Sul Mineira, Sorocabana e Viação Férrea do Rio Grande do Sul, foram algumas daquelas estradas analisadas por Julian S. Duncan, que se ocupou de uma pequena comparação entre as administrações públicas e privadas de ferrovias no país (DUNCAN, 1932). O paralelo feito pelo autor tratou de itens como o desempenho operacional e a manutenção da via permanente. Segundo Duncan, no caso da Sul Mineira, o período de administração estadual foi superior em termos de dormentes e trilhos substituídos por ano, densidade de tráfego e gastos médios com combustível, embora com uma taxa maior em seu coeficiente de tráfego (DUNCAN, 1932, Cap. V). Estes já são indicadores da superioridade do período sob arrendamento mineiro quando comparado aos anos 1910. Assim, tentaremos vislumbrar, a partir de alguns dados e indicações constantes nos relatórios da RVSM e informações na imprensa, as medidas relacionadas às condições de via e tráfego na estrada sul-mineira, com algumas de suas consequências.

As reclamações e críticas, tão frequentes na época da CEFFB²²⁷, diminuíram sensivelmente a partir de 1922, mas ainda não eram raras. Ainda em começos de 1924, dentre algumas das dificuldades que os usuários ainda enfrentavam estava a insuficiência do material rodante, seja de carga ou de passageiros, “pois no depósito de Barra do Piraí há falta de locomotivas até para o tráfego dos trens de passageiros”²²⁸. O próprio diretor, em seu relatório de 1923, expressa opinião semelhante àquela veiculada pelo jornal.

A falta de material rodante agora é que se está fazendo sentir com a maior intensidade. Basta dizer-se que possuímos apenas 280 vagões fechados, dos quais 22 estão fora de tráfego, em grande reparação, servindo de dormitório do pessoal dos lastros da lenha e da linha. Fica assim reduzido a 258 o número dos que estão em serviço e deles descontando os que sofrem pequenas reparações, podemos contar no máximo com 228 veículos (RRVSM, 1924, p. 18).

²²⁷ As queixas reativas às condições de via e tráfego apresentadas no terceiro capítulo da tese, em sua maioria enviadas à jornais da capital federal, também foram reconhecidas por Duncan, especialmente durante o período final da administração privada (DUNCAN, 1932, Cap. 5). Para este autor, críticas ácidas não usuais veiculadas na *Revista Brasil Ferro-Carril*, principal periódico especializado em ferrovias do país, foram outro forte indicativo das condições precárias da Companhia. Isto respalda e reforça a importância que destacamos nas críticas feitas em jornais no terceiro capítulo.

²²⁸ *Correio da Manhã*, ed. 9172 de 19 de abril de 1924, p. 4.

Quanto à via permanente, os problemas não seriam poucos. “Os desvios de trilhos sem dormentes constituem o eterno terror tanto entre empregados da empresa, tão sacrificados com a tradicional e inveterada incúria, como no público obrigado a transitar” ²²⁹. Ainda em 1926, acidentes próximos à Itajubá foram atribuídos ao mal estados das linhas, que se multiplicavam pelos constantes estragos das chuvas²³⁰. As interrupções de tráfego e danos nas linhas por motivos de chuvas foram praticamente anuais, com algumas ocorrências mais intensas como em dezembro de 1926, quando vários trechos foram destruídos e a circulação de trens foi drasticamente reduzida, em Minas e no Rio de Janeiro (RRVSM, 1928a, p. 15).

Sabemos também que dificuldades como estas eram, em boa medida, reflexos dos anos de poucos cuidados por parte da CEFFB. Os diretores do período estadual relatavam isto com frequência em seus relatórios. Segundo Duncan, entre 1923 e 1928 o governo estadual mineiro substituiu uma média de 226 quilômetros de trilhos por ano nas linhas da Sul Mineira, além de quase 287 mil dormentes. Já no durante o período da Companhia Estradas de Ferro Federais, somente 25 quilômetros de trilhos foram substituídos na média anual, acompanhados de uma troca de 199 mil dormentes (DUNCAN, 1932, p. 94). Investimentos como estes foram concretizados através da chamada “Despesa de Capital”, custeada pelo governo estadual e responsável pelo programa de reaparelhamento de ferrovias administradas pelo governo mineiro, casos da RVSM e a E. F. Paracatu.

Mas se olharmos de perto as despesas com via permanente da verba de despesas de custeio, perceberemos que houve diferenças consideráveis. Em 1910, a CEFFB saiu de um índice de 35% de gastos de via permanente em relação às despesas totais, para 20% em 1920, e 19% em 1921 (MVOP, vários anos). Já no período da Rede de Viação Sul Mineira, o índice partiu de 27,2% em 1922 para 31,48% do total das despesas em 1930. Ocorreu que este avanço foi acompanhado de piora no coeficiente de tráfego da ferrovia, como veremos no próximo capítulo. Assim, como afirmou Duncan, as melhorias nos índices de transporte relativo e oferta dos serviços à população foram acompanhados de piora no desempenho financeiro (DUNCAN, 1932, p. 96-97).

O decreto 16.016 de 25 de abril de 1923 foi aquele que aprovou o orçamento de reaparelhamento da Rede de Viação Sul Mineira, no qual ficou previsto que o governo mineiro deveria gastar a quantia de 16.672:540\$ (BRASIL, MVOP, 1924, p. 170), valor este que foi em muito superado. Na mensagem do presidente do estado ao congresso, há a

²²⁹ Ibidem.

²³⁰ *Correio da Manhã*, ed. 9564 de 30 de março de 1926, p. 5.

descrição de alguns dos serviços a serem executados: substituição de 840 km de trilhos mais leves por outros de 24,800 kg e 32,220 kg por metro, ampliação de oficinas e depósitos, aquisição de 23 locomotivas 32 carros de passageiros, 60 vagões fechados para cargas e 50 para animais, sendo 40 para bovinos e 10 para suínos (MINAS GERAIS, 1923, p. 161). Toda a despesa efetuada deveria ser enquadrada na “conta de capital” do governo mineiro, ou seja, não seria feita a partir da renda da própria empresa. E para efeitos práticos, “capital” eram consideradas as obras e aquisições que visassem melhorias e reaparelhamento da estrada.

O plano de reaparelhamento da Sul Mineira foi executado em um período de 7 a 8 anos, segundo as fontes pesquisadas. Entre 1922 e 1929 o governo estadual gastou algo entre de 60 e 70 mil contos com ações que objetivavam a reestruturação física da companhia, afora outros 15 mil contos com obras e despesas adicionais²³¹. Este valor correspondia simplesmente a quase dois terços da receita operacional acumulada da RVSM no mesmo período, que foi de aproximadamente 100 mil contos. Foi um investimento que a CEFFB certamente não teria condições de realizar, mesmo sob um contrato de arrendamento mais vantajoso. O montante maior foi gasto nos anos de 1927 e 1928, quando algo entre 30 e 40 mil contos foram despendidos, ou pelo menos metade do total. Para que o governo estadual concluísse as ações previstas da RVSM, chegou-se a contrair um empréstimo externo no ano de 1928, um dos grandes momentos de investimento da companhia. Em um valor total de 3.500.000 libras, cujo recurso também se destinava à cidade de Belo Horizonte e às próprias estâncias balneárias do sul do estado, uma parte estava destinada à RVSM e Paracatu²³², também administrada diretamente por Minas. Especificamente em relação ao material rodante, vejamos abaixo um pequeno comparativo.

Tabela 5.2 – Material rodante na Rede de Viação Sul Mineira (1921-1930)

Material rodante	1921	1930	Evolução (%)
Locomotivas	76	123	62
Carros de passageiros	55	111	102
Correio e bagagem	26	33	27
Vagões para animais	117	155	32
Vagões p/ mercadorias – fechados	249	374	50
Vagões p/ mercadorias – abertos	44	129	193
Outros*	126	87	-31

Fonte: MVOP, referentes aos anos de 1921 e 1930.

*Em 1921 “Outros” se refere a vagões inflamáveis, de plataforma, lastro e diversos. Em 1930, “de serviço da estrada”.

²³¹ Segundo Vasco de Castro Lima, o total gasto foi aproximadamente 60 mil contos. Mas segundo a Mensagem do Presidente do Estado de 1929, foram 67 mil contos até março daquele ano (MINAS GERAIS, 1929, p. 164).

²³² *Correio Paulistano*, ed. 23195 de 21 de março de 1928, de p.2. Na capital mineira, os recursos se destinavam principalmente à Prefeitura e Câmara municipais, além dos serviços de luz e força.

Esta tabela é bastante esclarecedora e não nos deixa dúvidas quanto a dois pontos: primeiro, os índices de incremento de material rodante da administração estadual foram melhores do que aqueles índices verificados no período de controle da CEFFB, cujos dados apresentamos na tabela 3.3; e segundo, foram alcançadas praticamente todas as metas de aquisição de material rodante. Os únicos dois quesitos em que a evolução do material foi inferior àquela entre 1910 e 1920 foram “vagões para animais”, sendo este abaixo mesmo da meta do próprio governo, e o quesito “outros”. No primeiro deles, uma explicação nos parece inequívoca: a queda da participação do transporte de gado na formação das receitas da empresa. Em termos absolutos, o período da administração estadual até elevou a renda auferida com os animais se compararmos com o período entre 1910 e 1920, mas em termos relativos o percentual na renda geral foi cada vez menor. E ao longo do decênio de 1920, a quantidade transportada se manteve nos mesmos níveis da época do arrendamento à Sapucaí, o que não justificaria investimentos em material rodante maiores que estes. No segundo quesito onde o desempenho estatal foi menor, e na verdade o único deles a ter uma involução, temos duas hipóteses. A primeira delas está ligada ao pouco acréscimo de trilhos, pois somente 85 quilômetros foram construídos pela própria Sul Mineira durante a administração estadual. Os outros quase 120 quilômetros de trilhos novos foram construídos por pequenas companhias privadas de curta duração, sendo elas a Trespontana, Machadense e São Gonçalo²³³. A segunda hipótese, que na verdade completa a primeira, é que parte destes vagões tenha sido adaptada para aqueles reformados e construídos como vagões para mercadorias, algo que foi relativamente comum em oficinas brasileiras. Contudo, não temos indicações mais consistentes nos relatórios que confirmem esta hipótese.

Nos outros quesitos, onde a superioridade em relação aos anos 1910 é muito clara, acreditamos que o maior destaque ficou por conta do aumento de praticamente 100% de carros de passageiros. No período da CEFFB o mesmo item apresentou queda de 11%, concomitante ao aumento de 128% no transporte de passageiros. Por outro lado, entre 1920 e 1930 houve um incremento de apenas 14,25% no transporte anual de passageiros. Pontuamos ainda que entre 1929 e 1933 o transporte de passageiros nas linhas da Sul Mineira apresentou uma queda de mais de 40%, ou seja, a aquisição de material rodante acompanhou uma evolução crescente até 1928, quando a aumento real foi de mais de 80% em relação ao ano de 1920, o último da administração da CEFFB.

²³³ Apenas a E. F. São Gonçalo do Sapucaí teve parte de seu curto ramal de 32 quilômetros construído pela Sul Mineira, sendo que muitos dos serviços foram subempreitados. Veremos os detalhes mais adiante.

Em último lugar, chamamos atenção para o transporte de mercadorias que, mesmo com uma oscilação significativa, apresentou um aumento de movimentação de cargas de 168% entre 1920 e 1930, ao passo que o incremento de vagões desta categoria, em ambas as modalidades (vagões abertos e fechados), foi de 72% no total, frente a um aumento de 18% de vagões entre 1910 e 1920 (acompanhado por um incremento de 67% na movimentação de cargas no geral). E tanto em um como em outro caso a evolução maior do transporte de mercadorias foi verificada no gênero “diversos”, que em seu conjunto era responsável também pelas maiores receitas, em parte transportados em vagões para mercadorias abertos, cujo incremento durante a administração estadual foi de quase 200%. Cabe ainda mencionar que os anos 1910 foram marcados pela Primeira Guerra e queda das receitas das exportações, o que dificultava a importação de materiais. Por outro lado, durante a administração estadual as oficinas da empresa estavam melhores equipadas para reforma e construção de carros e vagões.

As despesas com o aparelhamento da Sul Mineira consumiam boa parte das despesas da Diretoria de Obras Públicas do governo mineiro, órgão ligado à Secretaria de Agricultura, além de representar uma fatia importante nas despesas totais do estado. Assim, os gastos com estradas de ferro consumiram mais de 50% da rubrica da Diretoria de Viação, Obras Pública e Indústria do governo mineiro entre 1918 e 1927 (GODOY, HORTA, BARBOSA, 2017 p. 187). Destaca-se também o percentual gasto com a Estrada de Ferro Paracatu, administrada diretamente pelo estado durante os anos 1920. Para termos uma ideia, em 1928, referente até 30 de setembro daquele ano, de uma despesa total de 150.375:567\$000, 48.196:000\$000 foram destinados à Sul Mineira, Paracatu e estâncias hidrominerais²³⁴. Ou seja, quase 30% do total das despesas mineiras foram destinadas à região sul-mineira, pois quase todas as estâncias hidrominerais se localizam no Sul de Minas Gerais, exceto Araxá. Mesmo sem predomínio nos núcleos políticos dominantes em âmbitos estadual e federal, como ocorreu no passado, os favorecimentos à região sul-mineira não podiam ser menosprezados.

Todas estas informações apresentadas e analisadas acima se traduziram não somente em maior eficiência e oferta do transporte, como também na sua segurança. O número de acidentes foi reduzido consideravelmente a partir de 1925, com o início do programa de reaparelhamento da RVSM. Em perspectiva comparada, o mesmo pareceu ter ocorrido com outras ferrovias administradas pelo poder público, como a Oeste de Minas, estrada sob

²³⁴ *Correio da Manhã*, ed. 10371 de 27 de outubro de 1928, p. 9.

comando federal, e também com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, arrendada ao governo gaúcho nos mesmos moldes que a Sul Mineira.

Fonte: MVOP, relativo aos nos 1910 a 1933.

Os acidentes, na maioria dos anos, eram separados em quatro categorias: “colisões”, “por animais na linha”, “por outros motivos” e “diversos”. A maior parte dos acidentes se dava em virtude dos descarrilamentos “por outros motivos”, incluídos aí aqueles motivados por má conservação ou inadequação das linhas. Neste último caso se incluem subidas fortes, curvas de raio acentuado e, como foi o caso da Oeste de Minas, tráfego em bitola estreita. Somente a remodelação da via, operação custosa, seria capaz de diminuir acidentes por tais motivos. Havia outros fatores como a condição do próprio material rodante, que podiam tornar os acidentes menos graves ou até mesmo evita-los, como o tipo de freio usado, mas as condições da via era o ponto mais determinante.

Durante a época em que foi administrada pela CEFFB, em termos de acidentes a Sul Mineira apresentou dados melhores que a EFOM. Entre 1921 e 1933 o desempenho foi semelhante. Mas como registramos acima, boa parte disso se deve aos anos de pouco cuidado dispensado pela diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Federais, não obstante a média de passageiros transportados pela RVSM ter sido superior.

Com exceção dos anos de 1924, 1925 e 1933, o desempenho da EFOM e da RVSM form muito parecidos. Tal semelhança foi ainda maior com os números de mortos e feridos.

Mas há uma questão de suma importância: se em 1910, ano do arrendamento à Sapucaí, a Oeste e a Sul Mineira tinham praticamente a mesma quilometragem de trilhos, a partir de 1911 a Oeste sempre esteve à frente, pois seus ramais e linhas se expandiram cada vez mais, a sul e a oeste do estado, e em 1931, ano de criação da RMV, a Oeste possuía quase o dobro da quilometragem da Rede de Viação Sul Mineira, com quase 2.300 quilômetros. A RVSM, por outro lado, não passou de 1.300. Importa lembrar ainda que, como vimos no segundo capítulo, a Oeste de Minas cumpriu alguma função de ferrovia integradora em Minas Gerais, função aquela parecida com que a Central do Brasil apresentou na região sudeste. Operada pelo governo federal entre 1903 e começo de 1931, sua expansão nos índices apresentados, mesmo em anos pós-guerra, foi um ponto fora da curva se comparada com a maioria das ferrovias da região sudeste, com uma exceção da própria Central do Brasil. No caso da VFRGS, a melhoria mais significativa nos índices de acidentes e colisões ocorreu a partir de 1930, quando além de queda houve também estabilidade no comportamento destes quesitos, juntamente com baixa no número de mortos e feridos.

O último item relacionado ao tráfego a analisarmos se refere ao combustível utilizado pela Sul Mineira. Assunto de destaque nas diversas companhias brasileiras, apresentamos no terceiro capítulo que o uso de lenha, a exemplo de outras ferrovias no país, foi feito pela Sul Mineira em larga escala entre 1910 e 1920. O uso mais intenso deste combustível ou do carvão importado dependia de algumas questões, como a própria taxa cambial e o preço da lenha no mercado nacional (tabela 5.3). E isso ficou muito claro pela leitura dos relatórios da RVSM.

O engenheiro e senador Paulo de Frontin, em uma seção do senado em 1923, discutiu a questão do combustível nas estradas brasileiras, abordando temas como eletrificação e uso do carvão nacional. Para o engenheiro, este último deveria ser preterido em relação à lenha, embora fosse preferível ao carvão importado, dada a questão onerosa da importação. Ainda quanto ao uso da lenha no país, o mesmo teria afirmado:

Parece-me, portanto, diz, que o emprego da lenha, principalmente, numa situação grave como a atual de taxa cambial excessivamente baixa, de custo de combustível excessivamente elevado, é a solução que só pode trazer vantagens. Exatamente porque essa ideia ainda não foi lembrada ao ilustre relator, peço vênha para chamar a atenção se s. ex., para esse ponto, que considero da máxima importância. Além da Mogiana, a Oeste de Minas, a Rede Sul Mineira, consomem exclusivamente lenha, em quase todas as suas linhas. De modo que não se trata absolutamente de uma novidade, mas apenas de um elemento primordial contra qualquer medida útil – a rotina, a lei do menor esforço. Como a lenha, dá mais trabalho do que a queima do

carvão, a tendência é não se queimar lenha para não se ter o trabalho de servir-se do carvão porque quem paga é o governo e não quem queima a lenha ou o carvão.²³⁵

Pelo menos duas observações importantes podem ser feitas a partir da passagem acima. A primeira delas confirma o uso massivo, embora não exclusivo, de lenha como combustível pela Sul Mineira, desde a época do arrendamento à CEFFB, que embora contasse com um plantio próprio para atendimento, ficou muito aquém das necessidades da Companhia. Isso também indica a dificuldade da empresa em se obter carvão importado, além de agravar o quadro delicado do transporte pelas suas linhas, uma vez que havia perda de potência pelo uso da lenha, dada a sua menor capacidade de gerar calor para queima nas caldeiras. Por outro lado, o aparente uso secundário de lenha apontado pelo engenheiro e senador não é somente relacionada ao “menor esforço” e ao câmbio desvalorizado. Como indicamos acima, o preço que se praticava com a venda da lenha influenciava muito o seu maior ou menor uso. Sendo a lenha utilizada pela companhia no período de administração estadual quase toda adquirida de zonas não tributárias às suas linhas, o consumo maior ou menor de um ou outro combustível estava suscetível aos preços e dificuldades de aquisição.

Ainda neste mesmo ano de 1923, a fala do diretor da RVSM no relatório anual reclamou do aumento do preço da lenha, devido ao aumento dos salários rurais e do transporte da madeira da mata até o trilho. Seu preço, em 1922, é considerado elevado, mesmo que o carvão tenha sido adquirido a 115\$000 com a baixa cambial, esperando uma maior baixa para que este possa substituir aquele. A redução de 10% na tração das locomotivas, fora a questão logística da lenha (material e pessoal necessários para transportá-lo e operacionaliza-la, já que nas locomotivas maiores demanda 3 pessoas contra 2 no carvão) levou o diretor a dizer que se a mesma chegasse a 7\$500 ou se o câmbio baixasse mais, o carvão seria preferível. Ambos se confirmaram, e em 1926 o preço do metro cúbico da lenha era de praticamente 7\$500. Neste mesmo ano, a quantidade de carvão adquirida pela Rede correspondeu simplesmente a 1.587% quando comparada à quantidade de 1923. Simultaneamente, no mesmo ano de 1926, a quantidade de lenha adquirida era de apenas 72,44% quando observamos o total em 1923.

Por fim, cabe lembrar que os gastos com a divisão de Locomoção eram, em geral, aqueles que em termos absolutos e percentuais mais pesavam no custeio de uma ferrovia. Por sua vez, as despesas nesta divisão eram em sua maioria realizadas com a tração nas locomotivas.

²³⁵ *Correio da Manhã*, ed. 9029 de 28 de novembro de 1923, p. 2.

Tabela 5.3 – Câmbio (pence/mil-réis) e consumo de carvão e lenha pela Rede Sul Mineira (1917-1930)

Ano	Câmbio	Carvão			Lenha		
		Preço ton. (mil-réis)	Variação (1917=100)	Quantidade (kg)	Preço m ³ (mil-réis)	Variação (1917=100)	Quantidade (m ³)
1917	12,70	132\$915	100	244.080	3\$520	100	261.248
1918	12,89	-	-	-	3\$715	105	-
1919	14,39	145\$000	109	-	3\$943	112	-
1920	14,47	-	-	-	4\$116	117	-
1921	8,28	187\$000	141	-	4\$845	138	-
1922	7,15	114\$000	86	-	5\$062	144	-
1923	5,37	134\$000	101	1.390.846	5\$632	160	321.422
1924	5,94	134\$600	101	3.358.630	6\$657	189	312.589
1925	6,06	117\$700	88	7.791.193	7\$262	206	279.511
1926	7,14	096\$100	72	22.074.274	7\$476	212	232.842
1927	5,84	111\$323	84	26.051.700	8\$242	234	274.679
1928	5,89	100\$392	75	23.804.860	8\$540	243	189.561
1929	5,86	108\$518	82	23.847.200	8\$656	246	171.644
1930	5,56	119\$485	90	12.949.301	8\$253	234	213.989

Fonte: para 1917, CEFFB-RSM, 1918; para demais anos, RRVSM, 1928a, 1928b, 1930 e 1931. Para a taxa de câmbio: SILVA, 1976, p. 64. Elaboração do autor.

Alguns pontos podem ser inferidos da tabela acima. Se a variação do preço e quantidade adquirida de carvão estavam vinculados à flutuação internacional e condições do câmbio, por outro lado percebemos que não eram somente estes os motivos que incidiam sobre a variação de preço e aquisição da lenha. Acreditamos que o aumento contínuo de seu preço, concomitante ao seu menor uso, também estavam relacionados à duas questões: a elevação dos preços internos, que podiam ser totalmente independentes da oscilação do câmbio (LEVY, 1977, p. 12), e que o uso menor da madeira era impactado por uma razão entre seu preço e o respectivo aproveitamento como combustível, que sabidamente era menor que o carvão. Além disso, mesmo que o custo nominal relativo às despesas com locomoção e tração tenham demonstrado elevação na maior parte dos anos²³⁶, percentualmente este item apresentou queda ou relativa estabilidade a partir de 1925, como outra prova do maior

²³⁶ A substituição e ampliação de vagões, carros e, no caso específico do impacto sobre a aquisição de carvão, compra de várias locomotivas efetivamente colocadas em operação, demandavam maiores gastos com combustível.

aproveitamento do uso do carvão, possibilitado pelas suas melhores condições de aquisição. Com a crise internacional de 1929, a quantidade e as despesas com a aquisição de combustível voltaram a subir e, pela primeira vez em mais de dez anos, o custo médio da lenha apresentou queda se comparado ao ano anterior (tabela 5.3). E, após seis anos de importação substancial de carvão, a quantidade caiu pela metade em 1930. A partir desta data, uma nova fase de dificuldades se abriria para muitas ferrovias brasileiras, uma vez que novamente se enfrentavam obstáculos como aquisição de combustível, concorrência rodoviária e lucros cada vez menos crescentes.

Para além do uso do combustível, outras questões como estrutura de alojamento para os trabalhadores da via e melhorias em diversas estações também estiveram dentre as preocupações das diretorias. Estas reconheciam a insuficiência das acomodações para trabalhadores, e a precariedade das chamadas “Casas de Turmas”, quando mesmo da sua não existência. “Não há conforto, higiene nas suas habitações. Ranchos de palha com paredes de dormentes velhos, piso e terra, úmido, invadido pelas chuvas e sujeitos às vicissitudes do clima, não podem estes homens satisfazer às exigências do trabalho; são naturalmente uns enfermos, debilitados” (RRVSM, 1928b, p. 170). Ao mesmo tempo, atrasos recorrentes e falta de estrutura em muitas estações obrigavam os passageiros a se sujeitarem a situações embaraçosas, tais como chuvas devido à ausência de cobertura em algumas paradas, além de transitarem no escuro, no meio da madrugada²³⁷, por conta da falta de iluminação adequada. Até 1923, quase metade das 80 estações existentes eram iluminadas a querosene (RRVSM, 1924, p. 80-81), ou seja, era uma iluminação mais precária e limitada.

Aparentemente, assuntos como infraestrutura das estações e acomodações dos trabalhadores parecem não impactar diretamente no resultado financeiro de uma estrada de ferro, mas servem como termômetro dos serviços prestados por uma empresa. Tal estrutura fazia parte da chamada 4ª divisão, Via Permanente ou Linhas e Edifícios, que envolviam também armazéns para mercadorias. Este último tópico podia, como de fato ocorreu, causar transtornos e travar o recebimento e despacho de mercadorias pela própria estrada e por outras que com ela tivessem ligação. O caso mais notório, dada a importância desta ferrovia para o trânsito de pessoas e produtos pela Sul Mineira, foi sem dúvida a relação com a Central do Brasil, o que causava sérias consequências no despacho de itens mais valiosos como o café.

Além da própria Central, vejamos agora como se deu a relação da Sul Mineira com outras estradas com a qual ela possuía conexão.

²³⁷ *Correio da Manhã*, ed. 9578 de 15 de abril de 1926, p. 3.

5.4 A DEFESA DE INTERESSES: MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NAS RELAÇÕES COM OUTRAS FERROVIAS

Uma vez administrada pelo governo estadual, não notamos nos relatórios publicados as queixas quanto à recorrente concorrência exercida por outras estradas nos anos 1910, notadamente a Oeste de Minas e a Mogiana. Mas sabemos que problemas como tráfego mútuo e desvios de tráfego não cessaram.

Quanto à concorrência, a disputa com a E. F. Oeste de Minas (EFOM) na parte leste do sul-mineiro pareceu ter vivido um dilema. Uma vez que ambas estavam sob a administração dos poderes públicos, a princípio não haveria maiores razões para que uma disputa mais séria por cargas e passageiros merecesse maiores atenções dos governos estadual e federal. Porém, a diminuição dos déficits e aumento de receitas operacionais eram questões que qualquer administrador de empresas, públicas ou privadas, almejaria. Principalmente em um período onde ferrovias como a Sul Mineira ainda apresentavam resultados financeiros instáveis, onde anos de superávits e déficits se intercalavam. O mesmo já não ocorria com a Oeste de Minas, que vivia um regime crônico de déficits já a algum tempo, e durante os anos 1920 o seu coeficiente de tráfego não atingiu nenhum índice abaixo de 120% (RMV/EFOM, 1933, p. 42).

A EFOM foi a ferrovia em solo mineiro que apresentou maior crescimento entre 1910 e 1930, tanto em termos absolutos como em termos relativos, ainda que a Central do Brasil e a Leopoldina possuíssem maior extensão. No ano de criação da Sul Mineira, 1910, a Oeste possuía pouco mais de 900 quilômetros. Em 1931, quando a RMV foi formada, a EFOM pulou para quase 2.300 quilômetros de linhas, (MVOP, vários anos), assumindo grande importância no território mineiro. O sentido de relativa integração e o controle público direto estiveram presente na EFOM desde cedo. Isso fez com que sua expansão e outras medidas, como a ligação com Angra dos Reis e a eletrificação já nos anos 1920, fossem ações não muito comuns em ferrovias deficitárias e administradas pelo Estado²³⁸. Em longas distâncias, somente a Companhia Paulista antecedeu a EFOM na tração elétrica de suas linhas. O trecho eletrificado estava localizado na Serra Mantiqueira, em parte do trecho recém-concluído até o porto de Angra dos Reis, cuja estação a Oeste inaugurou também em 1928. Esta linha foi uma

²³⁸ A eletrificação em linhas de longa distância ocorreu com mais frequência entre os anos 1930 e começo dos anos 1950, quando, de uma maneira geral, as ferrovias objetivavam substituir a tração a vapor pela elétrica. Nos anos 1950 a ideia começou a ser abandonada, pois se iniciou um processo maciço de “dieselização” da frota, quer dizer, a substituição de locomotivas a vapor e depois também daquelas elétricas pelas diesel-elétricas. Já mencionamos em outro lugar o plano de eletrificação do trecho de Cruzeiro a Passa Quatro da Sul Mineira, que nunca se concretizou.

daquelas que mais geraram protestos por parte da antiga CEFFB nos anos 1910. Mas uma vez que ambas as estradas foram nominalmente unificadas em 1931, o problema não mais existiu. Na verdade, parte do transporte de café buscou o porto de Angra, balanceando o total despachado para os portos da cidade do Rio de Janeiro e de Santos. Mas até que isso ocorresse, o baixo tráfego na região e os reflexos da disputa iniciada nos anos 1910 não permitiram que entroncamento ferroviário desta linha da Oeste com a Linha da Barra da Sul Mineira fosse realizado de maneira efetiva. E mesmo na época da RMV, com a construção da parada (mais tarde estação) de Rutilo, hoje zona rural do município de Liberdade²³⁹, apenas a baldeação de passageiros passou a ocorrer neste local, pois nos relatórios da RVSM de 1931 (em teoria já como Estrada de Ferro Sul de Minas) e da RMV de 1938 não consta qualquer baldeação de mercadorias ou animais. Aparentemente, a pequena ligação em Bom Jardim entre as duas estradas ainda funcionou como a principal junção, ao menos por um bom tempo. Ainda em 1934, três anos após a criação da Rede, portanto, Rutilo aparece apenas como parada na Linha da Barra (LIMA, 1934, tabela XXXII), em local distinto da estação da EFOM e sem qualquer estrutura mínima, sem nem mesmo venda de passagens no local. E este impasse causou uma situação curiosa: passageiros que quisessem baldear de uma estação para a outra precisavam literalmente andar alguns metros “no meio do mato”, já que os pontos ficavam, cada um, em uma linha diferente. E isto até a época da erradicação da antiga Linha da Barra da RSM nos anos 1980²⁴⁰, reflexos de uma concorrência entre Sul Mineira e Oeste de Minas nos anos 1910 e que na prática não foi resolvida. Ainda nesta mesma linha, casos como estes se somavam a outros problemas que, com alguma frequência, eram denunciados pelos moradores da região, levando-os a clamar pela melhoria das estradas de rodagem, para que o transporte rodoviário pudesse ocupar, ao menos parcialmente, parte do insuficiente transporte sobre trilhos. (ALVES, 1983, Cap. 4).

No fim das contas, nossa hipótese é que a concorrência desta linha da Oeste, acentuada com a ligação com Angra, desviou ainda mais o tráfego de parte da Linha da Barra da Sul Mineira, que já era diminuto. Agora, mais passageiros e mercadorias certamente procurariam os trilhos da EFOM, haja vista a conexão direta com um porto e o percurso menor até a baldeação com o Ramal de São Paulo da Central do Brasil em Barra Mansa, mesmo que o porto tenha demorado alguns anos para funcionar a contento para a RMV. A confirmação está

²³⁹ Segundo informações do sítio Estações Ferroviárias, disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/rutilo.htm, visitado em 24/05/2017.

²⁴⁰ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/rutilo.htm, acessado em 24/05/2017.

no aumento substancial do movimento de mercadorias em trânsito a partir de 1931, exatamente o mesmo em que a RMV foi criada.

Já a peleja com a Mogiana ainda rendeu algumas disputas formais, e parece ter sido aquela em que o impasse foi o mais difícil de resolver. A questão do tráfego mútuo com esta companhia era um imbróglio desde os tempos da CEFFB. Algum tempo depois do controle definitivo das linhas da Sul Mineira pelo governo mineiro, ambas as partes não chegavam a um acordo sobre os termos a serem estabelecidos para o tráfego entre seus entroncamentos.

Ultimamente, reincidindo na desobediência, a Sul Mineira, por seu diretor, procurou invocar várias razões, umas de ordem técnica, a maioria de natureza econômica, a fim de continuar no propósito de forçar o percurso de passageiros e mercadorias, pelas respectivas linhas, visando atender exclusivamente a suas rendas diretas. Não foi outro, aliás, o ponto de vista do ministro da Viação, nas novas instruções que transmitiu ao inspetor das Estradas, com a declaração categórica de estar resolvido a tomar enérgicas providências, a respeito do assunto²⁴¹.

Como resultado, representantes das duas empresas foram chamados a tentarem entrar em acordo, em reunião no próprio Ministério da Viação. Em defesa da própria Rede, o diretor Ismael Coelho de Souza justificou que os termos acordados para as tarifas de tráfego mútuo, estabelecidos ainda no tempo da CEFFB, não poderiam mais ser observados. Assim, dado o não aceite da proposta da RVSM por parte da Mogiana, o tráfego mútuo estava suspenso até o estabelecimento de novo contrato, que só ocorreu em agosto de 1924 (RRVSM, 1924, p. 10)

Ainda especificamente quanto ao tráfego mútuo, também não cessaram os problemas gerados entre a RVSM e a E. F. Central do Brasil (EFCB). A parcela de transbordo de passageiros e mercadorias com esta estrada sempre foi a maior dentre todas as companhias conectadas com a Sul Mineira, e por razões óbvias: a partir da linha principal da antiga Minas e Rio, que partia de Cruzeiro e seguia até Três Corações, a maior parte do transporte das linhas e ramais da região buscavam escoamento pelos trilhos da EFCB, fosse para o Rio de Janeiro, fosse para São Paulo. Em alguns anos, nada menos que metade da renda conjunta de arrecadação de impostos e tráfego mútuo derivavam do tráfego com a ferrovia federal. Vimos em capítulos anteriores que existiu uma extrema dependência do transporte da Central para os serviços da Sul Mineira, o que frequentemente ocasionava transtornos com o despacho de mercadorias e baldeação de passageiros. E durante a administração estadual, este tipo de problema não cessou. Pelo contrário: praticamente continuava a fazer parte do cotidiano da

²⁴¹ *Correio da Manhã*, ed. 9207 de 21 de maio de 1924, p. 4.

estrada. Se por um lado os diretores da RVSM reclamavam da indisponibilidade de material ou recusa de transporte por parte Central, com destaque para a escoação de café, por outro lado a EFCB reclamava constantemente da insuficiência de material rodante e armazenagem na Sul Mineira. E ambos os pontos, notadamente o segundo, eram frequentemente confirmados pelos próprios diretores da Sul Mineira em seus relatórios.

Em um destes episódios relacionados ao tráfego mútuo, a Rede de Viação Sul Mineira acusou a Central como responsável pelo embaraço no transporte de mercadorias, com supostas alegações de pessoal insuficiente e falta de combinação entre os horários. O subdiretor de tráfego da EFCB soltou uma nota à imprensa, parcialmente reproduzida abaixo e com o seguinte teor:

Acontece, porém, que o armazém de mercadorias da Rede está completamente abarrotado, não tendo praça suficiente para grandes descargas, o que concorre para serem descarregados apenas uma média diária de oito carros. Ora, a Central do Brasil carregou em três dias com o intervalo de sete, de um carregamento para outro, mais de 200 carros com cargas para a Rede, carros estes que se acham desviados, parte em Cruzeiro, e parte em diversas estações até Belém, e assim sendo é que a Central foi impelida, para garantir-se de futuras reclamações, a suspender muito conscientemente o recebimento de mercadorias para a Rede (...). Forneça a Rede Carros que a Central não demorará em desenvolver e ativar o serviço que lhe cumpre, o que não pode é estar ocupando o seu material que é pouco, com cargas para a Rede e em prejuízo de outras praças.²⁴²

Assim, podemos afirmar que a administração estadual da Sul Mineira continuou com os problemas de desvio de tráfego enfrentados pela administração da CEFFB nos anos 1920, e isso implicou em perda de potenciais transportes. E mesmo no caso da disputa com a Oeste, uma vez que agora ambas eram controladas pelo poder público, o já tímido movimento de tráfego na Linha da Barra sofreu mais ainda com a conclusão da ligação até Angra dos Reis, que aos poucos se tornou o principal porto de escoamento das linhas sul-mineiras, com a criação da Rede Mineira de Viação. A RVSM também continuou a sofrer com a dependência do transporte da Central, fosse no sentido de exportação ou importação, ou mesmo com materiais de transporte como combustíveis. Era uma relação dupla, pois a principal via de escoamento para as mercadorias da Sul Mineira também a deixava refém em momentos críticos.

²⁴² *Correio da Manhã*, ed. 9367 de 11 de agosto de 1925, p. 5. Belém era nome da atual estação de Japeri, município do estado do Rio de Janeiro, e distante de Cruzeiro 191 quilômetros por via férrea.

5.5 OS RAMAIS INACABADOS E OS RAMAIS “CATA-CAFÉ”: TRECHOS CONSTRUÍDOS DURANTE A ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL

Tendo suas linhas sido concluídas já por volta de 1910, restava à Sul Mineira construir e concluir somente pequenos ramais, uma vez que a expansão das linhas da porção sudoeste ficou a cargo da Companhia Mogiana. Ainda assim, somente parte dos ramais previstos foi construídos. O Ramal de Paraisópolis (62 km) foi parcialmente bancado pelo próprio governo mineiro, e o Ramal de Lavras (95 km) ficou pela metade do caminho, pois chegou apenas a Carmo da Cachoeira, além de várias obras de arte por serem feitas²⁴³. Assim, quando Minas assumiu o controle da ferrovia, deveria ao menos finalizar este ramal, além de optar por terminar ou não o Ramal de Soledade de Itajubá, atual Delfim Moreira. Ambos foram concluídos, o que adicionou pouco mais de 70 quilômetros em novos trechos operados pela RVSM.

Destes dois ramais, o principal deles foi certamente a conclusão do Ramal de Lavras, em 1926. Depois de 42 anos da inauguração da primeira estrada de ferro na região, criou-se uma ligação mais direta entre o Sul de Minas Gerais e sua capital, Belo Horizonte. A partir deste momento a jovem capital mineira começava a assumir uma função econômica de mais relevo, e as ligações ferroviárias do estado deveriam procurar conexão com ela. Ainda assim, tais relações ainda eram frouxas, tendo se acentuado somente depois dos anos 1930 (IGLESIAS, 1982, p. 138). Isso também ocorreu com o Triângulo Mineiro (EFOM), e mais tarde a região Norte (com a EFCB), e Leste e Vale do Rio Doce (com a EFVM). Já o Ramal de Delfim Moreira, que tinha como objetivo principal a ligação com Piquete e Lorena no estado de São Paulo, foi finalizado pelo governo mineiro, depois de ter sido iniciado pelo exército ainda antes de 1920. Mas jamais concluiu a ligação que almejava.

Ao contrário do período de administração da CEFFB, o lapso de controle do governo estadual praticamente não contemplava maiores expansões de linhas e ramais. Tivemos notícia de somente um projeto apresentado por parte da RVSM: o antigo plano de ligação da Sul Mineira com a Estrada de Ferro Bragantina (a partir do Ramal de Paraisópolis). Não tendo passado de mera pretensão da diretoria da CEFFB, parece também ter sido considerado pela administração estadual, embora não tenhamos encontrado referências oficiais. Por um correspondente em Paraisópolis, conhecemos que “reina satisfação aqui pela notícia de que

²⁴³ A expressão “obras de arte” se refere às construções necessárias para a via permanente, que não trilhos, dormentes e lastro. São serviços como bueiros, pontes e pontilhões, muros de contenção e canaletas, serviços essenciais em uma estrada de ferro. A não execução ou execução inadequada de alguns itens deste grupo deixam a via em condições precárias, mais exposta a intempéries.

serão atacados, no corrente ano os serviços do prolongamento do ramal de Paraisópolis, da Rede Sul Mineira, até a estação da Vargem, onde encontrará a Estrada de Ferro Inglesa”²⁴⁴. E a isto se resume os planos de crescimento da Sul Mineira durante a administração estadual, embora na prática ela tenha assumido alguns encargos. Isto contrasta com as inúmeras concessões realizadas pelo governo mineiro durante parte dos anos 1920, pois pretendia-se aumentar substancialmente as linhas dentro do estado, prolongando alguns ramais e construindo troncos ferroviários que ligasse a capital Belo Horizonte às várias regiões. O objetivo era tornar a capital um grande centro ferroviário e acelerar a sua função econômica de grande centro econômico do estado, função esta ainda pouco desenvolvida. Algumas ligações importantes se efetivaram, mas o gasto com estradas de ferro não se traduziu em maiores expansões de linhas (GODOY, HORTA, BARBOSA, 2017, p. 191).

Entre 1922 e 1923 o presidente do estado, Raul Soares, elaborou o Plano Geral da Viação Férrea do Estado de Minas Gerais, concluído em 1923. A comissão encarregada do Plano foi formada por engenheiros experientes, e dentre eles estavam nomes como o diretor da Sul Mineira, Ismael Coelho de Souza, e o próprio vice-governador e depois governador de Minas Gerais, o também engenheiro Olegário Maciel²⁴⁵. As principais diretrizes do plano se baseavam em: “da construção de linhas economicamente vantajosas e o de fazer Belo Horizonte centro da viação, de onde irradiem as vias de comunicação com os pontos extremos do estado, com as regiões produtoras e com os portos de mar mais próximos” (MINAS GERAIS, 1923, p. 153). Além disso, o remodelamento de linhas e construção de algumas rodovias também ocupavam algum espaço neste plano, embora em posição secundária. O governo intentava colocar este plano em prática sem garantias e subvenções quilométricas²⁴⁶, e em muitos casos eram dadas concessões a particulares, como nas situações em que se tratasse de extensões de outros ramais. Mas nos casos em que o governo planejava a conexão de linhas apartadas do centro do estado, como Passos e Poços de Caldas nos ramais da Mogiana, o próprio poder público poderia construir estes troncos. No caso de Passos,

²⁴⁴ *Correio da Manhã*, ed. 9830 de 03 de fevereiro de 1927, p. 2. A “Inglesa” era como se referia à *São Paulo Railway*, companhia britânica que controlou a E. F. Santos a Jundiá por quase 70 anos. Ela também controlou a Bragantina entre 1903 e 1946. O plano de ligação com as linhas mineiras ainda teria sido considerado até os anos 1940 (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/vargem.htm>).

²⁴⁵ Olegário Maciel, formado pela Escola Politécnica do Rio, assumiu o governo mineiro em dois momentos: primeiramente com a morte prematura do governador Raul Soares, em 1924; em um segundo momento foi eleito para suceder a Antônio Carlos Ribeiro de Andrada em 1930, onde ambos haviam apoiado a candidatura de Getúlio Vargas à presidência. Com o movimento que depôs Washington Luís, Olegário Maciel foi o único governador mantido por Vargas, que indicou interventores federais em todos os demais estados da federação (BRANDI, s/d).

²⁴⁶ Na prática, o governo cedeu e acabou concedendo subvenção quilométrica à alguns pequenos ramais, dentre eles dois no Sul de Minas, como veremos adiante.

planejou-se a ligação com a Oeste de Minas, e no Caso de Poços Caldas a ligação com Machado. Porém, nenhuma destas ligações jamais se concretizou, assim como diversas ligações em outras regiões do estado. Somente quando as rodovias assumiram a função de integração, e se tornaram o principal meio de transporte no país, é que tais localidades começaram a manter relações mais intensas com outras zonas do estado. Esta situação também pode ser observada em outros estados, como Goiás e Paraná (MATOS, 1974, p. 122).

Com pouca intensão e recursos em expandir seus trilhos (uma vez que a prioridade era o programa de reaparelhamento), nos anos 1920 ocorreu algo interessante, na verdade uma situação ainda inexistente na área servida pela Sul Mineira: a construção de ramais com o objetivo expresso de transportar café²⁴⁷. Machado, Três Pontas e São Gonçalo do Sapucaí foram três pequenas estradas que, em alusão ao conhecido caso dos pequenos ramais da Companhia Mogiana, poderiam ser chamadas de “verdadeiras estradas “cata-café”” (MATOS, 1974, p. 77), embora com volumes de tráfego e embarque de cafés em dimensão menor que na empresa paulista, e quase sempre com resultados deficitários. Contudo, foram municípios capazes de gerarem riqueza advinda da produção cafeeira com força suficiente para bancarem suas respectivas pequenas ferrovias, que até então passavam longe dos núcleos urbanos. Foram concessões estaduais, a princípio sem garantias de juros ou subvenções, e que mais tarde foram incorporadas às linhas administradas pelo governo mineiro. Contudo, em 1924, com as obras já em andamento e pouco antes da inauguração do Ramal de Três Pontas, o governo mineiro concedeu 621 e 327 contos à Machadense e Trespontana, respectivamente, referentes à subvenção quilométrica (MINAS GERAIS, 1924). Curiosamente, a mesma mensagem informa que “tem o governo recebido diversos pedidos de subvenção, que estão sendo convenientemente estudados” (MINAS GERAIS, 1924, p. 155). Ou seja, naquele momento somente estes dois pedidos foram atendidos. Os favorecimentos políticos à região ainda eram uma realidade.

Das três estradas, as duas primeiras foram aquelas cujas concessões ocorreram primeiro, já em fevereiro de 1922, antes do próprio contrato de arrendamento da Rede de Viação Sul Mineira, que foi lavrado em abril do mesmo ano. A originalmente E. F. Espera a Três Pontas, pelo decreto 5.886 de 7 de fevereiro e contrato de 22 de março do mesmo ano, teve autorização para construção de um ramal que, partindo da estação de Espera (Linha Tronco da Sul Mineira), município de Três Pontas, atingisse a sede do mesmo município, em

²⁴⁷ Lembramos mais uma vez das origens do Ramal de Guaxupé, voltado para o transporte de café, que somente após sua inauguração foi incorporado à Mogiana. De qualquer forma, este caso estava fora da área de abrangência de nosso foco principal. Além disso, o transporte de passageiros era outro fator importante, embora de peso menor no transporte geral destes ramais.

uma distância aproximada de 20 quilômetros. Tal concessão, que previa 50 anos de privilégio, foi feita à Câmara Municipal de Três Pontas (MINAS GERAIS, 1922, p. 82). Os estudos aprovados ainda em 23 de março estimavam um orçamento de 1.163:428\$266 necessários para a construção da estrada. Foi inaugurada em 12 outubro de 1924, e contou com subvenção quilométrica de 15 contos por quilômetro (MINAS GERAIS, 1925, p. 316-317). Foi comprada pelo governo mineiro em julho de 1928, na quantia de 1.400 contos de réis, que acrescidos dos 327 contos despendidos em subvenção quilométrica, registra um valor total de 1.727 contos aplicados até aquela data (MINAS GERAIS, 1930, p. 237-238).

Já a E. F. Machadense foi uma concessão realizada pelo decreto 5.897 de 13 de fevereiro de 1922, outorgada a Flávio de Salles Dias e Edvar Dias, cujo contrato de 10 de abril do mesmo ano previa uso e gozo de um ramal que, partindo da estação de Alfenas (ramal homônimo) atingisse a cidade de Machado, em uma extensão aproximada de 40 quilômetros (MINAS GERAIS, 1922, p. 83). Ao fim do terceiro capítulo, vimos que Flávio de Salles Dias, foi vice-presidente da Sociedade Mineira de Agricultura, e posteriormente deputado estadual. Grande cafeicultor na região, certamente se valeu de influência política e de seu poder econômico para obter a concessão da ferrovia, assim como a subvenção de 621 contos. O primeiro trecho inaugurado, entre as estações de Alfenas e Caiana, ficou pronto em dezembro de 1925. A parte restante, entre as estações de Caiana e o ponto terminal de Machado, de apenas 15 km, foi inaugurada somente em abril de 1928 (MINAS GERAIS, 1926, p. 267, e 1929, p. 153). As condições mais difíceis do relevo fizeram o capital da companhia se exaurir a ponto de sua conclusão ter sido ameaçada²⁴⁸. Entre o segundo semestre de 1928 e o segundo semestre de 1929 a Machadense foi adquirida pelo estado de Minas Gerais, logo após, portanto, a conclusão do ramal. Seu valor de aquisição foi de 2.700 contos. Adiciona-se os 630 contos de subvenção quilométrica dispendidos durante a construção da mesma, e tivemos uma despesa total aos cofres estaduais de 3.330 contos (MINAS GERAIS, 1930, p. 236-237). Sendo este o único dos três ramais a ter registrado ao menos um ano de saldo positivo, o Ramal de Machado e o Ramal de Três Pontas foram dois dos três trechos de toda a Sul Mineira onde a renda geral das estações (da estrada e de impostos) possuía o maior índice relativo de arrecadação, quando dividimos a renda pela extensão do ramal.

A última destas três ferrovias a ser construída e inaugurada, a E. F. São Gonçalo do Sapucaí, surgiu a partir de uma concessão ao engenheiro Alberto Carlos da Rocha e aos

²⁴⁸ Segundo relato disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_cruz_jureia/machado.htm . Última visita em 05/07/2017.

coronéis João Mendes Ribeiro e Alberto de Souza Siqueira. O decreto 6.661 de 22 de agosto de 1924 autorizava a construção de um ramal que, a partir da estação de Campanha (do ramal de mesmo nome) atingisse o Porto de Santa Maria, “no rio Sapucaí, passando por São Gonçalo do Sapucaí, com a extensão aproximada de quarenta quilômetros” (MINAS GERAIS, 1925, p. 287). A construção deste ramal já era considerada desde a época do arrendamento à Sapucaí, nos anos 1910, objetivando conexão com a navegação da Linha Fluvial. Contudo, o trecho final foi mesmo a cidade de São Gonçalo do Sapucaí, e a construção foi contratada com a própria Sul Mineira. Esta, por sua vez, subempreitou parte da obra em dois momentos. Primeiramente entre 1926 e janeiro de 1927, com as firmas Gil Meirelles & Caldas e Carneiro de Rezende & Cia.²⁴⁹(RRVSM, 1928b, p. 176). Depois, durante os trabalhos de conclusão do ramal, também foi contratado o empreiteiro Abel Jorge para alguns serviços como escavação e obras de arte (RRVSM, 1931, p. 197). O primeiro trecho, de 18 quilômetros, foi inaugurado em outubro de 1929. O restante do ramal, até São Gonçalo do Sapucaí, foi entregue em agosto de 1930, totalizando 32 quilômetros a partir da estação de Campanha (RRVSM, 1931, p. 196).

Destes três ramais, o de São Gonçalo do Sapucaí foi o que mais recursos custou aos cofres públicos, ainda que sua extensão tenha sido pequena (32 km). E não fica claro se os concessionários fizeram os pagamentos devidos antes da encampação do governo. Segundo o relatório da Rede de Viação Sul Mineira, o gasto com o ramal foi de mais de 5.000 contos.

Tabela 5.4 – Custo de construção da E. F. São Gonçalo do Sapucaí (1925-1930)

Executante	Ano	Quantia	Percentual
Pela Rede ou Secretaria de Agricultura	1925	1.306:083\$524	25,57
Pela Rede ou Secretaria de Agricultura	1926	20:158\$700	0,39
Subempreitado		1.897:223\$064	37,12
Pela Rede ou Secretaria de Agricultura	1927	106:554\$710	2,08
	1928	321:659\$055	6,29
	1929	298:697\$350	5,84
Pela Rede ou Secretaria de Agricultura	1930	219:257\$300	4,29
Subempreitado		940:844\$938	18,41
Total	1925-1930	5.110:478\$641	100,00

Fonte: RRVSM, 1931, quadros 19 e 20. Elaboração do autor.

²⁴⁹ O dono da firma Carneiro de Rezende & Cia. era Alvimar Carneiro de Rezende, filho do ex-diretor da Sul Mineira e também político José Carneiro de Rezende. Engenheiro de formação, foi um dos fundadores e primeiro vice-presidente da Federação das Indústrias de Minas Gerais, mais tarde Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais, atual FIEMG. Fonte: Centro de Memória do Sistema FIEMG.

Pela tabela acima, podemos verificar que mais da metade do gasto, ou 55% dele, com a construção deste ramal não foi realizada pelo próprio estado, mas sim terceirizado. Além disso, o custo da construção por quilômetro foi de quase 165 contos. A isto, o diretor do relatório atribuiu ao elevado custo de escavação e construção de obras de arte praticados pelos dois primeiros empreiteiros, no ano de 1926, o que elevou o custo total em pelo menos 1.000 contos de réis.

Entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930, todos estes três pequenos ramais foram encampados pelo governo federal, para imediatamente serem transferidos ao controle do governo de Minas, embora ainda não fossem incorporados à administração da Rede de Viação Sul Mineira. Mesmo com a criação da Rede Mineira de Viação em 1931, todas permaneceram sob ação direta do estado de Minas Gerais. Ainda que as três estradas fossem tráfegadas com material e tração da RMV, através da Estrada de Ferro Sul de Minas, é certo que até pelo menos 1933 elas ainda não haviam sido definitivamente incorporadas ao seu patrimônio e controle (LIMA, 1934, p. 209-210), o que na visão dos diretores da Sul Mineira acentuava as despesas e dificultava o processo contábil. E tudo indica que somente em 1938 foi que este regime especial de administração se encaminhou para uma resolução definitiva (RMV, 1941, p. 19-20)

De qualquer forma, a curta existência destas três pequenas companhias foi um reflexo de dois aspectos. O primeiro deles, mais geral, está ligado à política de transportes no país, que entre os anos 1920 e 1930 se traduziu na ampliação da participação do Estado na administração ferroviária. No primeiro capítulo discutimos sobre as fases do sistema ferroviário brasileiro na Primeira República, e como a Sul Mineira se encaixou neste contexto. Proprietária de 2/3 da rede ferroviária nacional, e administrando mais da metade dela em 1930 (TOPIK, 1987, p. 149), a União ampliou sua participação, fosse por questões estratégicas ou incapacidade de operação do setor privado, fato este que se acentuou com a crise financeira de 1929. O surgimento de sistemas ferroviários maiores, como a RMV, e a criação do Primeiro Plano Geral de Viação Nacional em 1934, foram sintomas desta ampliação do Estado nos negócios ferroviários, que se acentuou nos anos 1930 (MARTINS, 1995, p. 77).

O segundo aspecto ligado à vida curta das três estradas foi a relativa incapacidade da economia sul-mineira de sustentar empreendimentos de maiores proporções, e que exigiam um alto desempenho operacional. Não obstante os processos de urbanização e crescimento verificados, a maioria dos municípios na região não possuíam bases materiais capazes de gerar excedente em empresas tipicamente capitalistas como ferrovias e outros serviços

públicos, a não ser aqueles que envolviam menores capitais, como pequenas empresas telefônicas e casas bancárias²⁵⁰. Para que uma empresa ferroviária gerasse excedente suficiente para cobrir os seus custos, era necessário o transporte de mercadorias cujo valor fosse capaz de suportar maiores fretes. No Sul de Minas, somente dois itens de exportação tiveram fretes mais elevados: o café e, nos primeiros anos, também o fumo²⁵¹. Contudo, dado o momento de aumento dos custos operacionais das ferrovias, e levando em conta o fato de que eram pequenos ramais que serviram apenas a 1 ou 2 estações, o volume de mercadorias embarcadas era insuficiente para compensar os custos do tráfego, locomoção e manutenção da via. De uma maneira geral, poucas estações proporcionavam rendas suficiente para compensar os custos. E destas três cidades, aquela que mais se aproximou de um volume mais significativo foi Machado, único ramal que em seu histórico chegou a registrar lucro. Para a administração da Rede de Viação Sul Mineira, foco deste capítulo, possivelmente foi este o grande motivo no pouco interesse nestes ramais, que sabidamente seriam deficitários, haja visto os custos necessários em construí-los e operá-los. Para se ter ideia, verificamos que dentre as três companhias apenas a Trespontana possuía material rodante próprio, sendo 2 locomotivas (ambas de origem belga), quatro vagões e 1 carro misto, ainda sim, material este considerado insuficiente. As demais, utilizavam somente a tração e material rodante da Rede para o tráfego de seus respectivos ramais²⁵².

De qualquer forma, todos os três pequenos ramais expressavam a força que aos poucos o café assumia na região, uma vez que o Sul de Minas Gerais era responsável por aproximadamente 30% das exportações cafeeiras do estado nos anos 1920 (tabela 2.3). A construção da Trespontana e Machadense ocorreu simultaneamente à construção do armazém regulador de café em Cruzeiro. A conclusão do Ramal de Machado ocorreu no mesmo ano em

²⁵⁰ Estas duas atividades estavam relativamente bem disseminadas na região até 1920 (JACOB, 1911, p. 567 e 569; COSTA, 2012, p. 135). Eram empresas de pequeno porte, de alcance e atuação local ou no máximo regional. Além do mais, o fator político também era outra variável importante. Um caso precoce de indústria têxtil, inaugurada em 1875 exatamente na cidade de Machado, foi outro grande exemplo destes limites estruturais e alcance da influência política que afirmamos. Longe de grandes centros consumidores, das ferrovias e da matéria-prima, o empreendimento de caráter local e alguma ajuda pública sobreviveu com dificuldades, e seu funcionamento foi descontínuo até ser desativada, e depois completamente desmontada entre 1917 e 1918 (COSTA, 1989).

²⁵¹ Até aproximadamente 1910, o gado possibilitou à Minas e Rio saldos que, se não eram tão expressivos como em ferrovias cafeeiras, gerou a maior fonte de renda nos anos 1880 e foi capaz de compensar os anos de baixo transporte de café quando este se tornou um item importante. Porém, depois de 1910, sua participação foi percentualmente menor, e depois de 1920 sempre esteve abaixo de 10%.

²⁵² RRVSM, 1928b, p. 76, e LIMA, 1934, p. 209. Porém, uma fotografia que antecede em um dia a inauguração da estação de Machado (E. F. Machadense) mostra o dístico E. F. M. em uma locomotiva, acima do nº “1” (ver Anexo D). É possível que fosse somente esta peça e mais uma ou outra utilizada na construção, como vagões de lastro e prancha. Mas de qualquer forma, apresenta uma versão um pouco diferente daquela oficial.

que foi duplicada a capacidade de estoque deste armazém regulador de café, operado pela Sul Mineira, e o segundo construído com recursos do estado.

5.6 SOB O MESMO CONTROLE: DA REDE DE VIAÇÃO À SUL MINEIRA À ESTRADA DE FERRO SUL DE MINAS

Ao fim do ano de 1930, um mês antes da criação da Rede Mineira de Viação, a Rede de Viação Sul Mineira possuía em operação pouco mais de 1.300 quilômetros de extensão em trilhos, distância esta superior em apenas 18% daquela que recebeu em 31 de dezembro de 1920, quando a CEFFB lhe entregou 1.119 quilômetros. Embora seja uma média superior àquela percebida na média de crescimento das estradas de ferro brasileiras e mesmo mineiras (gráficos 1.1 e 1.2 e tabela 2.4), correspondia apenas a 13,79% de acréscimos em relação ao total verificado em Minas no mesmo período, evolução modesta para a quarta maior empresa no estado. Simultaneamente, é também um reflexo da cada vez menos expressiva ampliação das linhas em tráfego, fenômeno característico do Brasil e outros países latino-americanos no período (ver capítulo 1). Por outro lado, importa dizer que, neste quadro dos anos 1920, pouco crescimento não era necessariamente um mau indicador. Melhorar as condições de tráfego e o desempenho operacional eram questões mais importantes.

Quadro 5.2 – Extensão em tráfego da RVSM em 31 de dezembro de 1930 (km)

Linhas e Ramais	Extensão
Linha Tronco	360,000
Linha da Barra	285,030
Linha Sapucaí	269,529
Ramal de Lavras	95,022
Ramal de Campanha	85,960
Ramal de Paraisópolis	51,998
Ramal de Passa Três	40,782
Ramal de Machado	40,582
Ramal de Delfim Moreira	35,700
Ramal de São Gonçalo do Sapucaí	32,000
Ramal de Três Pontas	20,000
Ramal de Alfenas	7,750
Total	1.324,371

Fonte: RRVSM, 1931, p. 69.

O quadro acima não deixa dúvidas de que a Sul Mineira possuía uma extensão considerável, embora sua renda a enquadrasse como uma empresa de 2ª categoria, segundo a classificação econômica do Ministério da Viação e Obras Públicas (entre 5 e 20 mil contos). Acreditamos que a intenção de unir a Oeste de Minas com a Sul Mineira deve ter ocupado os planos do governo desde 1929, pois já em 1928 o diretor da RVSM sugeriu tal ação (LIMA, 1934, p. 280). Mas haviam algumas críticas na imprensa, e uma delas era que o governo federal pretendia sangrar a EFOM (Oeste de Minas), ao não anexar a E. F. Goiás à mesma, uma das poucas administradas pelo Estado que ainda gerava saldos. Desta forma, a Oeste seria enfraquecida e o governo estadual assumiria sua administração, “como aconteceu, há anos, com a Rede Sul Mineira, que foi perseguida até que Minas a tomasse das mãos do governo federal”²⁵³. O curioso é que este mesmo jornal jamais usou tal abordagem em relação à administração privada da CEFFB, tendo sido esta a primeira vez que detectamos tal comportamento. Mas havia um motivo: mais uma vez, o período pré-eleitoral estava em jogo, e o ataque ao governo de Washington Luís com vistas a enfraquecer o candidato oficial Júlio Prestes era muito claro. Por outro lado, Minas Gerais, como uma das principais bases da candidatura oposicionista, era apresentado como um estado de inúmeras virtudes, ao mesmo tempo em que passava por sacrifícios e injustiças sofridas por parte da União. Mas esta situação não perdurou. Nos meses seguintes, com a confirmação da chapa Getúlio Vargas-João Pessoa, o jornal alterou completamente o seu tratamento dispensado aos governos federal e mineiro. Consequentemente, a Rede de Viação Sul Mineira foi novamente alvo de ataques, semelhante àqueles da época da administração da CEFFB e durante o governo de Artur Bernardes.

A Rede Sul Mineira é um dos grandes descabros administrativos do sr. Antônio Carlos. O diretor que ele escolheu para essa estrada, o engenheiro Antônio Nogueira Penido, seu íntimo e seu parente, não tem mãos a medir as despesas que faz. Manda buscar o dinheiro e vão gastando à vontade: já consumiu mais de cem mil contos. O secretário que deveria fiscalizar os gastos do sr. Penido, e que é o sr. Djalma Pinheiro Chagas, não é ouvido e nem pode ter voz ativa, pois que, segundo parece, assim mesmo é que o sr. Antônio Carlos deseja as coisas...²⁵⁴

Mas apesar de algumas críticas, o futuro da Sul Mineira fazia sentido no quadro que se configurou no sistema ferroviário brasileiro depois de 1929, e que sem dúvida foi uma

²⁵³ *Correio da Manhã*, ed. 10531 de 02 de maio de 1929, p. 2.

²⁵⁴ *Correio da Manhã*, ed. 10619 de 13 de agosto de 1929, p. 4.

tendência acentuada dos anos 1920: controle público e formação de “redes”. O objetivo era padronizar equipamentos e diminuir custos operacionais. Com o aumento contínuo de insumos ferroviários (como o combustível e locomotivas) e problemas crônicos como desvalorização da moeda e crise das exportações (que afetava diretamente as importações), tentativas como o estímulo à formação de companhias privadas realizadas pelo governo mineiro ficaram muito aquém do esperado. As poucas empresas que conseguiram sair do papel, como a Machadense e Trespontana, não tiveram força suficiente para sobreviver por muito tempo. A maior parte das companhias que ainda possuía um regime financeiro de saldos permanente era de grandes redes como a Leopoldina, Companhia Paulista, Rede de Viação Paraná Santa Catarina e *Great Western*. Mas ainda assim, os lucros eram cada vez menores, comprimidos pelos motivos acima apresentados (SAES, 1982, Cap. 3), e também por questões econômicas regionais (MARTINS, 1995, Cap. 1), como retração do preço do café ou secas mais severas. E depois de 1930, a maior parte delas não durou muito sob o controle da iniciativa privada. Nas palavras de um autor, “a força das circunstâncias trouxe o governo para um quadro de proprietário e operador de linhas ferroviárias. O capital privado permaneceu como proprietário e operador das linhas mais lucrativas” (DUNCAN, 1932, p. 173)²⁵⁵.

A formação da Rede de Viação Sul Mineira em 1922, depois de mais de um ano do fim do contrato de arrendamento à antiga Sapucaí, se tornou um caso “padrão” para exceções nos anos 1920, juntamente com a Estrada de Ferro Sorocabana e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Estas três companhias representaram a efetiva participação dos governos mineiro, paulista e gaúcho no setor dos transportes, no momento em que a quantidade de companhias da União arrendadas aos estados estava em processo de redução (de 35% em 1913 para 13,5% em 1925), cabendo ao governo federal a maior parte do controle e operação de companhias de administração pública (NUNES, 2016, p. 230). Porém, sendo Minas, São Paulo e Rio Grande do Sul aqueles estados em que suas respectivas extensões ferroviárias eram as mais significativas entre as unidades da federação (tabela 2.5), e tendo cada uma das companhias arrendadas considerável quilometragem de linhas, os índices relativos ao total operado e transportado pelos estados aumentaram consideravelmente. Entre 1915 e 1930, o total de linhas operadas e de cargas transportadas pelas administrações estaduais deixou de ser inexistente no país, para atingir 23% e 26,3%, respectivamente (TOPIK, 1987, p. 122-123).

²⁵⁵ Para este mesmo autor, a Sorocabana e a Estrada de Ferro Araraquara foram duas grandes exceções, pois, lucrativas, deixaram de ser administradas pela iniciativa privada.

Em 1934, ano limite de nosso trabalho, ao menos 28% das linhas em operação no país eram operadas pelos estados, sob arrendamento ou sua propriedade (MVOP, 1936, p. 14-15). Aproximadamente 70% dos 9.300 km de linhas sob o controle estadual estavam distribuídos entre Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Rede Mineira de Viação.

Por fim, acreditamos ainda que a criação da RMV possuiu outra varável política-administrativa: a mudança do centro de decisões e do controle operacional da Sul Mineira para o território mineiro. Isto foi planejado desde 1910, quando uma das cláusulas contratuais obrigava a Sul Mineira a construir um novo centro de oficinas em Passa Quatro. O plano praticamente não saiu do papel. Durante a administração estadual, ainda se considerou a mudança, mas na prática nada do concreto foi feito. O conjunto administrativo e de oficinas de Cruzeiro foi ampliado e melhorado, tendo sido este inaugurado no fim de agosto de 1930 (LIMA, 1934, p. 176). Mas em pouco mais de um mês, estourou o movimento armado que depôs Washington Luís e impediu a posse do presidente eleito Júlio Prestes. Com a mudança de governo em Minas, que passou das mãos de Antônio Carlos para Olegário Maciel, este estado entrou efetivamente na articulação que levou os líderes da Aliança Liberal, grupo derrotado nas eleições em 1930, a tomarem o poder através de um golpe e conduzir Getúlio Vargas à presidência da República (BRANDI, s/d;).

Estando Cruzeiro no entroncamento das estradas de ferro Central do Brasil e Rede de Viação Sul Mineira, ferroviários da Central do Brasil, força pública paulista e tropas legalistas do exército federal ocuparam os prédios em Cruzeiro, assim como o pequeno trecho paulista da ferrovia mineira. O mesmo sucedeu à estação de Barra de Piraí, no estado do Rio de Janeiro (RRVSM, 1931, p. 30). Tendo assumido a diretoria da RVSM em 20 de setembro de 1930, o engenheiro Alcides Lins agiu rápido, a tempo de transferir a administração da empresa para Passa Quatro no mesmo dia em que a revolta foi declarada (03 de outubro), antes que o governo federal controlasse a sede em Cruzeiro. A diretoria ainda se viu acuada ao norte e a leste, uma vez que o 4º Regimento de Cavalaria localizado em Três Corações e o 4º Batalhão Especial de Itajubá se mostraram leais ao presidente Washington Luís. Também estavam ameaçados a oeste, com o movimento de locomotivas e carros da Mogiana na Linha do Sapucaí. Com a deposição do presidente em 27 de outubro, o clima tenso que parecia anteceder um embate eminente foi dissipado. Em 28 de outubro a RVSM foi devolvida ao governo mineiro, no momento em que tropas do estado estacionadas em Passa Quatro se preparavam para partir à Cruzeiro, e tropas paulistas provenientes das linhas da Mogiana já circulavam entre as estações de Sapucaí (município de Jacutinga) e Borda da Mata. (RRVSM, 1931, p. 53).

Ao fim da ocupação, o resultado foi a danificação de linhas e materiais, além da própria perturbação e interrupção do tráfego. O diretor orçou a indenização a ser paga pelo governo federal em aproximadamente 1 mil contos de réis, segundo como ordenava o cálculo da cláusula X do contrato de arrendamento de 1922 (RRVSM, 1931, p. 56). Tendo o tráfego sido reestabelecido em sua normalidade somente em 03 de novembro de 1930, menos de três meses depois a Sul Mineira, Oeste de Minas e Paracatu foram arrendadas segundo as cláusulas do contrato de 24 de janeiro de 1931 (LIMA, 1934, p. 280). Em 11 de março do mesmo ano, através do decreto 9.882, era aprovado o regulamento de criação da Rede Mineira de Viação (LIMA, 1934, p. 282). Com todo o ocorrido, a luz laranja se acendeu para o governo mineiro, pois por pouco uma de suas regiões mais ricas não ficou totalmente à mercê de forças estranhas ao seu controle. Com a Mogiana e a Sul Mineira, a rede ferroviária da região derivava em boa parte do e para o estado de São Paulo, estando os centros de controle e administração localizados neste mesmo estado. Contudo, veremos que a lição demorou para ser captada, e na revolta paulista de 1932 os eventos desenrolados tiveram consequências mais sérias e prolongadas.

O período entre 1931 e 1934 foi aquele em que a organização da RMV ocorreu de forma um pouco mais lenta, e a divisão entre Estrada de Ferro Oeste de Minas e Estrada de Ferro Sul Minas ainda preservou alguma autonomia e identidade de ambas as estradas. Isso justifica um dos motivos pelo qual nosso recorte se encerra em 1934. Ao mesmo tempo, este período nos permite fazer duas comparações: entre as estradas que constituíram a Rede Mineira de Viação, e desta empresa com suas semelhantes em Minas e outros estados, tema do nosso sétimo capítulo. Por ora, nos resta perguntar quais as consequências do programa de reaparelhamento da Sul Mineira em termos de receita do tráfego, quando os resultados surtiram maiores efeitos, ao que tudo indica, a partir de 1925? Mas foi justamente a partir daí que a companhia vivenciou déficits mais frequentes. A crise econômica de 1929 e as dificuldades com as exportações de café foram dois fatores que, em parte, obscurecem a avaliação dos impactos da administração estadual, pois as receitas do tráfego oscilavam por motivos estranhos à própria companhia, e em vários anos o desempenho operacional foi inferior ao registrado no período do arrendamento à Viação Sapucaí. No próximo capítulo nos ocuparemos deste assunto.

PARTE III – O DESEMPENHO FINANCEIRO E O PERFIL DO TRANSPORTE: DA REDE SUL MINEIRA ATÉ A FORMAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Nesta terceira e última parte de nosso trabalho, apresentaremos algumas questões relacionadas ao tráfego da Rede Sul Mineira, desde a sua formação em 1910 até o seu aparente último ano de existência, 1934²⁵⁶. No sexto capítulo, o objetivo central será compreender o perfil de transporte da Sul Mineira em uma região onde café e produção de alimentos estavam lado a lado. Em segundo lugar, iremos comparar o desempenho e perfil do tráfego da estrada entre as administrações privada e estadual. Eventualmente, faremos comparações com outras companhias brasileiras, principalmente aquelas consideradas como empresas de 2ª categoria, que dizer, cuja a renda estava entre 5 e 20 mil contos de réis. Dessa forma, teremos uma ideia não só do perfil da Sul Mineira, como também poderemos situar este perfil dentre as estradas de ferro de porte semelhante. As particularidades de cada estrada, em parte reflexo da região a que serviam, serão sempre consideradas.

Já o sétimo capítulo, que se deterá sobre os primeiros anos da Rede Mineira de Viação, há um duplo objetivo. Primeiramente, iremos estabelecer um pequeno paralelo entre a Estrada de Ferro Oeste de Minas e a Estrada de Ferro Sul de Minas entre 1931 e 1934. Isso nos possibilitará perceber as diferenças e semelhanças entre as duas principais estradas formadoras da RMV. Em segundo lugar, faremos um comparativo da Rede Mineira com as companhias de primeira categoria, que dizer, empresas que possuíam extensões acima de 1 mil quilômetros (exceto a Santos a Jundiá) e renda mínima de 20 mil contos de réis. Veremos que, a par das diferenças latentes, a maioria delas estava com saldos positivos cada vez menores. A Rede Mineira de Viação, apesar de ser a mais extensa dentre todas, ocupou o último lugar em quase todos os quesitos analisados. Um paradoxo que se encaixava em muitas ferrovias brasileiras, que possuíam grandes extensões, mas com volumes de tráfego medianos ou pequenos.

²⁵⁶ Embora não tenhamos nenhuma referência direta que estabeleça o ano de 1934 como o último de existência da Estrada de Ferro Sul de Minas, duas indicações são a base de nossa hipótese. A primeira delas é que a partir do ano de 1935 os dados de transporte da Rede Mineira de Viação não distinguem mais as estradas Oeste e Sul de Minas. A segunda é que o relatório da RMV de 1938 também já não faz mais tal distinção, se referindo à duas ferrovias como “as antigas estradas”, ou seja, aquele já não deveria ser o primeiro ano da supressão das duas diretorias.

CAPÍTULO 6
PARA ABASTECER, EXPORTAR E “SE CURAR”:
PERFIL DO TRÁFEGO E DESEMPENHO FINANCEIRO NA SUL MINEIRA

As considerações sobre a vida financeira e renda do tráfego de uma companhia ferroviária podem assumir vários aspectos. Desde a análise de dados mais elementares como receitas e despesas ao longo do tempo, na tentativa de entender o comportamento dos saldos ou déficits, desde a escolha de índices de comportamento médios do desempenho operacional, que podem servir de base para comparações com outras companhias.

Em nosso trabalho, decidimos que a análise principal recairá sobre quatro aspectos: coeficiente de tráfego, renda (total e parcial), despesas e composição da receita das mercadorias. A justificativa é bem simples: tendo escolhido uma abordagem que privilegia aspectos regionais do transporte ferroviário brasileiro, não poderíamos deixar de identificar a pauta do transporte da companhia que é o objeto de que nos ocupamos. E com isso, a compreensão dos itens que compõe a renda geral e as mercadorias transportadas torna-se essencial. Já quanto à questão do coeficiente de tráfego e das despesas, nos permite duas questões: primeiro, compreender como o perfil do transporte de uma ferrovia se comporta sob o aspecto operacional, ainda que possam existir outras variáveis; e, segundo, aplicar o método comparativo para que a análise não se torne um caso de estudo isolado. Uma vez que o coeficiente de tráfego nada mais é do que a relação das despesas de custeio com a receita operacional, podemos verificar como o comportamento de uma companhia férrea como a Sul Mineira se encaixava em um contexto mais amplo, o que de certa forma tentamos fazer na primeira parte desta tese, embora sob outros aspectos. Secundariamente, fizemos uso de outras ferramentas, capazes de auxiliar com análises comparativas ou no desempenho da empresa em si. Uma destas ferramentas foi a receita média por quilômetro trafegado, capaz de revelar a capacidade de uma ferrovia gerar receitas não apenas pelo seu tamanho, mas também por riquezas geradas pela região que cortava.

Outra questão importante se refere às fontes dos dados. As principais fontes para os dados estatísticos são os relatórios da própria companhia e as informações contidas nos relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas. Entre a primeira e a segunda existem diferenças de números, mas que, no geral, são pequenas. Isto é devido ao fato de que os dados constantes nos relatórios próprios já foram revisados, através da “tomada de contas” do ano posterior, fato não verificado nas “Estatísticas” do MVOP ou mesmo nas mensagens

divulgadas pelos presidentes do estado. Dessa forma, julgamos ser coerente o uso de ambas as fontes, uma vez que os relatórios da Sul Mineira pesquisados não cobrem todo o período. Todavia, na medida do possível, evitamos fazê-lo de forma conjunta, para que não haja distorções, principalmente aquelas relacionadas ao percentual. Tal decisão nos levou a analisar alguns dados do período 1931-1934 somente em uma das fontes, pois além da perspectiva comparada com a Oeste de Minas, são muitas as informações retiradas somente da “Estatísticas” do MVOP. No final das contas, o mesmo comportamento e movimento das receitas (parciais e totais) e das despesas são percebidos em ambas as fontes, permitindo assim o amplo uso das edições do Ministério da Viação e Obras Públicas.

6.1 A MAIS FRÁGIL DENTRE AS TRÊS COMPANHIAS: O DESEMPENHO COMPARADO DA SAPUCAÍ

Nas partes 1 e 2 da tese resgatamos um pouco da situação que levou ao arrendamento das ferrovias sul-mineiras em 1910, situação vivida por muitas ferrovias brasileiras. Mostraremos agora, do ponto de vista do tráfego, se os argumentos que a Companhia Viação Férrea Sapucaí utilizou para justificar a vitória na concorrência do edital de 1908 eram condizentes com outras fontes.

No intuito de provar à opinião pública que a Companhia Viação Férrea Sapucaí era a empresa mais indicada à arrendatária das ferrovias sul-mineiras, a diretoria expôs diversas informações que favoreceram a empresa. Um destas informações era sobre a evolução da receita entre 1905 e 1909, onde neste último ano a companhia apresentou saldo de 341 contos, ou um índice de 85,80% da despesa para a receita. Habilmente chegava-se a este índice através da relação das receitas totais x despesas totais, mas não dava nenhuma ideia do desempenho operacional da ferrovia. As receitas totais incluíam também os valores recebidos sob garantias de juros do governo ou subvenção quilométrica. Outra informação muito explorada era a contribuição do transporte nas linhas da antiga Sapucaí para a formação da receita do tráfego na Sul Mineira. No relatório referente ao ano de 1911, por exemplo, a parte referente à Sapucaí era bem favorável aos seus discursos.

Quadro 6.1 – Movimento na Sul Mineira e linhas da antiga Sapucaí em 1911

Item	Sul Mineira	Participação da Sapucaí no total	
	Transporte	Transporte	Contribuição (%)
Passageiros (un)	372.219	178.381	47,95
Animais (un)	149.242	21.619	14,48
Bagagens e encomendas (kg)	4.628.000	2.542.374	54,94
Mercadorias (kg)	103.901.652	52.588.900	52,97

Fonte: Relatório da CEFFB – Rede Sul Mineira (RRSM) do ano de 1912, relativo ao ano de 1911. Disponível em: *O País*, ed. 10.111 de 16 de junho, p. 13 e 14.

Pelo quadro acima, não restam dúvidas de que o transporte correspondente à antiga Sapucaí era decisivo no total contabilizado pela Sul Mineira, uma vez que em dois dos quatro itens ela respondia por mais da metade do transporte, e em um deles (passageiros) era quase a metade. Além disso, vimos no capítulo 3 que a extensão total das linhas da Sapucaí era a maior dentre as três estradas. Contudo, mais uma vez a empresa apresentou dados de forma que eles os favorecessem.

Dentre as mercadorias transportadas, por exemplo, não está claro qual o percentual da receita das linhas da antiga Sapucaí para o total da Sul Mineira, o que sempre dependia dos itens que se transportava. Em um levantamento realizado pela Minas e Rio em 1904, a estrada estimou que 55% da receita do seu tráfego era do trânsito da Muzambinho e Sapucaí²⁵⁷. Isso indicava que o percentual da receita de mercadorias transportadas pela antiga Muzambinho também era significativo no montante anual, o que diminuiria a taxa de participação na Sapucaí apresentada na tabela acima, caso fosse demonstrada a participação através das receitas.

Como mencionamos agora pouco, um dos principais sintomas de saúde financeira de uma ferrovia é o seu coeficiente de tráfego. Se levarmos em conta somente a relação da despesa de custeio para a receita operacional, no período 1891-1909 a Sapucaí apresentou somente déficits em seus balanços (SILVA, 2012, p. 173 a 175). E a situação após o arrendamento de 1910 não se alterou, como podemos ver abaixo.

²⁵⁷ Trânsito este proveniente de movimentações de exportação e importação.

Tabela 6.1 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira, por estrada e total (1912-1917)

Anos	Minas e Rio e Muzambinho*	Sapucai	Média Total
1912	48,59	115,41	69,75
1913	66,65	103,11	80,49
1914	56,67	116,40	78,56
1915	52,06	102,22	67,96
1916	62,31	107,75	77,76
1917	73,79	132,84	94,77
Média	60,01	112,95	78,21

Fonte: BRASIL/MVOP, relativos aos anos de 1916, p. 160, e 1917, p. 171. Elaboração do autor.

* Como a Muzambinho foi incorporada à Minas e Rio em 1908, portanto antes do contrato de arrendamento, o desempenho de suas linhas foi considerado em conjunto.

Fica muito claro como a situação financeira e de tráfego da Minas e Rio era muito superior àquela da Sapucaí, tendo mesmo a primeira, juntamente com a Muzambinho, melhorado significativamente seus respectivos índices se comparados com o período anterior ao arrendamento²⁵⁸. Para que não tenhamos mais dúvidas sobre o volume de mercadorias e receitas geradas por cada parte da Rede, apresentamos abaixo as receitas médias por quilômetro.

Tabela 6.2 – Receitas médias por km trafegado na Rede Sul Mineira, por estrada e total (1912-1918)

Anos	Minas e Rio e Muzambinho*	Sapucai	Sul Mineira
1912	7:241\$567	2:564\$223	4:589\$938
1913	7:287\$347	3:412\$608	5:090\$722
1914	7:614\$023	2:676\$155	4:814\$700
1915	7:774\$369	2:742\$048	4:908\$508
1916	7:333\$058	2:913\$579	4:827\$614
1917	6:898\$701	2:904\$804	4:634\$899
1918	8:049\$863	2:987\$622	4:902\$030
Média no período	7:456\$990	2:885\$863	4:824\$058

Fonte: para receitas médias por estrada, BRASIL/MVOP, relativo aos anos de 1916, p. 160, e 1918, p. 172; para receitas médias da Sul Mineira, MVOP, relativo aos anos de 1912 a 1918. Elaboração do autor.

²⁵⁸ Como vimos nos capítulos 2 e 3, a Minas e Rio possuía a melhor saúde financeira dentre as três, embora seu coeficiente de tráfego nunca tenha ficado abaixo de 60%. A Muzambinho só apresentou um exercício financeiro positivo em todos os anos anteriores ao arrendamento. Assim, é um tanto surpreendente o coeficiente favorável apresentado na tabela.

No período abordado na tabela acima, podemos perceber que, mesmo com uma receita média por km trafegado mais favorável que outras ferrovias mineiras de perfil semelhante (as receitas dos ramais da Mogiana ficaram quase sempre na casa de 3 contos) ou de quilometragem próxima à da Sul Mineira (como a Oeste de Minas, que quase sempre estiveram na casa de 2 contos), a receita média referente apenas às linhas da Sapucaí era muito baixa. Mas esta situação não era aquela que a Companhia apresentava em seus relatórios, sendo somente dados nominais do tráfego. Como possuía via férrea mais extensa e maior abrangência de municípios dentre as três ferrovias, era quase natural que o transporte em termos absolutos fosse maior que nas demais linhas. Por outro lado, munidos de dados como estes que apresentamos, os relatórios que a Inspeção Federal das Estradas enviava ao Ministério da Viação e Obras Públicas possuíam um teor que ia exatamente no sentido inverso do otimismo dos diretores da Companhia.

Dessa forma, pretendemos demonstrar que o quadro financeiro frágil e o desempenho operacional ruim da Sapucaí, quadro este herdado da fase ainda anterior ao arrendamento de 1910, foi essencial para a trajetória conturbada e relativamente curta de existência da CEFFB – Rede Sul Mineira. Obviamente que as questões mais gerais que atingiram as ferrovias brasileiras, tais como a crise decorrente da Primeira Guerra e os altos custos de importação, foram variáveis muito importantes. Mas a má avaliação das condições da companhia pelo governo, assim como o caráter político da escolha da Sapucaí²⁵⁹, custaram uma década de serviços prestados de duvidosa qualidade, além de proporcionar um grande prejuízo aos cofres públicos quando a empresa foi resgatada em 1921.

6.2 DESEMPENHO FINANCEIRO NO PERÍODO DA CEFFB – REDE SUL MINEIRA

O capital da Sul Mineira era constituído de 20 mil contos, dividido em 100.000 ações de 200\$000 cada uma, negociadas na Bolsa do Rio desde junho de 1910 e propagandeadas em vários jornais da capital federal, como *Correio da Manhã* e o *País*. Logo em março daquele ano, ainda antes da alteração de nome para Rede Sul Mineira, foi obtido um empréstimo de 50 milhões de francos na França com o banco *Perier & Cie.*²⁶⁰.

Nos primeiros relatórios (1910-1912), o Conselho fiscal orientou que os dividendos aos acionistas fossem postergados para o fim do ano, deixando os lucros para gastos como

²⁵⁹ De acordo com o que discutimos no quarto capítulo.

²⁶⁰ Valor que equivalia a aproximadamente 30 mil contos de réis, segundo o balanço da companhia de 1911.

aquisição de material fixo e rodante (1910), cálculo da renda geral, fundo de reserva e demais despesas (1911 e 1912), como pagamentos de juros do empréstimo. A Sul Mineira ainda recebeu garantias de juros do governo mineiro até 1914, o que levou o conselho fiscal a não optar pela distribuição de dividendos, demonstrando incerteza quanto à capacidade de sua receita própria promover renda suficiente ao longo prazo²⁶¹. Mas pelas leituras de alguns balanços anuais, somente nos anos de 1912 e 1913 houve distribuição de dividendos, na qual o montante foi 390 contos no primeiro e 15 contos no segundo ano²⁶². Ainda no ano de 1913, a Companhia teve seu primeiro déficit na relação das despesas totais pela renda geral, embora o coeficiente de tráfego ficasse em 79%.

A Companhia não tem podido fazer regularmente a distribuição de dividendos aos seus acionistas, porque, segundo a alegação feita no relatório, as obras de construção de ramais, conservação, compra de material, etc., são pagas com as sobras obtidas, da receita sobre a despesa, enquanto que noutras empresas semelhantes, tais encargos são levados à conta do capital e por ela liquidados²⁶³.

O ano de 1914 se mostrou ainda menos promissor à Rede Sul Mineira. A expectativa da receita do tráfego de 6 mil contos réis não se cumpriu, e pouco mais de 5 mil contos foram atingidos. Esse valor foi suficiente para um coeficiente de 78%, ligeiramente menor que do ano anterior. Contudo, as despesas totais, embora apresentassem uma pequena redução se comparadas à 1913, pelo segundo exercício consecutivo ficaram acima da renda geral. Elas ultrapassaram as receitas totais em quase 115%.

Tabela 6.3 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira (1910-1914)

Itens	1910	1911	1912	1913	1914
Renda do tráfego	3.595:820\$571	4.123:277\$345	4.968:904\$430	5.514:676\$828	5.018:919\$007
Total do custeio	3.240:878\$347	3.214:329\$788	3.453:920\$527	4.386:332\$086	3.922:241\$654
Tráfego/custeio	354:943\$224	908:947\$557	1.514:983\$903	1.128:344\$742	1.096:677\$353
Coef. de tráfego	90,12	77,95	69,51	79,53	78,14

Fonte: RRSB, 1910-1915. Para 1913: LIMA, 1934, p. 100. Elaboração do autor.

²⁶¹ Curiosamente, o mesmo conselho informou aos acionistas que tinham convicção quanto à renda futura da empresa, que permitiria o pagamento das obrigações e ainda deixaria espaço para os dividendos. “Que esta será a nossa situação, já não pode haver dúvida”. Relatório da Rede Sul Mineira do ano de 1912, relativo ao ano de 1911. Pesquisa em *O País*, ed. 10111 de 16 de junho, p. 13 e 14.

²⁶² Considerado o lapso 1910-1914.

²⁶³ *Correio da Manhã*, ed. 5630 de 25 de julho de 1914, p.3.

Quando analisamos a relação da despesa do custeio para a receita do tráfego no quinquênio da tabela acima, o desempenho da companhia pode ser considerado mediano, caso levemos em conta o conjunto das ferrovias de propriedade ou concessão federal²⁶⁴. Ainda no ano de 1914, a média do coeficiente de tráfego das estradas de ferro arrendadas pela União (como era o caso da Sul Mineira) foi de 79,64% (MVOP, 1919, p. XXXIX). Este percentual era praticamente o mesmo daquele registrado pela Companhia em 1914, segundo os dados da tabela acima. Esta também foi a média para o período 1910-1914, que foi de 79,05%. Contudo, tais índices, ao que as fontes indicam, foram alcançados às custas da insuficiência do transporte e de maus serviços prestados, de acordo com as informações analisadas no terceiro capítulo.

Quando focamos a relação da despesa total para a renda geral, justamente aquela que a Sapucaí utilizou como justificativa para o arrendamento, a situação da empresa era bem delicada. Desde 1910, primeiro ano do arrendamento, o índice beirou 100%. Já em 1913, ainda antes do começo da guerra, a empresa apresentou déficit em seu balanço. A situação se agravou em 1914.

Tabela 6.4 – Receita e despesa da Rede Sul Mineira (1910-1914)

Itens	1910	1911	1912	1913	1914
Receita total	4.693:145\$616	5.904:020\$846	7.306:838\$551	7.019:833\$233	5.850:940\$394
Despesa total	4.507:304\$037	5.532:279\$200	7.264:110\$517	7.325:966\$644	6.708:097\$528
Saldo ou déficit	185:841\$579	371:741\$646	42:728\$034	-306:133\$411	-857:157\$134
Despesa/receita	96,04	93,70	99,41	104,36	114,64

Fonte: RRSM, 1910-1915. Para 1913: LIMA, 1934, p. 100. Elaboração do autor.

No período considerado na tabela 6.4, o que mais pesou na despesa não operacional da companhia foi o serviço do empréstimo de 1910, que só em 1912 correspondeu a 1.900 contos de réis, ou 26% das despesas totais²⁶⁵. Percentual extremamente significativo para a saúde financeira de uma companhia, demonstrava também a dificuldade da Sul Mineira em gerar lucros suficientes para cobrir obrigações com empréstimos. Outro fator importante foi a cota de arrendamento devida, que em alguns anos representou até 15% nas despesas de

²⁶⁴ Segundo Flávio Saes, para que uma companhia fosse considerada rentável, o índice deveria ficar, no máximo, entre 50% e 60% (SAES, 1981, p.146).

²⁶⁵ RRSM do ano de 1912, relativo ao ano de 1911, disponível em *O País*, ed. 11.011 de 16 de junho, p. 13 e 14.

custeio da companhia, percentual este previsto no contrato de arrendamento com a União. Isso elevou consideravelmente a despesa total e influenciou o resultado dos saldos anuais.

Com isso, a situação da Companhia era a seguinte: incapaz de gerar recursos próprios para expandir sua rede, mal conseguia manter os serviços de tráfego em um nível razoável, além da dificuldade em honrar os compromissos financeiros realizados em 1910. A isto se somavam as dificuldades geradas pela Primeira Guerra Mundial, como importação de combustível. A solução encontrada pela diretoria da Sul Mineira, após sugestão de credores na Europa, foi adquirir outro empréstimo estrangeiro, mais precisamente um *funding*, ou consolidação da dívida.

Este *funding* tratava-se de um empréstimo sob novos termos, com a função de refinanciar a dívida anterior e capitar recursos através de fundos de ações e debêntures²⁶⁶. A proposta era a seguinte: o empréstimo de 1910 teria sua amortização suspensa, e os pagamentos dos juros recomençariam a partir de 1º de janeiro de 1915, por um período de 4 anos, com a taxa de 6% ao ano²⁶⁷. A amortização do *funding* começaria a ser paga em 1919, por um período de 10 anos. A empresa, antes de tudo, também seria obrigada a destinar seus lucros para o pagamento da dívida. Somente se assim o conseguisse, poderia deixar alguma quantia para o fundo de reserva. Distribuir dividendos aos acionistas ocorreria somente em último caso. Os credores europeus, franceses em sua maioria, chegaram a solicitar a participação na administração da Sul Mineira, o que foi muito bem recebido pela diretoria e pelo próprio governo mineiro, mas foi uma participação limitada, em virtude da proibição contida na lei de sociedades anônimas²⁶⁸. Uma vez que a guerra dificultou a aplicação de capitais no continente europeu, muitas pessoas viram a oportunidade de empréstimo no Brasil como uma possibilidade de investimento. A empresa, por sua vez, acreditava que a participação de representantes do capital estrangeiro daria credibilidade e destaque à Companhia, principalmente em um contexto de poucas oportunidades.

Desejam os representantes dos obrigacionistas que fosse a estes dada participação na administração da Companhia. Ora, sendo as sociedades anônimas instituições governadas, por assim dizer, pelo capital, e este representado por ações e obrigações (debêntures), não seria somente justo, mas até vantajosa essa participação, principalmente para aquelas empresas, cujo desenvolvimento e prosperidade podem ainda depender do capital estrangeiro.

²⁶⁶ Debêntures são títulos, obrigações da dívida de uma companhia, que torna o seu portador um credor da empresa.

²⁶⁷ RRSM, do ano de 1915, relativo ao ano de 1914.

²⁶⁸ Na prática, o engenheiro e diretor William Bourgain foi um representante de *Perier & Cie.* na administração da Sul Mineira, como vimos na parte dois da tese.

Infelizmente, a lei das sociedades anônimas, que está reclamando reforma neste como em muitos outros pontos, o não permite²⁶⁹.

Do mesmo modo como ocorreu com o empréstimo de 1910, a casa bancária *Perier & Cie.* foi a instituição financeira responsável pela transação. Ela foi efetivada em setembro de 1916, e no dia 30 do mesmo mês uma assembleia extraordinária dos acionistas aprovou os termos e condições do contrato, onde o valor de aproximados 15 milhões de francos foi dividido em 59.412 debêntures de 250 francos cada uma. A amortização das obrigações deveria ser paga entre janeiro de 1921 e janeiro de 1935²⁷⁰.

Este empréstimo de 1916 levou a diretoria a crer em um futuro promissor para a Companhia. Além disso, mesmo em um contexto adverso, o desempenho operacional da Sul Mineira em 1916-1920 praticamente repetiu aquele em 1910-1914.

Tabela 6.5 – Coeficiente de tráfego na Rede Sul Mineira (1916-1920)

Itens	1916	1917	1918	1919	1920
Renda do tráfego	5.060:498\$673	4.858:486\$761	5.241:769\$980	6.542:829\$135	6.943:620\$320
Total do custeio	3.935:319\$500	4.604:046\$035	3.465:544\$877	4.946:676\$003	5.270:561\$910
Tráfego/custeio	1.125:179\$173	254:440\$726	1.776:225\$103	1.596:153\$132	2.037:472\$535
Coef. de tráfego	77,76	94,76	66,11	75,60	75,90

Fonte: MVOP, 1916-1920. Elaboração do autor.

Segundo os dados da tabela acima, o coeficiente de 1917 alcançou quase 100%, bem acima inclusive daquele registrado no grupo das estradas de ferro arrendadas pela União, que foi de 80,29% para o mesmo ano. Mas quando analisamos os dados em todo o quinquênio, chegamos à conclusão de que o desempenho foi praticamente igual àquele em 1910-1914. Se no lapso da tabela acima o coeficiente de tráfego foi de 78,03%, significa que chegou até a cair quase 1%, perante os 79,05% de 1910-1914. Em 1918, quando o coeficiente atingiu o seu índice mais baixo em toda a existência da Companhia, as ferrovias arrendadas pela União em seu conjunto apresentaram 82,36% de média. Ou seja, com estas informações podemos dizer que, até este momento, haviam condições de tráfego relativamente suficientes para a saúde

²⁶⁹ RRSM do ano de 1915, relativo ao ano de 1914. Disponível em *O País*, ed. 11268 de 14 de agosto de 1915, p.8.

²⁷⁰ Ata da Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 30 de setembro de 1916. Disponível no Diário Oficial da União de 18 de outubro de 1916, p. 11.803.

financeira da empresa. Mesmo com um desempenho modesto, havia possibilidades de garantir sobrevida nos anos seguintes.

Por outro lado, se observada a relação da renda geral da Sul Mineira com as suas respectivas despesas totais, os anos que se seguiram não confirmaram as expectativas otimistas da diretoria. Pelas fontes pesquisadas, em alguns anos a empresa não considerou em suas despesas de custeio os serviços de reparação e manutenção, o que dificultou a construção de dados²⁷¹. Mas vejamos abaixo.

Tabela 6.6 – Receita e despesa da Rede Sul Mineira (1916-1920)

Itens	1916	1917	1918	1919	1920
Receita total	5.372:125\$911	5.013:874\$733	5.439:308\$110	6.868:127\$324	7.308:034\$445
Despesa total	8.128:550\$413	5.537:827\$505	4.330:940\$422	6.099:039\$595	6.573:641\$642
Saldo ou déficit	-2.756:424\$502	-523:952\$772	1.108:367\$688	769:087\$729	734:392\$803
Despesa/receita	151,30	110	79,62	88,8	89,95

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1917-20; para 1916: Relatório da CEFFB – Sul Mineira de 1917, parcialmente publicado em *Hoje: Periódico de Ação Social*, ed. 139 de 03 de novembro de 1921.

À primeira vista, temos a impressão que os resultados financeiros da Sul Mineira começavam a melhorar depois do *funding* de 1916, que de fato pode ter salvado a Companhia da bancarrota quando considerados os resultados financeiros desde 1913/14. Mas há algumas considerações importantes.

A primeira delas é a despesa relativa ao empréstimo de 1910, cujo pagamento havia sido suspenso. Os juros do *funding* realizado em 1916 começaram a ser pagos em 1919, o que pode ser percebido pela substancial elevação das despesas neste ano. A segunda consideração é sobre o serviço de tráfego.

No capítulo 3 mostramos como a Sul Mineira manteve seus serviços de manutenção e reparos bem irregulares, o que parece ter piorado no período dos anos finais e posterior à guerra. O relatório da Inspetoria Federal das Estradas emitido em 1918, sobre os serviços de 1917, já foi bem incisivo quanto ao prognóstico da Companhia, e parece ter compreendido qual era o principal problema da empresa: sua fragilidade financeira herdada dos tempos de Sapucaí, que se perpetuou com a criação da Sul Mineira. Para o inspetor, isso penalizava principalmente as linhas da Minas e Rio e Muzambinho, que não possuíam quaisquer

²⁷¹ Para construção dos dados: MVOP, vários anos; para 1916: RRSB de 1917, parcialmente publicado em *Hoje: Periódico de Ação Social*, ed. 139 de 03 de novembro de 1921; RRVSM, 1924, relativo ao ano de 1923 (dados retrospectivos desde 1913); LIMA, 1934.

encargos financeiros pendentes (BRASIL/MVOP, 1919 relativo a 1918, p. 146/147). O *funding* de 1916 teria comprimido ainda mais a renda da Companhia, apesar do suposto “fôlego” depois de 1917, visualizado na tabela 6.6. Com frequentes atrasos no pagamento da cota de arrendamento e cota de fiscalização devidos à União, não houve investimentos no equipamento e manutenção suficientes para as necessidades da empresa. Abaixo, reproduzimos uma pequena parte do conteúdo do relatório referente a 1917.

Não são, pois, as más condições do Ramal da Barra e seu prolongamento até Passa Três, nem a falta de transportes naquela zona pobre e relativamente despovoada, que produzem o desequilíbrio financeiro em que se debate a Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras, arrendatária da Rede Sul Mineira, e sim a sobrecarga de um extraordinário passivo daquela antiga Companhia Sapucaí (...). Não obstante ter assim sacrificado a conservação da própria Rede, a Companhia não pode satisfazer seus compromissos e resolveu um novo empréstimo (*funding loan*) para com ele ocorrer os juros em atraso do primeiro empréstimo (BRASIL/MVOP, 1919, p. 172 e 173).

Ao contrário do que afirmou o inspetor em seu relatório, acreditamos que o trecho da Linha da Barra tinha sim um grande peso na compressão das receitas. Vimos que o coeficiente de tráfego da Sapucaí, nos anos anteriores ao arrendamento, não ficava abaixo de 100%. Mas o mesmo relatório acertou ao apontar o “buraco financeiro” em que a Companhia se afundava cada vez mais, concomitante ao relaxamento dos serviços de manutenção e substituição de equipamento.

Tabela 6.7 – Dívida passiva da Rede Sul Mineira, em mil-réis (1911 e 1916)²⁷²

Itens	1911	1916
Fundo Social (100 mil ações)	20.000:000\$000	20.000:000\$000
Empréstimo de 50 milhões de francos	29.809:800\$000	29.518:856\$000
Credores diversos	3.341:933\$000	8.755:330\$000
<i>Funding</i> de 6 milhões de francos	-	3.689:857\$000
Total	53.250:733\$000	61.964:043\$000

Fonte: BRASIL/MVOP, 1919, relativo a 1917, p. 172. Elaboração do autor.

Pela tabela 6.7, podemos ver que somente a dívida com o empréstimo francês de 1910 totalizava quase 30 mil contos. Este valor correspondia a praticamente todo o saldo

²⁷² Ao final do contrato de arrendamento, o passivo total era de 60.300 contos, quer dizer, praticamente o mesmo valor de 1916. Como vimos ao final do terceiro capítulo, a Companhia foi liquidada com um déficit de 15 mil contos.

acumulado pela Sul Mineira entre 1910 e 1916. Seus compromissos financeiros estavam muito além da sua capacidade de receitas, e mesmo companhias que tinham maior rentabilidade, como a Paulista e a Mogiana, os serviços relacionados aos empréstimos representaram um peso difícil de administrar, sobretudo depois da Primeira Guerra (SAES, 1981, Cap. IV). Além disso, sendo o capital francês um dos grandes responsáveis por empréstimos estrangeiros no Brasil neste período, a ferrovia foi um dos setores mais beneficiados, e a forma mais comum foi a participação através de ações ou debêntures, mesmo quando os custos e riscos não eram muito bem avaliados. Isto revela o caráter especulativo da praça francesa (LEVY e SAES, 2001). Mas as dívidas com o capital francês não pararam por aí.

Na assembleia geral extraordinária de 12 de março de 1918, que alterou os estatutos e elegeu nova diretoria em virtude de renúncia da diretoria anterior, o diretor geral renunciante afirmou que:

(...) Sendo sua única preocupação, como de toda a diretoria renunciante, o reerguimento financeiro da companhia, não fazia questão de lugar na diretoria, como já havia demonstrado com a sua renúncia do cargo de diretor-presidente e, por isso, qualquer resolução da assembleia a respeito da inclusão ou substituição do seu nome, receberia como uma ordem e a cumpriria de bom grado”²⁷³.

Neste mesmo ano a CEFFB realizou seu segundo empréstimo estrangeiro, com a casa bancária *Bauer, Marchal & Cie.*, sucessores de *Perier & Cie.* Foi autorizada a quantia de 6 milhões de francos a juros anuais de 8%, aproximadamente 3 mil contos réis, segundo o balanço final da Companhia (LIMA, 1934, p. 126)²⁷⁴. No mesmo ano, o governo ainda autorizou a Sul Mineira a elevar suas tarifas em 20%, na tentativa de normalizar o tráfego em suas linhas e melhorar a situação da via permanente²⁷⁵. Mas nem a situação financeira e nem as condições de tráfego da Companhia apresentaram melhorias. Em uma sucessão de eventos, cujas influências políticas foram decisivas, a ferrovia foi revertida ao governo federal para em seguida ser arrendada ao governo mineiro, que declarou ter encontrado a estrada em situação de penúria. Mesmo com o aumento das receitas nos últimos anos de administração da CEFFB, tivemos a oportunidade de ver que a situação do tráfego chegou a níveis deploráveis.

²⁷³ Ata da Assembleia Geral Extraordinária da Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, realizada em 12 de março de 1918. Disponível em: www.jusbrasil.com.br. O Presidente renunciante na ocasião era Armenio Gonçalves Fontes.

²⁷⁴ Este valor equivalia a mais da metade da receita, e a quase toda a despesa de custeio da Sul Mineira em 1918.

²⁷⁵ Diário Oficial da União de 4 de maio de 1919.

Vejamos agora como se saiu a administração estadual quando o assunto era desempenho financeiro, uma vez que já sabemos que no quesito condições de tráfego a Rede de Viação Sul Mineira foi superior em quase todos os pontos.

6.3 DESEMPENHO FINANCEIRO SOB CONTROLE ESTATAL: EFICIENTE OU DEFICITÁRIO?

Ainda que o contrato de arrendamento com a CEFFB tenha sido rescindido em 31 de dezembro de 1920, foi somente a partir de outubro de 1921 que governo mineiro assumiu o controle das linhas da Rede Sul Mineira, ainda sim de maneira provisória. O controle definitivo ocorreu apenas em abril de 1922, quando o novo contrato de arrendamento, desta vez entre Minas Gerais e a União, foi lavrado. Desta forma, o nosso recorte inicial para análise dos resultados financeiros da administração estadual será o ano de 1922.

Uma vez que no quinto capítulo já tratamos das questões relacionadas à reversão das linhas da Sul Mineira ao governo, assim como das condições de tráfego verificadas nos anos 1920, tentaremos nos deter mais especificamente sobre o comportamento financeiro da RVSM. Há um detalhe importante: como tratamos agora de um período relacionado à gestão pública de uma empresa de capital fechado, existem diferenças importantes a se considerar.

A primeira destas diferenças se refere à divisão entre despesas de custeio e despesas de capital, o que praticamente inexistiu durante a fase de administração privada. A CEFFB apenas manteve, durante alguns anos, uma rubrica chamada de “fundo de reserva”, eventualmente utilizada na aquisição de algum equipamento. Já as despesas de custeio são aquelas relacionadas aos serviços do tráfego, como tração, locomoção e via permanente. Itens como conserto de vagões, aquisição de combustível e reparação de linhas e obras de artes, e inclusive as despesas com salários, se inserem nas chamadas verbas de custeio. As despesas de capital contemplam aquelas chamadas de aparelhamento. Situação semelhante ocorreu com a Estrada de Ferro Sorocabana, cujo sistema contábil era um tanto confuso (SAES, 1981, p. 158-160)²⁷⁶.

A segunda diferença está, até certo ponto, ligada à primeira, particularmente ao que diz respeito às verbas classificadas como despesas de capital. Companhias ferroviárias privadas que pretendiam expandir suas linhas ou realizar melhorias estruturais significativas,

²⁷⁶ No caso da Sorocabana, nem mesmo com o controle direto do governo paulista em 1919 chegou-se a criar uma “Conta de Capital”, como tivemos com a Sul Mineira deste 1922 (SAES, 1981, p.160).

costumavam utilizar recursos do fundo de capital, realizar o lançamento de ações e debêntures ou realizar um empréstimo direto. Uma vez administrada pelo Estado, as despesas classificadas como “Conta de Capital” eram contabilizadas como investimentos, mas os recursos saíam diretamente das verbas da pasta (secretarias ou departamentos) de Viação e Obras Públicas.

A partir de 1923, o Ministério da Viação e Obras Públicas dividiu as ferrovias brasileiras em três categorias econômicas, segundo a renda anual de cada uma delas²⁷⁷. Na primeira categoria estavam aquelas cuja renda bruta era superior a 20 mil contos, como Estrada de Ferro Leopoldina, Companhia Paulista e Viação Férrea Rio Grande do Sul. Na segunda categoria estavam as companhias de renda entre 20 e 5 mil contos anuais, como Oeste de Minas e Noroeste do Brasil. E finalmente, na terceira categoria estavam as estradas de ferro com renda abaixo de 5 mil contos. A Sul Mineira se encaixava no segundo grupo, e durante 1923 apresentou a terceira maior renda dentre as 6 companhias de segunda categoria, similar à Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) e à Noroeste do Brasil (NOB)²⁷⁸, ambas sob o controle direto da União, e cuja renda era de aproximadamente 9 mil contos.

Quanto às despesas, há também comparações importantes. Corroborando a afirmação de Julian Duncan (DUNCAN, 1932), as companhias sob a administração pública tendiam a ter gastos menores com administração e pessoal, se comparadas ao período em que estiveram sob a administração privada²⁷⁹. E a Sul Mineira foi um caso clássico. Na época de CEFFB, este gasto variou entre aproximados 7% e 9%. Na época de Rede de Viação Sul Mineira ficou entre 2% e 5%, índices muito menores. Vejamos alguns resultados financeiros.

²⁷⁷ Esta foi uma das alterações que ocorreram nas “Estatísticas” a partir de 1923. Outra modificação positiva foi a ampliação da relação das mercadorias transportadas. Por outro lado, considerando o fim do arrendamento particular em 1921, deixamos também de ter dados mais detalhados sobre a linha de Monte Belo à Passos e Ramal, pois as informações da Mogiana passaram a ser apresentadas de forma conjunta como empresa de primeira categoria.

²⁷⁸ A Noroeste tinha uma extensão de aproximadamente 1.200 quilômetros, e o transporte de gado e seus derivados era significativo em suas linhas. Já a Oeste de Minas possuía quase 2 mil quilômetros de linhas em tráfego, praticamente 800 a mais que os 1.200 da Sul Mineira. Mas a composição de seu tráfego (que era basicamente de itens agrícolas para consumo no Rio de Janeiro, além de certa quantidade de café) e o perfil de parte da região servida a aproxima mais do nosso objeto.

²⁷⁹ É conhecido o caso da Central do Brasil, devido às acusações de servir de cabide de emprego e ingerências políticas. Contudo, também já foi mostrado que devido à extensa rede de 3 mil quilômetros atingida já nos anos 1920 e ao alto volume de tráfego, exigia-se um grande número de funcionários empregados (DUNCAN, 1932, Cap. IX; MARTINS, 1995, Cap. I). Mas a maior parte das ferrovias administradas pelo Estado, principalmente sobre controle dos governos estaduais, apresentaram índices que contrariam a crença da “ineficiência” e “cabide de empregos” (DUNCAN, 1932, Cap. IX; SAES, 1981, Cap. III; QUEIROZ, 2004, Cap. 3).

Tabela 6.8 – Coeficiente de tráfego na Sul Mineira (1922-1934)

Ano	Receita	Despesa	Saldo ou déficit	Coeficiente (%)
1922	8.439:983\$652	7.129:529\$113	1.130:454\$539	84,47
1923	9.028:681\$641	8.865:507\$717	163:173\$924	98,19
1924	11.476:051\$515	11.322:910\$365	153:141\$150	98,67
1925	13.908:506\$055	13.880:965\$060	27:540\$995	99,80
1926	14.490:227\$610	18.006:094\$610	-3.115:867\$000	120,93
1927	16.566:098\$079	22.759:961\$568	-6.193:873\$489	137,39
1928	17.425:565\$571	21.325:859\$961	-3.900:294\$390	122,38
1929	19.347:105\$700	18.509:318\$618	837:787\$082	95,67
1930	14.602:559\$274	17.697:228\$181	-3.094:668\$914	121,19
1931	17.442:521\$723	17.067:092\$939	375:428\$784	97,61
1932	20.146:377\$624	16.910:797\$760	3.235:579\$864	79,00
1933	15.026:073\$610	17.566:495\$248	-2.540:421\$638	116,00
1934	15.205:052\$150	16.763:495\$450	-1.558:443\$300	110,25
Média	14.861:138\$785	15.985.019\$738	-2.554:430\$740	106,27

Fonte: para dados entre 1922 e 1931, RRVSM, 1933, p.13; para 1932 e 1933, LIMA, 1934, p. 194 e 202; para 1934, MVOP, p. 134.

Quando comparamos o comportamento do coeficiente de tráfego entre as fases da administração estadual e privada, fica claro que esta última apresentou índices indiscutivelmente melhores, cuja a média para o decênio foi de 78,54%. Já no período de controle do governo mineiro, a tabela nos mostra uma média muito díspar, de exatos 106,27%, ou quase 30 pontos percentuais acima. Caso analisado o coeficiente por si só, o desempenho financeiro no período de arrendamento à Companhia de Estradas de Ferro Federais pode ser considerado superior ao lapso em que o governo mineiro esteve no comando da Sul Mineira. E mesmo se observarmos a média do coeficiente das ferrovias brasileiras para os anos 1910, veremos que a média de saldo da Sul Mineira estava entre as maiores do país, principalmente entre as estradas de propriedade ou concessão da União (administradas ou não por ela). O índice estava à frente até mesmo de alguns ramais, de concessão federal, de ferrovias cafeeiras como Mogiana e Leopoldina (NUNES, 2016, p.231).

Ainda com base na tabela 6.8, devemos nos ater a alguns detalhes, para que possamos ampliar nosso olhar sobre o desempenho financeiro da RVSM. Quando observamos as receitas entre 1922 e 1929, fica claro que as mesmas apresentaram uma evolução mais ou

menos estável, embora pequena. Já as despesas, entre 1924 e 1927 apresentaram uma ascensão muito alta, cujas cifras têm somente uma pequena queda em 1928, e, aí sim, entre 1929 e 1934 um movimento de baixa. Assim, nos perguntamos: por que o comportamento das despesas apresentou esta alta tão significativa, ao mesmo tempo em que as receitas não?

Tabela 6.9 – Despesas de Custeio na Sul Mineira (1922-1934)

Itens	1922		1923		1924		1925		1926	
	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%
Administração	379:230\$002	5,34	370:674\$316	4,25	367:606\$549	3,31	570:702\$118	4,27	486:547\$482	2,75
Telégrafo e tráfego	999:100\$081	14,07	1.205:505\$399	13,81	1.424:644\$975	12,83	1.675:967\$523	12,53	1.980:071\$797	11,21
Locomoção	3.526:971\$284	49,67	4.616:238\$456	52,90	6.270:444\$329	56,49	7.150:168\$148	53,48	8.383:147\$320	47,48
Via permanente	2.195:250\$605	30,92	2.533:674\$336	29,03	3.038:174\$792	27,37	3.973:472\$783	29,72	6.082:976\$305	34,45
Diversas e eventuais	-	-	-	-	-	-	-	-	722:749\$266	4,09
Total do custeio	7.100:551\$972	100,0	8.726:092\$557	100,0	11.100:870\$645	100,0	13.370:310\$572	100,0	17.655:492\$370	100,0

Itens	1927		1928		1929		1930		1931	
	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%
Administração	587:060\$674	2,63	879:122\$063	4,19	663:469\$366	3,52	840:603\$834	4,86	880:380\$689	5,28
Telégrafo e tráfego	2.697:662\$741	12,08	3.048:286\$202	14,53	2.669:402\$038	14,17	2.582:564\$244	14,92	2.655:465\$387	15,93
Locomoção	11.538:464\$644	51,66	10.527:721\$584	50,18	9.265:796\$113	50,40	7.935:156\$905	45,85	7.822:356\$120	46,92
Via permanente	6.551:382\$969	29,33	6.522:985\$191	31,09	5.294:570\$377	28,11	5.660:694\$620	32,70	4.887:506\$668	29,31
Diversas e eventuais	960:919\$320	4,30	-	-	488:015\$043	2,65	288:530\$930	1,67	426:726\$745	2,56
Total do custeio	22.335:490\$348	100,0	20.978:115\$040	100,0	18.381:252\$937	100,0	17.307:500\$533	100,0	16.672:435\$609	100,0

Itens	1932		1933		1934	
	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%
Administração	3.533:937\$352	20,97	876:750\$484	5,14	846:751\$321	5,05
Telégrafo e tráfego			2.977:778\$804	17,46	3.099:562\$054	18,49
Locomoção	7.386:812\$732	43,83	7.234:151\$239	42,41	6.843:255\$244	40,82
Via permanente	5.607:436\$041	33,27	5.196:366\$571	30,47	5.078:066\$979	30,29
Diversas e eventuais	326:420\$611	1,94	771:747\$150	4,52	895:859\$852	5,34
Total do custeio	16.854:606\$736	100,0	17.055:794\$248	100,0	16.763:495\$450	100,0

Fonte: MVOP, referente aos anos de 1922 a 1934; para 1928, MINAS GERAIS, 1929b.

Quando destrinchamos os itens que compõe as despesas, encontramos (além dos fatos indicados no capítulo 3) outra evidência que nos liga à tese do descuido da antiga Sapucaí com os serviços de manutenção e até mesmo combustível, conforme vimos nos capítulos 3 e 5. A tabela 6.9 nos permite visualizar que foi exatamente entre 1924 e 1927 que os gastos com “tração” e “via permanente” tiveram uma ascensão mais vertiginosa, comprimindo seriamente as receitas. Façamos algumas considerações.

Segundo Flávio Saes, os principais componentes de despesas de custeio de uma estrada de ferro são gastos com o pessoal (ou salários), que ficam em torno de 50% do total, mas podendo até ultrapassar este índice, e o gasto com combustível (SAES, 1981, p.129-130). Este item, que faz parte da rubrica “locomção”, tende a ficar em torno da metade dos gastos totais com material de uma estrada. Dessa forma, o gasto total com salários e combustível alcançaria algo em torno de 75% das despesas de custeio de uma ferrovia (SAES, 1981, p.130). Ainda segundo este autor, das três maiores companhias ferroviárias do estado de São Paulo (Paulista, Mogiana e Sorocabana), aquela administrada pelo governo estadual era a que possuía o menor índice de despesas com pessoal em relação à despesa de custeio (SAES, 1981, p. 136-138). Sorocabana e Sul Mineira possuíam, dessa forma, um comportamento semelhante quando o assunto era salários como percentual da despesa total. O índice de ambas estava entre os mais baixos quando comparamos com outras companhias do mesmo porte. O percentual tinha uma média de 45% na ferrovia paulista e de 46% na estrada mineira, o que as deixam com médias um pouco abaixo do considerado usual. E apesar do aumento do índice quando comparados com a fase de administração privada, este mesmo aumento foi acompanhado de um incremento do tráfego e serviços de reparação, o que confirma a tese de Julian Duncan sobre o aumento de eficiência das ferrovias administradas pelos seus respectivos estados (DUNCAN, 1932, Parte II).

Contudo, na Sul Mineira observamos dois pontos de inflexão quando o assunto são despesas de custeio. O primeiro deles se refere ainda às despesas com combustível. Entre 1927 e 1930 a média do gasto foi de apenas 37,32%, sendo que o maior gasto foi em 1929, quando as despesas com carvão e lenha ocuparam praticamente 41% do total das despesas com materiais. São índices significativos, sem dúvida, mas que estão abaixo da média geral das companhias ferroviárias. Lembramos ainda que, como vimos na tabela 5.3, a compra de carvão atingiu sua maior média exatamente nestes anos, exclusive 1930. Só que ocorre ainda que a Sul Mineira possuía um alto gasto com reparações em carros, vagões e locomotivas. E como as despesas com oficinas também são contabilizadas na rubrica “locomção”, descortinamos o outro motivo do seu aumento de gastos. A média de gastos de materiais com

reparos entre os mesmos 1927 e 1930 foi de 37,09% do total da Sul Mineira, percentual quase idêntico ao gasto com combustível. São evidências de duas questões: o impacto do relevo altamente acidentado, e o velho problema da “herança” do descuido da Sapucaí, cuja insuficiência de substituição do material rodante nós tivemos a oportunidade de verificar no terceiro capítulo.

O outro ponto de inflexão quando comparamos as despesas da Sul Mineira com outras ferrovias foi o alto gasto com a rubrica “via permanente”. E, novamente, a situação herdada da CEFFB foi o principal motivo para isso. Em 1926 este gasto chegou a quase 35% do total com despesas de custeio, índice bastante alto.

Por último, destacamos a contribuição das despesas com salários no montante dos gastos totais da Rede de Viação Sul Mineira. Como já observamos, o crescimento mais vertiginoso das despesas se deu entre 1924 e 1927, e foi justamente até este último ano que a empresa atingiu o máximo de trabalhadores em serviço. Entre 1928 e 1930 (RRVSM, 1931, quadro 15) houve o início de um processo de diminuição de empregados, embora concomitante ao aumento de gastos com salários. Verificamos que a média de participação das despesas com pessoal foi de 46,34% durante a administração estadual no período entre 1922 e 1930. Entre 1922 e 1927 ocorreu um comportamento de queda ininterrupta, variando de 51,14% a 41,17%. Entre 1928 e 1930 partiu de 42,24% e chegou a 48,98%. Já estão incluídos aí os gastos com administração geral, além de fiscalização federal, representação do governo mineiro e até mesmo a contribuição compulsória para a Caixa de Aposentadoria e Pensões. Estes três últimos são despesas que se dividiam entre despesas “diversas e eventuais”, que integravam o custeio, e despesas “acessórias”, que estas sim não faziam parte do custeio, mas sim das despesas totais. Caso fossem excluídas, teríamos um índice de despesas com salários ainda mais baixo, e em alguns anos na casa de 30%.

Além disso, também ocorreu um processo quase ininterrupto (as exceções foram 1927 e 1929) de aumento de salários (RRVSM, 1931, quadro 16), o que em muito contribuía para pressionar os gastos gerais das estradas de ferro, pois eram pressionados pela desvalorização da moeda nacional (SAES, 1981, Cap. III).

Abaixo, a tabela 6.10 nos ajuda a compreender a tendência das despesas com pessoal durante os anos de administração da Rede de Viação Sul Mineira.

Tabela 6.10 – Despesas com pessoal na Sul Mineira (1922-1933)

Ano	Nº ferroviários		Despesa		Salário médio anual	
	Quantidade em 31/12	Variação (1922=100)	Valores em mil-réis	Variação (1922=100)	Valores em mil-réis	Variação (1922=100)
1922	2.818	100	3.647:672\$683	100	1:250\$500	100
1923	3.129	111	4.446:008\$232	122	1:372\$838	110
1924	3.216	114	5.379:293\$665	147	1:653\$500	132
1925	2.991	106	6.304:529\$220	173	1:993\$180	159
1926	3.604	128	7.976:376\$015	219	2:144\$190	171
1927	4.212	149	9.369:550\$962	257	2:140\$900	171
1928	3.751	133	9.222:177\$530	253	2:276\$030	182
1929	3.507	124	8.545:435\$473	234	2:258\$394	181
1930	3.460	123	8.669:356\$856	238	2:312\$480	185
1931	3.469	123	-	-	2:659\$454	213
1932	3.488	124	-	-	2:693\$434	215
1933	3.664	130	-	-	2:535\$458	203

Fonte: para dados entre 1922 e 1930, RRVSM, 1931, quadros 15 e 16. Para dados entre 1931 e 1934, LIMA, 1934, quadro nº 5. Elaboração do autor.

Quando comparamos os dados desta tabela com as despesas totais da tabela 6.9, assim como o percentual dos gastos totais com pessoal entre 1922 e 1930, chegamos a duas conclusões interessantes. A primeira delas é a confirmação da fala do diretor da estrada, que liga o aumento do número de empregados entre 1922 e 1927 aos serviços de aparelhamento e reparos, carentes no período anterior ao arrendamento estadual²⁸⁰. As despesas com locomoção e, notadamente, via permanente, cresceram sem intervalos até exatamente o ano de 1927. Depois disso, a queda das despesas absolutas destes serviços esteve acompanhada pelo decréscimo do número de empregados, que foi na casa de 17%, concomitante ao aumento de salários. Este mesmo aumento ainda se verificou até 1932, quando o número de empregados também registrou um acanhado aumento²⁸¹.

A segunda conclusão a que chegamos foi que a queda do número de empregados, e suas respectivas despesas, não foi acompanhada de queda da sua participação relativa dos totais da Sul Mineira. Agora pouco mencionamos que entre 1928 e 1930 o índice de participação dos gastos com salários sofreu uma ligeira alta. Evoluiu quase 8%, quando comparamos os 41,17% de 1927 com os 48,98% de 1930. Além do aumento dos salários, a

²⁸⁰ Tratamos deste assunto entre o final do quarto e começo do quinto capítulo, cujo caso a Sul Mineira não foi o único, a exemplo da VFRGS e Sorocabana (DUNCAN, 1932). O mesmo parece ter ocorrido com a Noroeste ou NOB, administrada diretamente pela União em toda a sua extensão a partir de 1918 (QUEIROZ, 2004).

²⁸¹ Entre 1930 e 1934 percebemos uma pretensa tendência ao aumento de gastos totais com pessoal e com a administração. Sobre isto falaremos com mais detalhes no sétimo capítulo.

queda significativa dos gastos com materiais elevou a participação do gasto com pessoal, ainda que este tenha decaído em termos absolutos. Os efeitos da diminuição das despesas com material aparecem de forma mais clara quando levamos em conta o período entre 1927 e 1931, quando o custeio decresceu de forma considerável. As rubricas mais atingidas foram aquelas do gasto total com locomoção e via permanente, que atingiu 18 mil contos no primeiro ano (1927), mas despencou para menos de 13 mil contos no segundo (1931).

O Terceiro item mais dispendioso da despesa era a rubrica “telégrafo e tráfego”. Na maior parte dos anos, os gastos somente com telégrafo ficavam entre 10 e 11% deste grupo. Algumas exceções são notáveis, como em 1927, quando o índice atingiu 32% do total da divisão, e 1930, quando somente 3% das despesas foram com telégrafo (que também incluía despesas com telefone). Mas no geral, o gasto da maior parte desta rubrica se concentrava maciçamente nas despesas com tráfego, cuja média era em torno de 90%. E ao contrário dos demais itens, exceto “administração”, esta despesa voltou a crescer depois de 1930, tendo inclusive aumentado a sua participação relativa. A média total entre 1922 e 1934 foi na casa de 14% do total do custeio. Houve uma pequena diferença quando observamos o total no período da RVSM, de 13,35%, e o pequeno lustro 1931-1934, de 17,29%. O fato curioso é que, à exceção de 1927, foi exatamente durante a queda de participação absoluta e relativa das despesas com “locomoção” e “via permanente” que o aumento dos gastos com “telégrafo e tráfego” se deu de maneira mais intensa. Quanto a isso, temos uma hipótese que apenas parcialmente pode ser testada.

O que configura o item “tráfego” é basicamente o movimento de trens e seus respectivos serviços nas estações, sendo estes os maiores responsáveis pelas despesas. O item “serviço central” não atinge 10% em nenhum exercício, embora a sua evolução tenha sido a mais significativa. De qualquer forma, os gastos gerados por esta rubrica se dividiam entre os remunerados, relacionados ao transporte de mercadorias, passageiros e animais, e os não remunerados, envolvidos na movimentação de trens de serviço da própria estrada ou especiais (a exemplo do deslocamento de comitivas para algum evento ou mesmo transporte de tropas). Assim, o usual é que houvesse um crescimento quase “natural” do movimento de trens e estações por conta do incremento do tráfego, considerando que existisse um aumento do transporte de passageiros e cargas em escala ascendente, ainda que pequenas (aumento da população e comércio da região). Desse modo, haveria uma demanda crescente constante nesta rubrica. Mas ocorreu que o movimento do tráfego na Sul Mineira foi altamente oscilatório, seja de animais ou de mercadorias. O transporte de passageiros, após constante

alta até 1928, entrou em descenso quase anual até o ano de 1934, como veremos com detalhes mais à frente. Com o exposto, os gastos com o subitem “serviço dos trens” foram aqueles que apresentaram a menor variação, embora jamais deixassem de representar o segundo lugar nas despesas com “tráfego”.

Já as despesas do subitem “serviço das estações e armazéns” apresentaram um comportamento de evolução considerável. E precisamente aqui é que está nossa hipótese: foi justamente a partir do início da operação do armazém regulador de Cruzeiro em 1926²⁸², e sua respectiva ampliação em 1928 (que ocorreu concomitante o aluguel e uso de outros armazéns em diversas estações), que as despesas pertinentes à armazenagem demonstraram uma tendência de alta constante, embora não muito significativa em todos os anos. Seria necessária uma informação mais precisa da própria diretoria da empresa para confirmar isto, mas cremos que, com os dados que temos, esta hipótese responde satisfatoriamente pela maior parte do comportamento inverso desta rubrica, quando comparada às outras duas já analisadas. E não somente isso: enquanto as despesas com tráfego apresentaram tendência ascendente e participação relativa mais significativa, na contramão das duas principais rubricas, os gastos específicos com “estações e armazéns” não tiveram queda absoluta em nenhum ano verificado, além de comportamento ascendente na participação relativa entre 1925 e 1931, sendo este o momento em que o armazém de Cruzeiro entrou em operação. E este desempenho pode ser visualizado na tabela 6.11

²⁸² Não encontramos referências sobre a data exata de inauguração do armazém de Cruzeiro, mas acreditamos ter sido durante o primeiro semestre de 1926. A mensagem do presidente do estado deste ano, além da referência do relatório de 1927 da RVSM, são duas fontes que indicam o funcionamento do mesmo armazém já em 1926 (assim como o uso de armazéns arrendados), embora, ao que parece, ainda com capacidade limitada. Em agosto de 1928 o mesmo foi ampliado (RRVSM, 1929, p. 9-10). Sobre este assunto falaremos a respeito no item sobre o transporte de café.

Tabela 6.11 – Participação dos itens das despesas com tráfego na Sul Mineira (1922-1934)

Ano	Serviço central		Serviço dos trens		Estações e armazéns		Total	
	Valores em mil-réis	Participação (%)	Valores em mil-réis	Participação (%)	Valores em mil-réis	Participação (%)	Valores em mil-réis	Variação (1922=100)
1922	53:564\$150	5,97	271:784\$227	30,30	571:586\$016	63,73	896:934\$393	100
1923	62:475\$923	5,80	312:717\$328	29,03	701:848\$888	65,16	1.077:042\$139	120
1924	74:297\$274	5,76	396:695\$938	30,77	818:301\$518	63,47	1.289:294\$730	144
1925	83:770\$150	5,52	493:124\$690	32,48	941:159\$825	62,00	1.518:054\$665	169
1926	93:260\$187	5,24	566:547\$309	31,84	1.119:532\$089	62,91	1.779:339\$585	198
1927	104:644\$102	5,14	618:774\$270	30,40	1.311:451\$193	64,45	2.034:869\$565	227
1928	-	-	-	-	-	-	-	-
1929	238:755\$530	9,56	572:965\$924	22,93	1.686:715\$129	67,51	2.498:436\$583	278
1930	221:406\$595	8,86	539:917\$400	21,58	1.741:069\$825	69,58	2.502:393\$820	279
1931	153:528\$387	6,00	605:928\$876	23,68	1.798:725\$069	70,31	2.558:182\$332	285
1932	-	-	-	-	-	-	-	-
1933	237:991\$004	8,33	721:972\$693	25,27	1.896:894\$621	66,40	2.856:858\$318	318
1934	235:588\$098	7,92	755:861\$187	25,42	1.982:341\$062	66,66	2.973:790\$347	331

Fonte: MVOP, referente aos anos entre 1922 e 1934. Elaboração do autor.

Para finalizar nossa análise dos dados contidos na tabela 6.9, referente ao perfil das despesas de custeio da Sul Mineira durante a administração estadual, observemos o comportamento do quarto item em importância de despesa, “administração”²⁸². O campo “administração”, embora não analisado pelos autores que estudaram o comportamento do custeio de outras ferrovias, em perspectiva comparada se comportou de maneira semelhante aos demais itens: apresentou médias melhores quando cotejado com os anos de arrendamento às empresas privadas (DUNCAN, 1932; TOPIK, 1987). Em números redondos, esta rubrica apresentou no período 1922-1934 uma média de apenas 4% do total do custeio, contra 9% na época da CEFFB (MVOP, vários anos).

Contudo, há duas observações importantes a serem feitas: a primeira delas é que a tendência dos gastos absolutos se comporta de forma quase que inversa àquela observada no custeio da “locomção” e “via permanente”, uma vez que somente a partir de 1928 a evolução foi mais acentuada; a segunda observação se pauta nos índices percentuais, que no período anterior à criação da Rede Mineira de Viação apresentaram taxas menores se comparado com o lapso 1931-1934, sendo 3,90 no primeiro momento e 5,16% no segundo. Este índice acima de 5% foi registrado somente em 1922, se consideramos o período de administração da Rede de Viação Sul Mineira, possivelmente reflexo ainda da herança da CEFFB.

Antes de finalizarmos esta seção, deixamos claro que o não uso da relação das despesas por unidade média ou por quilômetro trafegado se justifica pela ausência de comparações mais específicas neste capítulo. Como a intenção é analisar o comportamento das despesas, assim como as supostas causas do seu aumento sobremaneira significativo em alguns anos, os índices comparativos seriam pouco profícuos.

Dessa forma, o que averiguamos nesta seção, com a análise das várias tabelas e demais informações apresentadas, foi que as despesas da Sul Mineira tiveram uma tendência de alta muito superior à tendência de suas receitas. A partir de 1928 houve uma tendência de declínio, cuja estabilidade parece ter ocorrido somente entre 1930 e 1931. Os principais itens responsáveis por esta situação, por ordem de importância, foram as rubricas “locomção” e “via permanente”. Em ambos os casos, boa parte da forte evolução dos gastos estava vinculada à situação delicada que a antiga Sapucaí permitiu a que se chegasse, o que ficou mais evidente no caso da “via permanente”. Uma vez que analisamos os dados deste capítulo

²⁸² O item “diversos e eventuais” é composto por uma ampla variedade de componentes que perfazem suas despesas, inclusive de salários não propriamente de funcionários da empresa. Por este motivo, não faremos uma análise desta categoria.

com o que apresentamos nos capítulos 3 e 5, que versaram sobre a administração e condições de via e tráfego durante os períodos de administração particular e administração estatal, reforçamos e oferecemos uma pequena contribuição à tese de que os serviços oferecidos por uma empresa pública no Brasil não são forçosamente inferiores ou mais perdulários quando comparados aos seus congêneres de caráter privado. Importa ainda dizer que a situação anterior ao controle público e o quadro econômico vigente também são grandes variáveis quando falamos em comportamento de despesas e receitas.

Entre os anos finais da década de 1920 e começo dos anos 1930, a Sul Mineira pareceu ter tido relativo sucesso no controle de suas despesas de custeio. Mas, infelizmente, o quadro econômico que se apresentou exatamente neste momento não permitiu que suas receitas tivessem o mesmo comportamento de outrora, quando quedas bruscas e instabilidade da renda do tráfego alteraram o perfil verificado nos anos 1920. Com todo o exposto, não há como negar que o comportamento foi de um perfil deficitário (tabela 6.8), o que não permite nos dizer que foi ineficiente. A exemplo de casos como a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (DUNCAN, 1932, Cap. VII), Sorocabana (DUNCAN, 1932, Caps. VI e VIII; SAES, 1981, Cap. 3), Noroeste (QUEIROZ, 2004, Cap. 3) e mesmo a própria Central do Brasil (TOPIK, 1987, Cap. 4), a melhora dos serviços, reparos e incremento do transporte foram acompanhadas de piora dos regimes financeiros, em geral de tendência deficitária. Baixas tarifas, linhas ou ramais de caráter deficitário – fosse pela herança de companhias falidas com baixo transporte de mercadorias, fosse pela razão de sua construção, que almejasse objetivos estratégicos, políticos ou “apenas” para transporte de passageiros –, inflação e desvalorização monetária constantes, além de crises econômico-financeiras mundiais, foram alguns dos grandes problemas enfrentados por ferrovias públicas como a Sul Mineira. Se a isso adicionarmos a situação que se desenha (em algumas regiões como o Sul de Minas Gerais) nos anos finais de nosso estudo, o começo de uma concorrência mais substancial do transporte rodoviário, temos condições altamente desfavoráveis à melhoria financeira das estradas de ferro em nosso país.

Mas nos perguntamos se, mesmo assim, as receitas geradas pelo transporte na Sul Mineira não poderiam ter exibido um desempenho melhor. O quadro econômico da região e mesmo do país o permitia? É o que tentaremos ver agora, através do que compunha a receita do tráfego na Sul Mineira, e os possíveis reflexos em seu desempenho operacional.

6.4 O PERFIL DA RENDA DO TRÁFEGO E DO TRANSPORTE NA SUL MINEIRA

Uma vez descortinado o movimento das despesas na Sul Mineira, passaremos agora às razões que estiveram envolvidas no movimento das rendas do tráfego. No segundo capítulo, que tratou de Minas e suas ferrovias, chegamos a indicar um perfil de transporte para cada estrada e sua respectiva zona no estado. Dessa forma, conseguimos ter uma melhor noção da diversidade produtiva e comercial mineira, além dos limites e desigualdades que permeavam este quadro heterogêneo.

Em outro momento, mencionamos a classificação econômica que o Ministério da Viação e Obras Públicas utilizou em seus relatórios a partir de 1923. Fizemos uso desta classificação ao analisar o perfil do tráfego da Sul Mineira, sobretudo nos momentos em que a perspectiva comparada foi utilizada. Estas categorias foram divididas pela renda bruta, na qual as empresas do primeiro grupo possuíam um montante acima de 20 mil contos, como a Central do Brasil, Leopoldina e Sorocabana. Este grupo era composto por uma lista que variou de 9 a 11 empresas, sendo a maior parte delas localizadas na região sudeste, embora houvessem estradas de quase todas as regiões do país, como a *Great Western*, no nordeste, e a própria VFRGS, no sul.

A segunda categoria, aquela que mais nos interessa por envolver a Sul Mineira, abarcava as estradas cuja renda se situava entre 5 e 20 mil contos de réis. Sempre foi o menor grupo, e no período que nos ocupamos o número de empresas variou entre 4 e 7. Era um grupo onde boa parte das estradas pertenciam à região sudeste, e em 1930 três das empresas de segunda categoria estavam localizadas em Minas Gerais, que além da EFOM e RVSM também contou com a Estrada de Ferro Vitória a Minas a partir de certo momento. Com a criação da Rede Mineira de Viação em 1931, este perfil foi alterado.

Por fim, tínhamos ainda as estradas de ferro da terceira categoria, cujo grupo era o mais numeroso de todos. Era formado por pequenas ferrovias, cuja localização também se concentrava na região sudeste, além de englobar todas as estradas da região norte. Era o grupo de maior abrangência geográfica, pois nele estavam empresas como E. F. Madeira Mamoré (Amazonas)²⁸³, Paracatu (Minas Gerais), Goiás (Goiás e Minas) e D. Tereza Cristina (Santa Catarina).

De uma maneira geral, a principal fonte de renda do transporte de uma estrada de ferro brasileira se dividia nos seguintes grupos: animais, bagagens e encomendas, mercadorias e passageiros. Entre 90 e 95% das receitas operacionais provinham destes quatro

²⁸³ Embora a Madeira Mamoré estivesse localizada no atual estado de Rondônia, este foi criado somente em 1982, quando até então pertencia ao estado do Amazonas.

itens. Um quinto grupo classificado por “diversos e eventuais”, que poderiam incluir receitas de serviços como telegramas, armazenagens e comissões, costumavam ocupar de 5% a 10% da renda proveniente dos serviços de tráfego das companhias (MVOP, vários anos), se ainda consideradas as “receitas acessórias”. Dessa forma, deteremos nossa análise naquelas quatro primeiras rubricas, sendo aquelas capazes de provocarem maiores variações nas receitas operacionais, além de representarem um ótimo termômetro para a economia de uma região²⁸⁴.

As receitas provenientes das mercadorias eram aquelas que quase sempre geravam o maior percentual da renda do tráfego de uma estrada de ferro, independente da sua classificação econômica e localização geográfica (MVOP, vários anos). Durante o período que nos ocupamos, apenas em alguns casos as receitas dos passageiros ocuparam a primeira posição, embora em um número um pouco maior de companhias seu índice percentual estivesse próximo àquele das mercadorias. Comparativamente às outras ferrovias classificadas como 2ª categoria, o índice de participação das mercadorias na receita total da Sul Mineira, salvo poucas exceções, era o menor dentre elas. O índice jamais ultrapassou 65% do total. Para se ter uma ideia, no ano de pior participação, 1923, as mercadorias não contribuíram com mais do que 41,08% do total, onde a segunda colocada, EFOM, apresentou uma taxa de 50,98%. Tendo como referência o ano de 1927, cuja participação teve um comportamento médio, a Sul Mineira apresentou apenas 55,34% da receita do tráfego proveniente das mercadorias, sendo 77,23% na Bahia e Minas e 74,88% na Vitória a Minas os maiores percentuais. Ainda naquele mesmo ano, o segundo menor índice também foi da Oeste de Minas, com próximos 56,16%. Para a construção da tabela abaixo, separamos na rubrica “diversas e eventuais” as receitas próprias desta coluna, além daquelas identificadas como “telegramas” e “armazenagem”²⁸⁵.

²⁸⁴ Em termos de análise, acreditamos que a divisão nestas categorias torna o trabalho mais profícuo, pois fornece uma melhor perspectiva das variações cíclicas e ocasionais de cada item, que em diversas ocasiões possuíam comportamentos independentes entre si. O método contábil de cada ferrovia também pode influenciar esta divisão. A própria Sul Mineira separava as rendas provenientes de “telegramas”, “armazenagens” e “comissões” em categorias à parte daquela identificada como “diversas”. Já Flávio Saes, que se debruçou sobre o estudo das companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana (as maiores ferrovias paulistas), dividiu as receitas operacionais em apenas três categorias, com suas respectivas subdivisões: tráfego de passageiros, inclusive bagagens e encomendas; tráfego de mercadorias, inclusive animais em trens de cargas; e por fim, rendas diversas (SAES, 1981).

²⁸⁵ As receitas apresentadas pelo MVOP ainda eram compostas pelos itens “carros” e “acessórias”, sendo estas discriminadas em coluna separada da renda do tráfego. Porém, pela comparação de valores, percebemos que “acessórias” também incluíam, dentre outras receitas, aquelas provenientes com comissões por arrecadação de impostos, item que de forma indireta também estava ligado aos serviços necessários ao tráfego. Porém, devido ao fato da verba “receitas acessórias” incluir em alguns anos o pagamento de garantias de juros, fizemos a opção por não a considerar no total da receita do tráfego nos anos de 1910 e 1913, na qual a Sul Mineira recebeu as

Tabela 6.12 – Composição da receita do tráfego, em % (1910-1934)

Ano	Passageiros	Bagagens e encomendas	Animais	Mercadorias	Diversas e eventuais
1910	21,69	4,95	15,02	56,25	2,08
1911	25,03	5,84	13,89	53,18	2,06
1912	25,97	6,75	12,50	52,65	2,13
1913	26,75	7,28	11,30	52,68	1,98
1914	26,75	6,10	12,42	50,58	4,15
1915	22,20	5,55	12,42	54,95	4,88
1916	23,80	6,17	15,20	48,50	6,09
1917	26,08	7,23	12,60	47,90	5,59
1918	25,10	7,17	14,20	47,20	6,32
1919	22,49	8,64	12,12	49,99	6,75
1920	27,66	9,29	10,95	44,72	7,38
1921	26,43	8,49	9,04	48,35	7,69
1922	28,35	9,12	9,07	45,69	7,77
1923	30,45	9,59	10,34	41,08	8,54
1924	25,90	9,89	9,41	45,75	8,65
1925	24,59	11,05	6,55	49,85	7,96
1926	21,28	10,91	5,92	52,87	8,42
1927	22,46	9,67	6,39	55,34	6,13
1928	23,17	9,14	6,54	55,27	5,88
1929	17,36	7,58	5,79	57,90	11,37
1930	17,81	8,02	6,78	54,39	13,00
1931	15,21	6,74	6,59	59,09	12,37
1932	11,88	5,18	3,60	40,57	38,76
1933	18,81	8,11	6,19	64,63	2,26
1934	21,54	8,98	6,68	60,03	2,77
Média I	24,85	6,81	12,96	50,78	4,49
Média II	21,47	8,77	6,91	52,50	10,30
Média III	23,21	7,90	9,66	51,58	7,64

Fonte: MVOP, referente ao lapso 1910-1934, exceto 1928; para 1928, RRVSM, 1930. Elaboração do autor. Média I se refere ao subperíodo 1910-1920. Média II se refere ao subperíodo 1922-1934. Média III se refere a todo o período (1910-1934).

As informações sobre a composição do tráfego na Sul Mineira revelam que a segunda maior fonte de receitas foi o transporte de passageiros. Já o item que ocupou o terceiro lugar entre as principais fontes de renda variou de acordo com o período, sendo que ora predominaram os “animais” e ora as “bagagens e encomendas”²⁸⁶. Cabe pontuar que nas

respectivas garantias. O percentual verificado em “acessórias” nunca atingiu 6% do total da receita, e se a desconsiderarmos no cálculo para o total, as demais rendas não chegam a variar 2%.

²⁸⁶ A renda gerada pelo item “bagagens e encomendas” no ano de 1922 foi maior que aquele apresentado pelos animais, mas a partir de abril deste ano o estado de Minas Gerais assumiu definitivamente o controle da estrada. No tempo em que esteve sob arrendamento estadual, com o nome de Rede de Viação Sul Mineira, somente o

ferrovias brasileiras, de maneira geral, a maior parte das receitas operacionais advinham do transporte de mercadorias. Em alguns poucos casos, a receita proveniente dos itens “diversos e eventuais”, e com mais frequência “passageiros”, responderam pela maior parte da renda. Foi o caso do Ramal de Paraisópolis da Sul Mineira. Considerando ainda o nosso objeto de estudo, a tabela 6.12 nos mostrou que foram raros os momentos em que houve qualquer variação abrupta no percentual de qualquer item²⁸⁷. Mas são nítidas algumas tendências que ocorrem ao longo do período estudado, como podemos visualizar no gráfico abaixo.

Fonte: vide tabela 6.12.

Tanto a tabela 6.12 quanto o gráfico 6.1 nos servem como esteio para análise do comportamento de cada rubrica. Examinemos, primeiramente, a principal fonte da receita do tráfego na Sul Mineira: o transporte de mercadorias. O primeiro item analisado será aquele que, na visão da administração da companhia, foi o principal produto de exportação: o café.

ano de 1923 foi aquele em que a renda dos animais foi maior que de bagagens e encomendas. Exatamente o oposto do que aconteceu no período em que a ferrovia esteve sob administração privada. Mas nos anos posteriores à guerra, como veremos ao longo deste capítulo, podemos perceber a tendência à inversão de participação das rendas.

²⁸⁷ Em 1932 a participação do item “diversas e eventuais” foi de 38,76%, sendo que a média para o período foi próxima a 7%. Acreditamos que a explicação para este movimento repentino esteja na Revolta Constitucionalista de 1932, pois foram três meses de transportes especiais de materiais e tropas militares.

6.4.1 O PRINCIPAL OU SÓ MAIS UM? O TRANSPORTE DE CAFÉ NA SUL MINEIRA

No primeiro capítulo de nossa tese, fizemos uma pequena síntese dos produtos que, de acordo com as regiões no país, compunham o transporte de mercadorias pelas estradas de ferro. No segundo capítulo mostramos um pouco deste mesmo quadro para cada região mineira, reflexo do perfil produtivo de cada espaço. Nesta perspectiva, foi possível perceber quais lugares possuíam produção de café de certa relevância. Dentre tais lugares, estava o Sul de Minas Gerais. Mas a maior parte dos municípios onde a expansão foi mais vigorosa era servida diretamente pela Mogiana, ou ao menos por ela realizavam parte de seu embarque. Segundo o Censo de 1920, os 5 principais municípios sul-mineiros em área cultivada com o café eram: Monte Santo de Minas, São Sebastião do Paraíso, Jacutinga, Machado e Guaranésia. Os dois primeiros e o último município eram servidos pela Mogiana no Ramal de Passos. Jacutinga estava na Linha do Sapucaí da Sul Mineira desde 1898 (à época como Cia. Viação Férrea Sapucaí), mas muito próxima do entroncamento com os trilhos da Mogiana pelo Ramal de Itapira. Já Machado, foi servida diretamente por linha férrea somente em 1928, através da Estrada de Ferro Machadense. Na prática não foi mais que um prolongamento do Ramal de Alfenas da Sul Mineira, de apenas 40 quilômetros. Em resumo, os municípios com produção de café mais significativa, salvo exceções como Machado, Três Pontas e Varginha, estavam colados ou muito próximos à fronteira paulista (SAES e CASTILHO, 2016, p. 98-100), e seu respectivo transporte não era realizado pela Sul Mineira. Dessa forma, o potencial de aumento de receitas provenientes de fretes do café era limitado na ferrovia objeto de nosso trabalho.

Além do acima exposto, a época que nos ocupamos foi caracterizada por problemas de superprodução, desvalorização da moeda e variações severas da rubiácea, e isso não deixou de preocupar as diretorias das ferrovias que a transportavam. No relatório referente ao ano de 1910, a Rede Sul Mineira já reconhecia que a queda da produção de café em 1909 foi uma das grandes responsáveis pela diminuição da receita da companhia²⁸⁸. A diferença na renda para menos teria sido de 400 contos, ou 25% do total registrado neste ano. Em 1911 a Companhia expressou a mesma preocupação.

Acontece que para o período de administração privada, não possuímos muitas informações sobre a renda proveniente do transporte de café, mas somente a quantidade, o que dificulta uma relação mais apurada e prolongada entre receita das mercadorias e receita

²⁸⁸ Uma diferença de quase 10 mil toneladas, sendo 23 mil em 1909 e 14 mil em 1910.

operacional. Todavia, os dados disponíveis nos possibilitaram chegar a análises conclusivas sobre a influência do transporte de café para as receitas geradas pelo tráfego na Sul Mineira. As informações podem ser observadas na tabela abaixo.

Tabela 6.13 – Participação do café na renda das mercadorias (1913-1933)

Ano	Receita das mercadorias	Receita do café	% da participação das mercadorias na receita total	% da receita do café sobre as mercadorias
1913	2.823:274\$400	809:191\$800	52,68	28,66
1914	2.569:770\$600	864:801\$400	50,58	33,65
1915	2.938:854\$100	1.369:651\$700	54,95	46,60
1916	2.594:541\$000	927:277\$700	48,50	35,73
1917	2.422:159\$569	740:176\$000	47,90	30,56
1920	3.268:035\$850	248:639\$300	44,72	7,61
1921	3.893:477\$760	1.255:938\$000	48,35	32,26
1922	3.865:013\$410	1.047:471\$000	45,69	27,10
1923	3.766:149\$550	659:498\$700	41,08	17,51
1924	5.325:268\$700	2.006:913\$500	45,75	37,69
1925	7.032:397\$700	2.041:796\$600	49,85	29,03
1926	7.982:662\$434	2.290:394\$400	52,87	28,69
1927	9.307:773\$438	3.199:913\$100	55,34	34,38
1928	9.669:554\$625	2.710:689\$900	55,27	28,03
1929	12.102:187\$561	4.164:884\$900	57,90	34,41
1930	8.816:938\$164	2.707:565\$300	54,39	30,71
1931	11.324:659\$480	5.073:108\$500	59,09	44,80
1932	10.314:637\$695	4.162:017\$700	40,57	40,35
1933	9.712:914\$200	3.825:612\$300	64,63	39,39

Fonte: MVOP, vários anos; CEFFB-RSM, 1918; RVSM, 1924 a 1930; LIMA, 1934. Elaboração do autor.

Julgamos ser necessário dividirmos a análise sobre o comportamento do café em duas perspectivas: a contribuição para a renda operacional total da estrada, e a sua contribuição para o total da renda das mercadorias, objeto central desta seção.

No primeiro caso, a perspectiva da contribuição para a receita do tráfego total, a situação nos parece ser mais de perda de possível potencial no incremento das receitas, e menos o impacto da variação da renda pela instabilidade do transporte da rubiácea. Entre 1913 e 1917 a renda do tráfego foi praticamente estável, apresentando uma pequena queda

neste último ano e em 1920, quando esta mesma renda bateu quase 7 mil contos de réis. Ainda em 1920, a receita do transporte de café foi a menor entre todos os anos verificados: apenas 248:639\$300, tendo sido também um ano de aumento de receita das mercadorias, cujo total foi de 3.268:035\$850 (BRASIL/MVOP, 1922, p. 203).

Já entre 1922 e 1929, a evolução da receita do tráfego foi crescente, mas de pequeno aumento, e insuficiente perante a tendência das despesas. Aparentemente, o café pouco teria influenciado nestes anos. Por outro lado, se relacionarmos a renda proveniente do café à receita total do tráfego da Sul Mineira, disponível nas tabelas 6.3, 6.5 e 6.8, a empresa se encaixa em um índice que a deixa próxima dos percentuais que a Sorocabana apresentou a partir da Primeira Guerra, variando entre 10 e 20% do total do tráfego (SAES, 1982, p. 93), embora esta companhia tivesse uma renda anual superior a 20 mil contos, sendo classificada, portanto, como de primeira categoria. E na verdade, durante os primeiros anos da década de 1930, a taxa de participação do café na Sul Mineira foi maior que da própria Sorocabana, pois ultrapassou 20%. Este movimento se deveu à política do governo federal de valorização, que fez com que as ferrovias de transporte de café elevassem a participação deste produto mesmo no período de crise econômica (SAES, 1981, Cap. II).

Já no segundo caso, quer dizer, a contribuição na renda gerada pelo transporte de mercadorias, nos deparamos com situações interessantes. Considerando os anos disponíveis, parece-nos de fato ter existido ao longo do tempo uma relação entre o desempenho das receitas do café e do transporte total das mercadorias. Em nenhum exercício financeiro o café deixou de ocupar o primeiro lugar dentre as mercadorias transportadas. Em ferrovias do café como Paulista e Mogiana, a receita deste produto respondeu, aproximadamente, entre metade e um terço da renda total das mercadorias. Já na Sorocabana, a participação foi, a grosso modo, entre um quarto e um quinto do total durante a maior parte no mesmo período (SAES, 1981, p. 93). Na Sul Mineira, à exceção de 1920 e 1923, o café contribuiu algo entre um terço e um quarto para as mesmas receitas, chegando até mesmo próximo à metade delas em alguns anos. A nosso ver, isso deixa muito claro que para a principal rubrica da renda da Sul Mineira, as mercadorias, o produto mais importante foi sem dúvida o café.

Mas em alguns exercícios financeiros não há correspondência entre o comportamento da receita das mercadorias e aquele produto, seja pelo movimento contrário de ambos ou pela pequena variação de um que não pode ser verificado no outro. Por exemplo, conseguimos perceber na tabela 6.13 que durante certo período de administração da CEFFB, entre os anos de 1913 e 1915, o incremento de 6 e respectivamente 58% da renda do café foi acompanhado de uma queda de 8 e em seguida aumento de 14% na receita das mercadorias. Da mesma

forma, entre os anos de 1921 e 1923, 1924 e 1925 e 1927 e 1928 o descompasso se repetiu. No primeiro dos períodos citados, a queda de apenas 3% nas receitas foi acompanhada de um descenso de nada menos que 52% da renda proveniente do transporte do café, sendo que a quantia de 127 contos no primeiro foi bem inferior que aqueles 596 verificados no café. No último caso a analisarmos, mas cuja diferença foi sem dúvida muito discrepante, entre 1924 e 1925 a receita das mercadorias cresceu quase 1.700 contos de réis, ou quase 25%. Já para o café, este mesmo lapso apresentou evolução de somente 34 contos, não atingindo nem mesmo 2% de acréscimo. Em resumo: muita renda do café (para a estrada) poderia elevar consideravelmente o resultado do tráfego de determinado ano, mas pouco dele poderia representar quase nada nas receitas do ano seguinte, dada a importância relativa de outros itens da pauta do transporte²⁸⁹. Este era o quadro de transporte de café na Sul Mineira, caracterizado por instabilidade e impacto apenas relativo.

E estes comportamentos não podem ser analisados sem considerarmos algumas questões já mencionadas. Dentre elas, destacamos a criação da chamada “política de defesa permanente do café” nos anos 1920, em consequência dos efeitos na demanda e no preço do café decorrentes da Primeira Guerra e superprodução, além do próprio perfil produtivo da região.

A chamada “defesa permanente” foi criada pelo governo federal em 1922, através da lei que aprovou o Instituto da Defesa Permanente da Produção Nacional²⁹⁰. Embora a União, através dessa medida, previsse diversas ações de defesa e estímulo não só ao café, mas também diversos produtos exportáveis como cacau, algodão e açúcar, basicamente centrou suas ações na construção dos armazéns reguladores de café (DELFIM NETTO, 2009, p.105). Adicionalmente, os principais estados produtores agiram no sentido de se efetivar tal política, uma vez que o governo federal, com a chegada de Arthur Bernardes, estabeleceu como foco a política de valorização do câmbio e pouco seria feito quanto à questão do café (FALEIROS e NUNES, 2013, p. 4). Em Minas Gerais, e sobretudo para a Sul Mineira, os efeitos práticos

²⁸⁹ Uma outra variável importante se refere aos fretes. Contudo, temos menos informações para o período da administração estadual do que na época da administração da CEFFB. Mas uma comparação entre fretes de café de algumas estradas pode nos dar alguma pista. São valores para o transporte de uma tonelada para distâncias entre 400 e 500 quilômetros. A Central, mais barata, tem o preço de 132\$400, a Sul Mineira 133\$600, Oeste de Minas 157\$900 e Leopoldina 176\$900. Os dados são apresentados no Congresso das Municipalidade da Zona da Mata mineira, na cidade de Ponte Nova, disponíveis em: *Correio da Manhã*, ed. 10266 de 27 de junho de 1928, p. 3.

²⁹⁰ Decreto nº 4.548, de 19 de junho de 1922, “Autoriza o governo a promover o incremento e a defesa da produção nacional, agrícola e pastoril, e das indústrias anexas, por meio de medidas de emergência e criação de institutos permanentes”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4548-19-junho-1922-568457-publicacaooriginal-91779-pl.html>, visitado em 25/11/2017.

parecem ter ocorridos a partir de 1924/1925, quando a União paralisou a construção do armazém em Cruzeiro e o governo mineiro, através da Sul Mineira, deu continuidade à sua construção. Também foi neste lapso que os estados de São Paulo e Minas Gerais estabeleceram um convênio. Objetivava-se o controle sobre cafés embarcados nas ferrovias de tráfego comum aos dois estados, e cujos destinos eram os portos de Santos e da cidade do Rio de Janeiro, além da arrecadação da chamada taxa ouro (imposto sobre o café que serviria para financiar a política valorizadora)²⁹¹. Em 1927, um acordo de valorização realizado entre os quatro estados da região sudeste definiu e ampliou as medidas antes acordadas apenas entre os estados mineiro e paulista, e em 1928 o estado de Minas Gerais criou o Instituto Mineiro do Café (FALEIROS e NUNES, 2013, p.11)

O armazém regulador de café de Cruzeiro, obra iniciada pelo governo federal e finalizada pelo governo mineiro através da Sul Mineira, possuía uma capacidade de armazenamento de 700 mil sacas. Esta capacidade existente desde 1926 foi dobrada em 1928, com a ampliação da estocagem, quando foi construído um segundo armazém (RRVSM, 1929, p. 9-10). Possibilitou à Rede um controle mais efetivo dos embarques e despachos da mercadoria, necessários para o cumprimento do acordo com os demais estados cafeicultores. Se nos atentarmos para a tabela 6.13, poderemos perceber que foi exatamente entre 1924 e 1928 que a renda do transporte de café se “estabilizou”, sendo que somente em 1930 (em decorrência das perturbações da crise financeira mundial) este comportamento foi parcialmente alterado.

Os armazéns possibilitavam maiores níveis de retenção ou escoamento de café, de acordo com o preço e quantidade destinados à exportação. Além disso, conseguimos perceber qual era a saída portuária mais procurada pelos municípios, que no caso da Sul Mineira variou por período.

Tabela 6.14 – Movimento do Armazém Regulador de Cruzeiro, em sacas (1926-1930)

Ano	Café entrado			Café Saído		
	Santos	Marítima*	Total	Santos	Marítima*	Total
1926/27	129.954	4.469	134.423	-	-	-
1928	488.194	217.183	705.977	312.570	114.484	427.054
1929	246.653	529.980	776.633	272.913	354.230	627.143
1930	216.539	269.885	486.424	199.370	313.385	512.755

²⁹¹ “Defesa do Café: o convênio entre São Paulo e Minas Gerais”. *Correio Paulistano*, ed. 22407 de 10 de dezembro de 1925, p. 5. O limite para despacho de sacas de café para o Rio ou para Santos provenientes da Sul Mineira, relativo à safra 1925/26, ficou estabelecido em 1.000 sacas diárias em cada local. Considerando a referência de 25 dias úteis por mês, a RVSM teria um teto de 600 mil sacas anuais.

Fonte: RRVSM, 1928 a 1931. Elaboração do autor. *Rio de Janeiro.

Além do armazém de Cruzeiro, boa parte do café ficava estocado nas próprias estações, uma outra parte em locais alugados pela companhia e até mesmo em vagões de mercadorias nos pátios. Por exemplo, o café proveniente da safra 1926/27, além da quantidade exposta na tabela, também se encontrava distribuído em 217.142 sacas nas estações e 6.684 em vagões. Ainda que fosse o primeiro exercício de funcionamento do armazém, ampliado em 1928, era uma quantidade bem razoável de cafés fora do armazém.

A tabela 6.15 possui informações sobre o transporte de café para os portos utilizados pela Sul Mineira. Mesmo com pouco tempo de uso, Angra dos Reis já aparece com uma participação considerável. Sinal dos tempos, pois em alguns anos a ligação da Oeste de Minas com Angra se tornaria a principal via de saída marítima para toda a Rede Mineira de Viação.

Tabela 6.15 – Destino do café transportado na Sul Mineira, em sacas (1931-1933)*

Ano	Santos	Marítima	Angra	Outros destinos	Total
1931	288.801	733.706	116.307	5.360	1.144.174
1932	64.490	544.723	315.071	1.948	926.232
1933	350.693	403.439	45.521	44.615	844.268

Fonte: LIMA, 1934, quadro nº 23. Elaboração do autor.

*Inclusive trânsito dos serviços de navegação da Companhia Mogiana.

O que nos chamou a atenção foi a quantidade de café em trânsito procedente da Mogiana. Por serem anos de crise, logo de maior variação de seu transporte, não é possível fazer uma análise mais completa, mas apenas para os três anos disponíveis na tabela acima. Em 1931 e 1933 são quantidades pequenas, sendo que a participação foi de 14,16 e 8,22% respectivamente. Já em 1932, a quantidade de cafés embarcados pela Mogiana em suas estações atingiu 306.891 sacas, o que representou simplesmente 33,13% do total da Sul Mineira, neste momento já como Estrada de Ferro Sul Minas (braço da RMV). Quer dizer, nada menos que um terço do café que chegou em Cruzeiro não foi embarcado em estações próprias. Mesmo que um contrato de tráfego mútuo pudesse ser vantajoso, a ferrovia deixou de receber comissões por impostos arrecadados e fretes pagos na origem do embarque.

Agora, vejamos o comportamento do transporte de café em termos de quantidade. Um aspecto que já salta à vista é a diferença entre o percentual do transporte e o percentual das receitas geradas, confirmando a importância relativa do produto em termos de renda.

Tabela 6.16 – Transporte de café na Sul Mineira, em toneladas (1910-1934)

Ano	Café (ton.)	% do café no total das mercadorias	Ano	Café (ton.)	% do café no total das mercadorias
1910	14.595	17,38	1923	15.360	05,75
1911	14.220	14,32	1924	39.903	11,48
1912	18.386	15,56	1925	32.151	09,70
1913	22.222	16,25	1926	30.424	13,92
1914	25.053	19,02	1927	45.516	18,49
1915	51.625	34,60	1928	34.169	13,30
1916	33.103	23,02	1929	54.970	20,73
1917	25.599	17,74	1930	36.681	11,88
1918	25.708	18,05	1931	71.182	16,43
1919	20.066	13,24	1932	52.930	14,57
1920	17.641	16,62	1933	51.819	14,34
1921	33.989	22,95	1934	32.026	10,47
1922	27.013	16,16	-	-	-

Fonte: MVOP, vários anos. Elaboração do autor.

Na tabela 6.16 podemos ver que a média anual de café transportado no período da administração estadual foi superior à do período de administração particular. Enquanto que no tempo da CEFFB a média de sacas transportadas chegou a 24.383, durante a fase de controle da RVSM o índice chegou a 35.132. Se ainda consideramos todo o lapso da administração estadual que ainda envolve os 4 anos sob a existência Estrada de Ferro Sul de Minas, os números foram ainda maiores. Nada menos que 43.319 sacas em média foram transportadas. Sabemos que nesse tempo ocorreu a crise econômica de 1929, o que atingiu o mercado de café em cheio (com diminuição do consumo e plantio, mas também com uma eficaz intervenção do governo de Getúlio Vargas que comprava os estoques e os queimava com o objetivo de valorização do produto), mas este mesmo aumento também funcionou como um termômetro do aumento progressivo do cultivo na região. Porém, a participação do café em termos percentuais durante o período da Companhia de Estradas de Ferro Federais foi superior ao percentual observado quando o governo mineiro controlou a estrada. Queremos dizer que entre 1910 e 1920 o percentual de participação do café no total das mercadorias foi de 18,71%, ao passo que entre 1922 e 1934 foi de 13,63, não muito diferente do subperíodo 1922-1930, onde apenas 13,49% das mercadorias na Sul Mineira

corresponderam ao café. Além disso, outra característica pode ser percebida, tanto em uma fase quanto em outra: a extrema variação da participação do café entre um ano e outro.

Em 1923, a Rede de Viação Sul Mineira transportou menos café que a Oeste de Minas (17,3 mil toneladas), sendo que esta tradicionalmente exportou menos café que a Sul Mineira. Assim, a ferrovia objeto de nosso estudo atingiu a menor participação percentual em todo o período, de apenas 5%. Por outro lado, em 1929 o transporte de café na Sul Mineira atingiu quase 55 mil toneladas, 3 vezes mais que as 18 mil toneladas da Oeste ou quase 2 vezes mais que as 28 mil toneladas da Vitória a Minas, outra ferrovia que apresentou considerável transporte de café (FALEIROS, 2015). E pelas evidências, defendemos que foram quatro os motivos por esta queda percentual registrada na fase de controle estadual.

O primeiro motivo, que também atingiu várias companhias que tinham o café dentre as principais mercadorias, foi a instabilidade do seu preço e os problemas da relação entre produção e demanda. E nas estradas de ferro isso funcionou como um termômetro, mas na Sul Mineira e Oeste de Minas, aquelas que formaram a Rede Mineira de Viação, ainda que o caráter instável tenha se revelado mais forte de ano para ano, em períodos quinquenais ambas tiveram menor variação que Paulista e Mogiana.

6.17 – Percentual do transporte de café no total das mercadorias (1911-1935)

Período	Paulista	Mogiana	Sorocabana	Sul Mineira	Oeste de Minas
1911/15	37,31	29,75	14,19	19,95	7,76
1916/20	27,77	22,03	8,89	17,73	6,16
1921/25	23,44	18,12	8,16	13,21	5,61
1926/30	22,29	16,19	11,29	15,66	5,81
1931/35	32,85	16,13	12,42	13,95	8,99

Fonte: para Paulista, Mogiana e Sorocabana, SAES, 1981, p. 92 e 93; para Sul Mineira e Oeste, MVOP, vários anos. Para ambas as estradas, dados não disponíveis para 1935. Para Oeste, dados indisponíveis para 1928 e 1930. Elaboração do autor.

A tabela 6.17 nos permite afirmar que, mesmo com receitas bem inferiores, o café na Sul Mineira representou, em termos percentuais da quantidade transportada, um índice superior àquele verificado na Sorocabana, e durante certo período esteve muito próximo até mesmo da Mogiana. Mas a referida tabela também mostra que este mesmo percentual na Sul Mineira, e até na Oeste de Minas, acompanhou o movimento mais geral verificado nas demais estradas de ferro paulistas: a tendência de queda relativa da posição do café no transporte geral das mercadorias.

O segundo motivo para a queda percentual da participação do café na Sul Mineira possui caráter regional. Mesmo que o café estivesse em um período de disseminação no Sul de Minas, sua produção ainda continuava concentrada em alguns municípios. Dentre aqueles servidos diretamente pela Sul Mineira, poucas eram as localidades onde o embarque era significativo. Para a construção da tabela abaixo, elegemos as estações com pelo menos 1.000 toneladas de café despachado em 1929 ou 1930, e que representaram ao menos 2% do total em um destes dois anos.

Tabela 6.18 – Maiores despachos de café na Sul Mineira, em sacas (1929 e 1930)

Estação ²⁹²	1929		1930	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Varginha	140.219	15,93	104.858	18,31
Machado	68.415	7,77	51.734	9,04
Ouro Fino	66.551	7,56	45.611	7,97
Afonso Pena	57.011	6,48	36.199	6,32
Tuiuti	56.231	6,39	35.726	6,24
Três Pontas	41.022	4,66	25.579	4,47
Silviano Brandão	40.342	4,58	31.217	5,45
Alfenas	33.231	3,77	19.834	3,46
Sapucai	24.593	2,79	1.528	0,27
Campanha	21.839	2,48	4.016	0,70
Movimento	21.437	2,43	9.194	1,60
Cervo	18.981	2,15	14.270	2,49
Brasópolis	18.797	2,13	11.853	2,07
Itajubá	18.668	2,12	4.513	0,79
Carmo da Cachoeira	16.236	1,84	21.111	3,69
Total 15 maiores	643.573	73,12	417.243	72,88
Total geral (73)	880.118	100	572.461	100

Fonte: RRVSM, 1931, quadro nº 8. Elaboração do autor. Uma pequena quantidade de café despachado não era transportada, pois ficava armazenada nas próprias estações, armazéns alugados ou mesmo vagões. Para os anos em que temos informações, tal diferença não atingia 5% do total.

Em 1929, somente 14 estações da Sul Mineira, de um total de 73 da Rede, embarcaram, no mínimo, 1 mil toneladas de café, ou algo próximo a 17 mil sacas.

²⁹² Algumas das estações possuíam nomes diferentes dos municípios a que serviam. Afonso Pena: Santa Rita do Sapucaí (cidade); Tuiuti (depois Juréia): Monte Belo (zona rural); Silviano Brandão: Jacutinga (cidade); Sapucaí: Jacutinga (zona rural); Movimento: Areado (zona rural, servindo também Alterosa, Conceição Aparecida e Carmo do Rio Claro); Cervo: Nepomuceno (zona rural). Fonte: LIMA, 1934; também o sítio eletrônico www.estacoesferroviarias.com.br, último acesso em 04/09/2017.

Correspondem a apenas 19% do total da Rede, ou praticamente um quinto do total. Por outro lado, as mesmas 14 estações foram responsáveis por mais de 70% do café despachado²⁹³.

Já em 1930, percebemos uma queda acentuada na quantidade total despachada, e os motivos são bem conhecidos. Foi precisamente a partir deste ano que os impactos da crise econômica no Brasil foram sentidos de maneiras mais forte, e as consequências sobre o mercado de café ficaram mais sérias, pois a queda do consumo do produto foi acompanhada por uma queda brusca do seu preço internacional e também seu preço interno (DELFIM NETTO, 2009, p. 117-126). Com isso, o volume de 880.118 sacas verificados em 1929 caiu para 572.461, uma queda de quase 35%. Assim, neste ano somente 9 estações da Rede de Viação Sul Mineira despacharam ao menos 1 mil toneladas de café, e 11 delas tiveram ao menos 2% de contribuição no total.

Chamou-nos atenção ainda a quantidade de café despachada pela estação de Varginha, que segundo a tabela 6.18 atingiu 6.300 toneladas em 1930 (104 mil sacas). Esta era praticamente a mesma quantidade despachada em 1916 (ÁVILA, 1983, p.7), e dois anos depois, 1918, alcançou incríveis 12 mil toneladas, ou 200 mil sacas (ÁVILA, 1983, p.14). Este volume representou nada menos que quase a metade da quantidade total transportada ainda em 1918, segundo a tabela 6.16, sendo que 7.500 toneladas (125 mil sacas) teriam sido produzidas somente no município de Varginha (ÁVILA, 1983, p.14). Esta expressiva produção de café conferiu à cidade de Varginha relativa importância no âmbito regional, e até 1918 ela já possuía serviços de luz elétrica, telefone, abastecimento de água, duas agências bancárias e intenso comércio vinculado ao mercado de café (FONTANARI, TOSI e SILVA, 2016). Para se ter ideia, os volumes de café despachados em Varginha eram comparáveis apenas à algumas poucas estações na própria Mogiana, como Franca, Batatais e Amparo.

Se analisarmos a diferença de perfil para os embarques em estações de ferrovias tipicamente cafeeiras, veremos que esta concentração na Sul Mineira não se repete, ao menos na mesma escala. Existem sim estações com volumes muito significativos, mas na média, a quantidade despachada ou embarcada é mais bem distribuída. Os dados de embarques

²⁹³ Segundo dados e estimativas de produção para 1926/27 e 1936/37 (relatórios do Departamento Nacional do Café), eram estes também os principais municípios cafeeiros da região servida pela Sul Mineira, embora não na mesma ordem da tabela 6.18. Além disso, boa parte dos maiores municípios produtores de todo o Sul do estado estavam concentrados na porção sudoeste, servidos direta ou indiretamente pela Mogiana. Dentre eles, estavam: Cabo Verde, Guaranésia, Monte Santo e São Sebastião do Paraíso.

disponíveis por estação para as linhas e ramais da Mogiana nos permitem algumas comparações²⁹⁴.

Em 1910, de um total de 149 estações existentes nas linhas e ramais da Companhia Mogiana, nada menos que 60 delas registraram embarques acima de 1 mil toneladas. Isso corresponde a 40%, ou dois quintos do total, índice duas vezes maior que aquele existente na Sul Mineira. Em 1917, aquelas 149 estações subiram para 209 onde, por sua vez, 83 delas embarcaram café na quantidade mínima de 1 mil toneladas. O percentual em 1917 praticamente não se alterou em relação à 1910: 39,7% das estações possuíam aquele embarque acima das 1 mil toneladas, ainda dois quintos do total. E aqui fazemos uma observação fundamental: boa parte do aumento de estações verificado entre 1910 e 1917 se deveu ao avanço da Mogiana em solo mineiro, nas regiões do Triângulo e Sul, sobretudo nesta última. E aqui reside o terceiro motivo para a queda percentual do transporte de café na Sul Mineira: o crescimento da concorrência com os ramais da Companhia Mogiana.

Em sua porção sudoeste, o avanço da estrada paulista significou o incremento do transporte de café em suas mercadorias. Das 22 estações trafegadas, 8 delas tinham embarques acima de 1 mil toneladas, e outras duas muito próximas disso, com mais de 900 toneladas do produto. Isso nos mostra que quase metade das estações sul-mineiras da Mogiana registravam despachos volumosos da rubiácea. No total, 24 mil toneladas foram transportadas em 1917, praticamente as mesmas 25 mil toneladas que a Rede Sul Mineira transportou no mesmo ano (tabela 6.16). E isso não nos deixa dúvida quanto ao “dreno” provocado pelo Mogiana nas linhas da Sul Mineira²⁹⁵.

²⁹⁴ Agradecemos gentilmente ao prof. Pedro G. Tosi, do Departamento de História da UNESP de Franca, pela cessão dos dados compilados nos relatórios da Companhia Mogiana.

²⁹⁵ E isso sem considerar as estações de entroncamento, ou muito próximas delas. A estação de Sapucaí, aquela elencada na tabela 6.18 e que despachou quase 1.500 toneladas de café (24 mil sacas), em 1917 embarcou nada menos que 3.000 toneladas do produto pelo Ramal de Itapira da Mogiana. A estação Sapucaí estava localizada na zona rural de Jacutinga, que em 1920 tinha a terceira maior área cultivada de café em todo o Sul de Minas Gerais (SAES e CASTILHO, 2016, anexo 3, p. 112). Está excluída ainda a estação de Guaxupé, mais antiga, e não considerada da “Rede Sul Mineira” da Mogiana. Ocupava o primeiro lugar em embarque de café na região. Em 1917 foram mais de 3 mil toneladas.

Tabela 6.19 – Transporte de café em ferrovias do Sul de Minas, em ton. (1910-1923)

Ano	Sul Mineira – CEFFB e RVSM		Sul Mineira – Mogiana	
	Café (ton.)	% do café no total das mercadorias	Café (ton.)	% do café no total das mercadorias
1913	22.222	16,25	11.392	31,30
1914	25.053	19,02	15.788	48,25
1915	51.625	34,60	28.195	53,25
1916	33.103	23,02	25.967	45,92
1917	25.559	17,74	24.645	45,43
1918	25.708	18,05	16.449	34,07
1919	20.066	13,23	13.359	24,27
1920	17.641	11,93	17.012	32,64
1921	32.342	21,84	21.027	31,55
1922	27.013	16,16	19.206	31,50
1923	15.360	05,75	14.831	23,54

Fonte: MVOP, vários anos, exceto 1923; para 1923, RCMEF, 1924, quadro 38, p. 46. Elaboração do autor.

A tabela 6.19 deixa claro o peso significativo do transporte de café nos ramais da Mogiana do Sul de Minas Gerais. Comparativamente à CEFFB – Sul Mineira, para a Mogiana o peso do café no total das mercadorias foi muito mais importante. Com uma rede que correspondia a menos de $\frac{1}{4}$ do total e um volume de tráfego bem menor que a Sul Mineira, a exportação de café tinha um peso grande para o desempenho operacional dos ramais. Um dos aspectos que comprovam isso é a renda advinda do item “armazenagem”. A partir de 1915 a renda advinda deste item foi sempre superior nos ramais da Mogiana, chegando a quase o dobro daquela verificada na Sul Mineira entre 1919 e 1920 (MVOP, vários anos). E isso, ao nosso ver, corrobora ainda mais nossa hipótese sobre a forte concorrência exercida pela Mogiana. Outras fontes, anteriores à construção destes ramais, já indicavam este movimento. Em 1898, quando a ligação da Sapucaí com a Mogiana sob o Rio Eleutério foi concluída, através do Ramal de Itapira da segunda, os diretores da Companhia demonstravam certa frustração.

A renda de passageiros da Sapucaí naquele trecho, principalmente de Ouro Fino e Sapucaí, teve grande aumento, com as relações comerciais entre aquele município e o Oeste de São Paulo, Campinas e Capital do Estado Paulista. Nesse ano Maria da Fé começou a cultura de batatas, de cujo produto passou a fazer grande exportação. Para atrair o transporte de café da zona da Freguesia de Jacutinga (servida pela nossa estação de Silviano Brandão), foi estabelecida a

tarifa reduzida de 70\$000 por tonelada, da estação de Sapucaí a Marítima [Rio de Janeiro], quando da estação de Eleutério [da Mogiana] a Santos, o frete era de 74\$920 por tonelada. Isso, porém, não surtiu efeito, porque o café na praça de Santos produzia, em média, mais 2\$000 por arroba do que na praça do Rio. Não era possível, pois, a concorrência, porque o frete de Sapucaí a Marítima era de 1\$050 por arroba. Mesmo que nos propuséssemos a transportar o café gratuitamente, o exportador não o despacharia para o Rio (LIMA, 1934, p.47, grifo nosso).

Seis anos depois, foi a vez da E. F. Minas e Rio demonstrar preocupação com o desvio de tráfego. Ao mencionar a queda nas receitas da Estrada, dentre outros fatores, se supõe que no caso do café “parece ter sido a inauguração do ramal de Guaxupé, da Estrada de Ferro Mogiana, determinando o desvio de cafés produzidos nos municípios de Cabo-Verde e Muzambinho, no extremo da Estrada de Ferro Muzambinho” (BRASIL, MIVOP, 1905, p.364).

É verdade que o desempenho financeiro destes ramais não era nada espetacular. O coeficiente de tráfego ficou na casa de 80%, e as receitas totais por quilômetro estavam apenas ligeiramente abaixo do que havia na CEFFB. Em 1920, a receita média das linhas sob a administração da Mogiana apresentou uma cifra de 5:712\$137, contra 6:705\$836 das linhas a cargo da CEFFB. A diferença da despesa por quilômetro era ainda menor, mas a favor da Mogiana, uma vez que esta, neste mesmo ano, tinha 4:629\$784 por quilômetro, ao passo que a “Federais” 4:924\$488 (BRASIL, MVOP, 1922). Por outro lado, a quantidade absoluta do transporte de café pela Mogiana no sudoeste mineiro representaria um acréscimo considerável nas linhas da Rede Sul Mineira, caso isto fosse realizado. Se para a Mogiana era uma parcela pequena do total computado, algo em torno de 8%²⁹⁶, para a CEFFB – Rede Sul Mineira representava uma brutal perda de tráfego potencial de mercadorias, pois representava 70% do total do seu transporte, haja vista que neste mesmo ano exportou 27 mil toneladas de café.

Finalmente, a quarta e última razão para a queda percentual da participação do café, não obstante o aumento absoluto de sua quantidade transportada, reside no aumento do transporte de outras mercadorias, realidade também verificada em outras estradas, uma vez que os problemas decorridos de superprodução e preços do café estimularam certa diversificação produtiva (SAES, 1981, p. 97). Apesar dos esquemas valorizadores do café implantados desde 1906, os problemas de preço e mercado se tornaram profundos a médio e longo prazo (DELFIM NETTO, 2009). Se as ferrovias paulistas Sorocabana e,

²⁹⁶ Exclusive a estação de Guaxupé.

principalmente, Paulista e Mogiana, rumaram para uma diversificação do transporte após a fase de especialização, dadas as dificuldades enfrentadas pelo café desde o final do século XIX, nas estradas que antecederam a criação da Sul Mineira o caminho foi praticamente o inverso.

Uma diversificação do transporte de mercadorias verificada em seus primeiros anos, acompanhada da predominância do gado na formação das receitas (SILVA, 2012, Cap. 3), foram sucedidas pelo aumento significativo da exportação cafeeira, exatamente na virada entre os séculos XIX e XIX, quando as primeiras crises do produto deixaram resultados mais sérios sobre as estradas de ferro. Assim, percebemos que a especialização produtiva de alguns municípios sul-mineiros se refletiu no perfil do transporte ferroviário da região, realidade também observada em outros lugares, a exemplo de locais servidos pelos trilhos da Mogiana (TOSI e FALEIROS, 2011).

À medida que as crises se tornaram mais frequentes e profundas, a retroalimentação da cafeicultura sul-mineira esbarrava em limites estruturais, o que significava a manutenção ou ampliação da diversificação produtiva ao nível regional. Para a ferrovia, o incremento de mercadorias variadas lhe rendia receitas significativas em alguns anos, mas eram incapazes de gerarem lucros na mesma proporção do café, que suportava fretes maiores e possuía menores custos operacionais (TOSI e FALEIROS, 2011)²⁹⁷. E mesmo em municípios de peso na produção de café, a relativa diversificação na produção não era rara. Um bom exemplo foi Ouro Fino, terra do governador Júlio Bueno Brandão: um dos principais exportadores de café da região, em 1920 possuía um dos maiores rebanhos suínos do estado (quadro 2.1) e estava entre os cinco principais municípios sul-mineiros em área total cultivada, produção de feijão, arroz, batata, milho e mandioca (SAES e CASTILHO, 2016, p.111-113).

De maneira geral, itens como cereais, fumo e toucinho para exportação, e sal e açúcar para importação, foram mercadorias de largo transporte na Sul Mineira, além da categoria “diversos”, que sozinho era responsável pelos maiores volumes. Mas ocorreu que a concorrência com outros espaços, agora integrados ao mercado abastecedor da cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo, foi outro problema enfrentado pela produção agrícola e pastoril sul-mineira, o que limitou ainda mais para a ferrovia a renda proveniente destes itens agrícolas, além de um frete menos remunerador que o café. Vejamos agora este comportamento.

²⁹⁷ A única mercadoria que teve fretes cobrados no mesmo nível do café foi o fumo, que juntamente com o toucinho foram extremamente importantes nos anos 1880 e 1890, como fonte de renda para a Estrada de Ferro Minas e Rio.

6.4.2 OUTROS GÊNEROS DE EXPORTAÇÃO: POSSIBILIDADES E LIMITES

O FUMO

O fumo era o principal gênero agrícola transportado pela primeira ferrovia da região sul-mineira, a Minas e Rio, cujo valor do frete era o único equiparado ao café (SILVA, 2012, Anexo IV). Se nos basearmos no quadro de tarifas de 1906, este equiparava o frete do fumo ao café em qualquer distância percorrida, nas estradas Minas e Rio, Sapucaí, Muzambinho e Oeste de Minas (SILVA, 2012, Anexo IV, p.203). Mas se voltarmos um pouco mais, mais precisamente quando a Minas e Rio foi inaugurada no ano de 1884, as tarifas cobradas para o fumo chegavam mesmo a superar aquelas verificadas para o transporte de café. Em relação a este, até mesmo o toucinho possuía uma taxa elevada que, embora menor, era muito próxima (SILVA, 2012, quadro 3.2, p. 119). Para 15 quilos de cada produto transportado a uma distância superior a 80 quilômetros, por exemplo, eram cobrados 950 réis para o fumo, 911 para o café e 908 para o toucinho. Estes valores refletiam, sem sombra de dúvida, a importância de produtos exportáveis ao nível interno (quer dizer, de natureza diferente daquela do café, cuja exportação visava o exterior) para a região e para o transporte ferroviário, assim como a sua alta procura nos mercados consumidores. Mas com o avançar dos anos este perfil foi aos poucos alterado, e já nos anos que antecederam a formação da Rede Sul Mineira em 1910, a renda proveniente das exportações de fumo não apresentavam elevação, cuja tendência foi de relativa estabilidade. Enquanto isso, o café apresentava uma evolução mais significativa, e assim aumentou sua participação no conjunto das mercadorias transportadas por via férrea no Sul de Minas Gerais. Simultaneamente, outros itens agrícolas como as batatas e os cereais milho, feijão e arroz tiveram um pequeno incremento (SILVA, 2012, p. 165-167), reflexo da política protecionista iniciada pelo governador Silviano Brandão ainda em 1898 (WIRTH, 1982, p.89).

Assim, embora o fumo ainda tivesse uma posição de destaque na produção local, para a ferrovia seu transporte já não gerava maiores receitas. Os principais fatores para a formação deste quadro parecem ter sido o aumento do cultivo do café na região, o que levou à uma diminuição do plantio de fumo em vários municípios, e a concorrência promovida por outras unidades da federação no principal mercador consumidor, a cidade do Rio de Janeiro. O fumo proveniente dos estados da Bahia e Rio Grande do Sul ofereceram forte concorrência ao produto mineiro, o que impôs sérios limites ao aumento das exportações de fumo sul-mineiras, que em determinados locais como Baependi e Itajubá foi o principal artigo agrícola

de exportação até o último quartel do século XIX (RESTITUTTI, 2005). Um bom exemplo disso nós encontramos no ano de 1919.

No referido ano, o fumo proveniente do Rio Grande do Sul possuía os melhores preços, sendo de 38\$000 a 46\$000 a arroba. Em seguida surge o fumo de Santa Catarina (que juntamente com o tipo “Rio Grande” são vendidos em folha), Bahia, Goiás e Rio Novo (sendo estes três, juntamente com o mineiro, vendido em corda). O mineiro, no geral, era o mais barato, cujo preço variava entre 20 e 32\$000 a arroba²⁹⁸. Ou seja, mesmo que cidades como Passa Quatro e Itanhandu ainda fossem conhecidas pela tradicional exportação de tabaco²⁹⁹, o que poderia lhes render certa receita, os baixos preços praticados não possibilitavam maiores fretes para a ferrovia. Segunda principal mercadoria de exportação até aproximadamente 1920, depois desta data sua participação na receita das mercadorias não ultrapassou 3%, tendo sido a sua média nos anos finais da RVSM na casa de 1% (RRVSM, vários anos). Além disso, com a elevação das despesas do tráfego, o fumo em corda, o principal exportado pela região, não permitia taxas de transporte mais elevadas. Depois de 1910, recorte inicial de nossa pesquisa, o fumo já não apresentava o mesmo fôlego na pauta exportadora das linhas ferroviárias sul-mineiras, e assim não abria possibilidade de maiores receitas para a companhia neste momento.

OS CEREAIS

Arroz, feijão e milho: eram estes os principais grãos transportados pela Sul Mineira. Enquanto os dois últimos tinham relativo peso na exportação, o primeiro sofreu processo semelhante ao do açúcar: foi paulatinamente substituído pelo semelhante importado³⁰⁰. Mas ocorreu que o arroz ainda era produzido a ponto de seu transporte local (quer dizer, embarcado e desembarcado para municípios da região da própria Rede) demonstrar algum fôlego.

²⁹⁸ *Correio da Manhã*, ed. 7336 de 30 de setembro de 1919, p.10, “seção comercial”.

²⁹⁹ Sobre Passa Quatro, “a cultura até hoje explorada em maior escala é a do fumo, que o produz de qualidade superior, chegando a se reputado no gênero como um dos mais apreciados do país” (*Correio da Manhã*, ed. 8270 de 24 de outubro de 1921, p.5.). Sobre Itanhandu, município próximo, “A produção agrícola é constituída de cereais e, sobretudo, de fumo, que é cultivado com especial carinho. Consoante as últimas estatísticas, só a estação de Itanhandu deu saída a um terço da exportação total de fumos de Minas” (*Correio da Manhã*, ed. 8280 de 25 de outubro de 1921, p. 4).

³⁰⁰ Em trabalho anterior, mostramos como “o açúcar passou de produto com relativa produção e baixas exportação e importação a mercadoria de alta importação, algumas vezes maior até que a do sal, item que quase sempre era a principal mercadoria de importação nas ferrovias brasileiras” (SILVA, 2012, p. 34).

O estímulo tarifário, promovido pelo governo mineiro para estes produtos, foi importante para elevar a participação dos cereais no transporte das estradas que formaram a Sul Mineira. Nos anos 1920 o feijão e o arroz chegaram a gerar uma renda que foi até ligeiramente superior à do fumo. O caso foi que alguns municípios também se especializaram na produção mercantil destas culturas. Por um lado, é possível perceber o peso de cidades não cafeeiras da região na produção destes grãos, casos de Pouso Alegre e Paraisópolis (SAES e CASTILHO, 2016, p.111-113). Mas por outro lado, estes mesmos itens foram cultivados em escala considerável em municípios cuja a produção de café era mais forte, como Ouro Fino e Monte Santo de Minas (SAES e CASTILHO, 2016, p.111-113).

De qualquer forma, estas mercadorias estiveram mais presentes no transporte ferroviário sul-mineiro desde o momento que o café aumentava a sua participação. Uma vez que a especialização cafeeira sul-mineira (na região que abordamos) foi relativa, estes itens se mostraram como uma alternativa de produção, e, ao mesmo tempo, como compensação nos momentos de crise. Somente o peso destes três produtos equivalia, aproximadamente, de um terço a metade do total transportado pelo café (MVOP e RRVSM, vários anos). As exceções foram alguns anos durante a guerra e o começo da década de 1920, como em 1923, quando o peso dos três grãos foi superior àquele do transporte de café, ainda que não ultrapassassem a renda deste. E este movimento também foi percebido em ferrovias cafeeiras paulistas como Sorocabana e Paulista, onde as crises de café estimulavam o aumento da produção de alimentos (SAES, 1981, p. 109-111). E como nestas estradas, o percentual da quantidade transportada era maior que o percentual da renda gerada, que muito pouco oferecia para incremento da renda do tráfego das mercadorias. Ao contrário do fumo, os alimentos não possuíam margens para o aumento significativo das tarifas, com a exceção parcial do feijão. Mas mesmo este produto ainda possuía remuneração menor que a do próprio fumo. Nos anos 1927 e 1928, por exemplo, a quantidade transportada de feijão foi praticamente o dobro em relação ao fumo, mas a renda de ambas as mercadorias foi quase a mesma. Podemos visualizar esta situação nas tabelas abaixo.

Tabelas 6.20 – Cereais e fumo no transporte de mercadorias na Sul Mineira, em ton.
(1923-1933)

Ano	Mercadorias	Arroz		Feijão		Milho		Fumo	
	Ton.	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	%
1923	267.170	8.390	3,14	5.665	2,12	2.641	0,99	4.071	1,52
1924	347.442	8.666	2,49	3.231	0,93	1.656	0,48	3.898	1,12
1925	331.481	7.010	2,11	3.321	1,00	1.786	0,54	2.992	0,90
1926	218.546	7.708	3,53	4.470	2,04	1.920	0,88	2.535	1,16
1927	246.217	9.010	3,66	4.607	1,87	1.372	0,56	2.343	0,95
1928	256.915	8.444	3,29	5.017	1,95	2.517	0,98	2.453	0,95
1929	265.200	6.817	2,57	4.616	1,74	1.474	0,55	2.426	0,91
1930	327.194	6.410	1,96	4.345	1,33	1.102	0,34	1.848	0,56
1931	433.094	8.009	1,85	4.684	1,08	1.299	0,30	2.042	0,47
1932	363.324	8.255	2,27	5.449	1,50	1.103	0,30	882	0,24
1933	361.263	6.652	1,84	6.378	1,76	1.601	0,44	1.803	0,50

Fonte: MVOP, referentes aos anos seleccionados, referente ao quadro “Mercadorias transportadas”. Elaboração do autor.

Tabelas 6.21 – Cereais e fumo no transporte de mercadorias na Sul Mineira, em contos de réis
(1923-1933)

Ano	Mercadorias	Arroz		Feijão		Milho		Fumo	
	\$	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
1923	3.766	107	2,84	192	5,10	-	-	131	3,49
1924	5.325	-	-	-	-	-	-	142	2,67
1925	7.032	112	1,59	93	1,32	28	0,40	126	1,79
1926	7.982	146	1,83	91	1,14	18	0,22	124	1,55
1927	9.307	163	1,75	88	0,94	13	0,14	85	0,91
1928	9.669	129	1,33	110	1,14	23	0,24	107	1,11
1929	12.102	119	0,98	129	1,06	10	0,08	158	1,30
1930	8.816	108	1,22	134	1,52	-	-	118	1,34
1931	11.324	143	1,26	119	1,05	-	-	131	1,57
1932	10.314	137	1,33	152	1,47	-	-	130	1,26
1933	9.712	150	1,54	210	2,16	-	-	110	1,13

Fonte: RRVSM, vários anos. Elaboração do autor.

Os dados das tabelas acima nos permitem afirmar que todos os três grãos transportados tiveram períodos de alta e baixa ao longo dos anos, mas no geral, ficaram entre 1-2% da renda das mercadorias. A exceção pareceu ser o ano de 1923, onde a participação de cada item foi um pouco mais expressiva. O que ocorreu foi que a evolução da renda total das mercadorias não foi acompanhada por uma evolução semelhante daquelas três mercadorias, fato registrado até mesmo com o fumo. Esta situação foi um pouco diferente com o café que, com uma participação percentualmente menor que nos anos 1910 em termos relativos, foi capaz de contribuir para a evolução da renda das mercadorias.

Por fim, da mesma forma que demonstramos com o fumo, a produção destes grãos no Sul de Minas Gerais sofreu concorrência considerável de outros espaços, dentro e fora do estado, e isto foi outro limite às maiores possibilidades de ganho. Ao mesmo tempo em que municípios das regiões da Zona da Mata e Central (BFC, várias edições) e Triângulo Mineiro (BFC, várias edições; OLIVEIRA, 2014, p.5) aumentaram consideravelmente suas respectivas produções de cereais como o arroz, localidades do interior de estados como São Paulo e Rio Grande do Sul também aumentavam a produção mercantil destes mesmos itens, e ocupavam cada vez mais as praças das capitais paulista e fluminense (BFC, vários anos; CANO, 1975). Com a integração dos mercados e expansão dos meios de transporte modernos, a pequena distância entre o sul-mineiro e os grandes centros consumidores deixava de ser um fator determinante a seu favor.

Com o exposto, podemos afirmar que, a exemplo do fumo, o transporte de cereais também não permitia maiores lucros à Sul Mineira. De importância fundamental para os produtores regionais, para a ferrovia eram rendas pouco compensadoras. Mas veremos agora um último caso de mercadoria, de origem não animal, cujas as exportações chegaram a animar as diretorias da RVSM durante algum tempo: água mineral.

ÁGUA MINERAL

Durante o período da administração estadual outra mercadoria alcançou o segundo lugar no percentual da contribuição do tráfego das mercadorias, antes ocupado pelo fumo, e assim permaneceu até o fim do decênio: a água mineral. Possivelmente único caso de ferrovia brasileira em que sua exportação tivesse algum destaque, a exploração deste item na região remonta ainda ao século XIX, e até hoje permanece como uma das atividades econômicas em alguns municípios do chamado “Circuito das Águas” do Sul de Minas Gerais.

O registro de exportação deste produto ocorreu deste a virada dos séculos XIX e XX, e pouco antes da formação da Rede Sul Mineira apresentou evolução de renda mais rápida que a maioria das mercadorias (SILVA, 2012, Cap. 3). A partir de 1907, este produto registrou o transporte de mais de 2 mil toneladas, e desbancou itens tradicionais como toucinho e fumo (SILVA, 2012, p. 166). Contudo, sua receita não atingia nem mesmo 2% do total das mercadorias. Pelo quadro de tarifas de 1906, seu frete era menor que café e fumo (entre metade e a terça parte), sal, açúcar e mesmo queijos e manteigas (SILVA, 2012, Anexo IV, p. 203). Isso já nos demonstra o limite que receitas geradas pela exportação de água mineral proporcionavam à estrada, pois a exemplo dos cereais, a quantidade significativa de seu transporte não correspondia à renda gerada. E esta situação se repetiu nos anos posteriores.

Abaixo apresentamos alguns dados sobre as exportações de água mineral pela Sul Mineira. Explorada por empresas que recebiam concessão do governo estadual, a água mineral possuía um público cuja renda era um pouco maior, e seu consumo engarrafado quase não se operava na própria região. A atividade ocorria nos municípios de Baependi, Cambuquira, Caxambu, Lambari (Águas Virtuosas) e São Lourenço, e o produto era transportado em caixas que possuíam, cada uma, 60 quilos de águas engarrafadas.

Tabela 6.22 – Exportações de água mineral pela Sul Mineira (1922-1933)

Ano	Quantidade (em toneladas)	Valor (em contos de réis)	% sobre o total de mercadorias	% sobre a receita das mercadorias
1921	-	98	-	2,52
1922	10.253	114	6,13	2,95
1923	12.183	218	4,56	5,79
1924	9.520	187	2,74	3,51
1925	11.508	238	3,47	3,38
1926	10.029	213	4,59	2,67
1927	10.977	241	4,46	2,59
1928	11.133	241	4,33	2,49
1929	10.704	226	4,04	1,81
1930	-	184	-	2,09
1931	-	165	-	1,46
1932	-	128	-	1,24
1933	-	180	-	1,85

Fonte: para 1922 a 1929, RRVSM, vários anos; para 1930 a 1933, LIMA, 1934, quadro nº 10. Elaboração do autor.

A tabela 6.22 confirma a nossa análise sobre o papel que a água mineral ocupou no conjunto das mercadorias na Sul Mineira: mesmo sendo o segundo principal produto exportado pela ferrovia, sua participação nas receitas não chegou nem mesmo a 6%. Se comparada à renda dos principais grãos ou cereais de maneira individual, a água mineral era bem superior. Mas se fizermos a mesma comparação com o conjunto daqueles itens, o patamar é praticamente o mesmo. Se considerarmos o período depois de 1929, a renda chega a ser mesmo inferior. Mas houve locais onde a receita gerada pela exploração deste produto proporcionou generosas rendas ao município. A principal cidade a exportá-las, até a criação da Rede Mineira de Viação nos anos 1930, foi Caxambu.

Com a emancipação do município de Baependi, e a tutela pública por conta da vocação turística, Caxambu apresentou um crescimento mais intenso que todas as outras localidades da chamada Linha da Barra, aquela que ligava a região de Baependi à Barra do Piraí no estado do Rio. Como centro turístico, suas administrações tentaram dotar a sede com melhorias urbanas e paisagísticas que, além do incremento da infraestrutura, demonstrava a absorção dos padrões culturais burgueses europeus. Chegou a ser chamada de “A rainha de nossas estâncias de águas minerais”, e até um trem de luxo da Sul Mineira chegou a ser criado para trafegar para a cidade em dias pré-determinados³⁰¹. Em 1937 sua renda municipal já figurava entre as 12 maiores do estado, com um total de 707 contos (WIRTH, 1982, p. 65). E isto pode ser dimensionado pela receita proveniente das estações na RVSM, segundo informações de seu relatório de 1926. Nenhuma das estações da Linha da Barra atingia 60 contos de receita pelo movimento de mercadorias, número baixo mesmo para os padrões da Sul Mineira. A exceção era exatamente Caxambu, que certamente pela exportação de águas minerais apresentou renda de 276 contos proveniente das mercadorias (RRVSM, 1928a, p. 52).

De qualquer forma, diferente dos alimentos, o consumo de água mineral pode ser considerado algo supérfluo, e certamente foi atingido pela crise financeira de 1929, quando sua receita ficou em um patamar abaixo de 200 contos. Com isso, outro produto que chegou a gerar expectativas na diretoria por conta do transporte, ao longo do tempo se mostrou frágil, pois suas receitas não apresentaram grande incremento.

³⁰¹ *Correio da Manhã*, ed. 8020 de 15 de fevereiro de 1921, p. 5.

6.4.3 AS MERCADORIAS DE IMPORTAÇÃO: UMA PEQUENA CONSIDERAÇÃO

Se as mercadorias de exportação, exceto em parte pelo café, não possibilitaram maiores rendas à Sul Mineira, qual foi a situação das mercadorias de importação? Segundo Flávio Saes, as ferrovias cafeeiras do estado de São Paulo transportaram poucas mercadorias de importação, se comparadas ao movimento de exportação (SAES, 1981, p.80). As exceções ficaram por conta do transporte de açúcar e, com mais destaque, o sal. Frequentemente, o sal apareceu como a principal mercadoria de importação nas ferrovias brasileiras, uma vez que sua utilização se aplicava tanto na alimentação humana quanto animal, notadamente o gado. Assim, a renda gerada por este produto costumava figurar entre as poucas destacadas pelas ferrovias entre as mercadorias de importação. Mas na Sul Mineira, o perfil da importação foi um pouco diferente. Os cinco principais itens importados, por ordem decrescente de renda, eram: açúcar, querosene, vinhos e bebidas, sal e farinha de trigo³⁰².

Sal e farinha de trigo, as duas mercadorias de menor receita dentre aquelas cinco indicadas da RVSM, compunham a alimentação básica da população. O sal, além da mistura aos alimentos, também servia para conservação de carnes, processo ainda muito comum entre a população brasileira. O querosene, a segunda mercadoria de importação por ordem de receita, também era um item de uso básico pelas pessoas. Uma vez que a iluminação elétrica ainda não estava presente em todas as cidades, e nem mesmo cobria a totalidade do espaço urbano em cidades onde o serviço era oferecido, o querosene foi o primeiro derivado do petróleo de uso em massa, um substituto para a iluminação a azeite e óleo de baleia (NASCIMENTO e MORO, 2011, p.1). As próprias estações e edifícios de linhas em muitas estradas de ferro utilizavam a iluminação do querosene em larga escala. Em 1923, por exemplo, das 80 estações existentes na RVSM, somente 41 possuíam iluminação elétrica e 39 ainda faziam uso do querosene, ou quase metade do total (RRVSM, 1924, p.81). Em 1929, 6 anos depois, a situação permaneceu praticamente inalterada: 55 estações da Rede de Viação Sul Mineira, de um total de 110, ainda eram iluminadas a querosene (RRVSM, 1929, p.8).

Por último, nos resta a primeira posição de mercadoria importada: o açúcar. Se em estradas como a Mogiana e Sorocabana, e mesmo outras onde o café tinha uma importância muito menor como a Oeste de Minas, a importação de açúcar ficava atrás do transporte de sal, na Sul Mineira foi bem diferente. Ainda antes da formação da própria Rede, durante

³⁰² O item de importação “materiais de construção” possuía tonelagem de transporte que em alguns anos era superado somente pelo café, e sua renda era maior que aquela do sal. Mas algo em torno de 35% da sua receita era proveniente do tráfego local, o que dificulta sua classificação no conjunto das mercadorias importadas.

vários anos do primeiro decênio do século XX, a importação do açúcar já despontava para o primeiro lugar nas estradas precursoras da CEFFB (SILVA, 2012, p.167), em parte um reflexo da chegada dos trilhos na região. Entre 1910 e 1914 houve um relativo equilíbrio, e entre 1915 e 1920 o sal voltou a registrar embarques em quantidades maiores que o açúcar. Isso possivelmente se deveu ao estímulo às maiores exportações de gado verificadas no período, fruto da maior procura deste produto no continente europeu, envolvido em problemas derivados da Primeira Guerra. Entre 1921 e 1928 houve novamente um relativo equilíbrio, com exceção do ano de 1923, onde o sal foi novamente muito superior. Mas a partir de 1929 a importação de açúcar apresentou quantidades que cada vez mais se distanciavam do sal. Contudo, quando apuramos a renda gerada pelo açúcar, seus valores ficavam muito acima das receitas geradas pelo transporte de sal. Assim, o derivado da cana só ficava mesmo atrás do café quando o assunto era renda gerada pelas mercadorias³⁰³.

Tabela 6.23 – Açúcar e sal no transporte da Sul Mineira, em ton. (1923-1933)

Ano	Açúcar		Sal	
	Quantidade	% sobre as mercadorias	Quantidade	% sobre as mercadorias
1923	5.634	2,11	11.479	4,30
1924	6.481	1,86	9.997	2,88
1925	-	-	-	-
1926	12.140	5,55	8.914	4,08
1927	11.290	4,58	11.486	4,66
1928	11.761	4,58	10.324	4,02
1929	14.679	5,53	10.082	3,80
1930	14.644	4,47	9.270	2,83
1931	16.640	3,84	10.961	2,53
1932	16.139	4,44	10.064	2,77
1933	13.420	3,71	9.956	2,75

Fonte: MVOP, referente aos anos indicados, quadro “Mercadorias transportadas”. Elaboração do autor.

A tabela 6.23 nos mostra que tanto o açúcar quanto o sal tiveram relativa estabilidade a partir de 1927. A partir de 1928, o primeiro deles não mais ficou abaixo do segundo. Ambas as mercadorias foram, em termos percentuais, pouco expressivas no transporte total

³⁰³ Em 1926, único ano em que o sentido do movimento de cada mercadoria foi discriminado, 13% da renda do transporte do açúcar foi classificada como “tráfego local”. Ainda assim, seu perfil o caracteriza como uma mercadoria de ampla importação.

das mercadorias. Mas no caso do açúcar, foi nas receitas auferidas que sua respectiva participação pôde ser um pouco mais sentida.

Tabela 6.24 – Açúcar e sal no transporte da Sul Mineira, em contos de réis (1923-1933)

Ano	Açúcar		Sal	
	Receita	% sobre as mercadorias	Receita	% sobre as mercadorias
1923	160	4,25	207	5,50
1924	284	5,33	202	3,79
1925	-	-	-	-
1926	690	8,64	132	1,65
1927	620	6,66	178	1,91
1928	619	6,40	166	1,72
1929	1.045	8,63	206	1,70
1930	981	11,13	188	2,13
1931	964	8,51	231	2,04
1932	928	9,00	217	2,10
1933	830	8,55	220	2,26

Fonte: para 1922 a 1929, MVOP e RRVSM, vários anos; para 1930 a 1933, LIMA, 1934, quadro nº 10. Elaboração do autor.

Exceto pelo café, somente o açúcar proporcionou renda acima de 8% em seu transporte. E, segundo a tabela 6.24, este produto importado chegou mesmo a contribuir com 11% das receitas totais das mercadorias no ano de 1930. Destacamos ainda uma situação inversa que se revelou bem perceptível pelas tabelas 6.23 e 6.24: a diferença entre a participação da quantidade e a contribuição da receita para o açúcar e o sal assumiu perfil diferente em cada um deles. Com exceção dos anos de 1923 e 1924, o percentual da participação da renda do sal foi menor ou praticamente idêntica à participação na quantidade das mercadorias transportadas. Já no caso do açúcar, a contribuição nas receitas foi sempre superior, algo entre 1,5 e 2,5 vezes, em relação à parte que o mesmo representava perante todos os itens carregados. Dessa forma, não nos resta dúvida quanto ao importante papel do derivado da cana perante os demais produtos quando, o assunto é a formação das receitas das mercadorias. E esta característica particular do açúcar, na condição de um bem importado, já foi percebida no caso das ferrovias cafeeiras paulistas Mogiana, Paulista e Sorocabana, ao menos até os anos 1920 (SAES, 1981, p.103). Mas, sendo este o único produto importado de impacto mais sério nas receitas, as importações verificadas no transporte da Sul Mineira

também não possibilitaram maiores rendas. Vejamos, agora, as duas últimas análises referentes às mercadorias, cuja dimensão foi de grande monta para a ferrovia do Sul de Minas Gerais.

6.4.4 PONTOS DECISIVOS: O ITEM “DIVERSOS” E OS TRANSPORTES NÃO REMUNERADOS NA REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA

Com o quadro apresentado acima, podemos dizer que algo ainda não está bem resolvido, pelo seguinte motivo: quando comparamos a evolução da renda das mercadorias, sobretudo nos anos 1920, percebemos que nem sempre há um compasso entre o comportamento deste grupo e a receita originada pelos itens mais valiosos, que eram o café e o açúcar. Na verdade, foram poucos os anos em que este último contribuiu em alguma medida para as receitas, segundo dados das tabelas 6.13 e 6.24. Assim, o nosso problema é: se o café incidiu diretamente no comportamento da renda total das mercadorias somente em alguns anos, qual outro produto teria influenciado esta mesma rubrica? E mais: com um percentual tão pequeno da participação de outras mercadorias na quantidade dos transportes totais, quais outras variáveis estariam incidindo neste quadro?

Para a primeira pergunta, a resposta que defendemos expressa não somente o perfil do transporte da Sul Mineira, mas também o quadro produtivo de boa parte da região que ela atravessava: o peso da categoria “diversos”. Com renda superior ao café (exceto pelo ano de 1933), o item “diversos” dividiu com aquele produto o impacto mais direto na renda do tráfego de mercadorias na Rede de Viação Sul Mineira. Com itens que, no geral, não permitiam cobranças de fretes mais caros, seu conjunto foi decisivo para as receitas. Um comportamento duplo que, ao longo dos anos, significou déficits ou saldos medianos. Aves, ovos, legumes, objetos de vestuário, ferramentas e tantos outros itens estavam envolvidos quando dizemos “diversos”, que normalmente abarcavam todas as coisas que, individualmente, não assumiam importância em termos de quantidade transportada e muito menos de receita gerada para a ferrovia.

Tabela 6.25 – Café e “diversos” no transporte da RVSM (1923-1929)³⁰⁴

Ano	Quantidade (em toneladas)		Receita (em contos de réis)		% da renda das mercadorias	
	Café	Diversos	Café	Diversos	Café	Diversos
1923	15.360	-	659	1.404	17,51	37,28
1924	39.903	-	2.006	-	37,69	-
1925	32.151	-	2.041	2.303	29,03	32,75
1926	30.423	39.371	2.290	2.796	28,69	35,03
1927	45.516	55.487	3.199	3.400	34,38	36,53
1928	37.450	68.036	2.710	4.145	28,03	42,96
1929	54.970	55.401	4.164	4.266	34,41	35,25

Fonte: RRVSM, 1924, 1928a, 1929 e 1930. Elaboração do autor.

Quando confrontamos os dados da tabela 6.25 com os dados da tabela 6.13, em especial com a coluna “receita das mercadorias”, fica claro que (ao menos para os anos disponíveis) a renda do gênero “diversos” serve como um contrapeso ao café. Nos anos que este apresenta baixa de receitas, o aumento da cifra das mercadorias é contrabalanceado pelo desempenho ascendente dos “diversos”³⁰⁵. E este item era aquele em que o sentido do movimento era o mais equilibrado dentre todos eles, segundo dados de 1926. De quase 2.800 contos, 1.168 se referem à importação, 1.001 à exportação e 625 ao tráfego local³⁰⁶.

Outra observação se impõe: quando comparamos os relatórios da “Estatística” do Ministério da Viação e Obras Públicas e os relatórios da própria Sul Mineira, percebemos que haviam diferenças sobre o que era discriminado e o que era chamado de “diversos”. Isso se explica em parte pelo fato de que o MVOP considerava como mercadorias principais aquelas que possuísem montantes de tráfego mais intenso no país, fosse no sentido exportador ou importador. Assim, itens de exportação como algodão, borracha, café e mate eram elencados para todas as ferrovias³⁰⁷, da mesma forma que itens de largo consumo como arroz, milho e feijão eram relacionados, sendo que os gêneros deste último grupo estavam presentes em

³⁰⁴ Em “A Estrada de Ferro Sul de Minas” (LIMA, 1934) há dados disponíveis até 1933. Contudo, a renda atribuída a “diversos” envolve muitos dos itens que eram discriminados nos relatórios da própria RVSM, como os cereais, querosene, materiais e vinhos e bebidas. Isto obscureceria a nossa análise.

³⁰⁵ Os dados referentes à nota anterior, para o período 1930-1933, publicados por Vasco de Castro Lima (LIMA, 1934), demonstram queda sensível de “diversos” depois de 1929. Ainda que estes estejam obscurecidos, certamente foram puxados pelo conjunto que analisamos na tabela 6.25.

³⁰⁶ RRVSM, 1928a, quadro “Movimento e Renda de Mercadorias Transportadas Discriminadamente”.

³⁰⁷ Como esta publicação do MVOP se iniciou em 1903, neste momento a borracha ainda possuía um volume de exportação considerável, e sua contribuição para o total das exportações brasileiras foi próxima a 30%, abaixo somente do café (FAUSTO, 2006, vol. 8, p. 327).

ambas as fontes. Já produtos como couros e tecidos nacionais, visualizados nos relatórios do MVOP, não constavam nos relatórios da RVSM, embora também fossem transportados por ela. Por outro lado, mercadorias como queijos e toucinho, de exportação, e querosene e vinhos de bebidas, de importação, eram frequentemente detalhados nos balanços da estrada mineira, mas não estavam discriminados no documento oficial da Viação. Mas a maior diferença, talvez resida no fato de que as “Estatísticas” do MVOP incluíam também no gênero “diversos” os transportes não remunerados, o que diminuía sobremaneira o percentual das demais mercadorias.

Os transportes não remunerados são a chave para a resposta de nossa segunda pergunta, feita anteriormente. E acreditamos que isto nos revela a pouca capacidade de tráfego percebida na ferrovia objeto de nosso estudo, ainda perturbada pela crise financeira de 1929. Em 1931, a quantidade de transportes não remunerados de mercadorias chegou a ser até maior que a dos transportes remunerados. E isto ocorreu em um período em que as construções de novos ramais foram inexpressivas (quer dizer, o material necessário à novas linhas e edifícios não deveria ser expressivo), e a fase do programa de reaparelhamento já havia passado, o que nos indica que o transporte mais intenso de materiais de substituição também já não deveria se verificar. Se, por um lado, isto nos mostra os limites alcançados pelo transporte remunerado na estrada, por outro lado significa um peso considerável de itens que geravam despesas, mas não possibilitavam retorno em receitas.

Tabela 6.26 – Mercadorias remuneradas e não remuneradas na RVSM, em ton. (1926-1933)

Ano	Remuneradas		Não remuneradas		Total
	Peso	%	Peso	%	Peso
1926	172.345	78,86	46.200	21,14	218.545
1927	199.870	81,18	46.321	18,82	246.191
1928	200.533	78,02	56.382	21,98	256.915
1929	207.178	78,20	57.765	21,80	264.943
1930	163.967	50,11	163.227	49,89	327.194
1931	204.757	47,29	228.186	52,71	432.943
1932	187.585	51,63	175.739	48,37	363.324
1933	191.541	53,02	169.721	46,98	361.262

Fonte: RRVSM, 1931, p. 122 e 123; também LIMA, 1934, quadro nº 21. Elaboração do autor.

A tabela 6.26, a última exibida na seção sobre o transporte de mercadorias, nos permite observar a porcentagem de cargas que geravam receitas para a companhia, que até

1929 tinha um índice superior ao transporte geral remunerado³⁰⁸. Embora abaixo de 80% em quase todos os anos, foi com a crise econômico-financeira que o percentual despencou, não só pela queda absoluta dos transportes remunerados, mas sobretudo pelo aumento vertiginoso daqueles não remunerados.

De qualquer forma, podemos perceber que a Sul Mineira possuía um alto índice de transporte não remunerado, o que pesou sobremaneira nas despesas operacionais, além de não permitir qualquer impacto nas receitas. Em alguns anos, foram os transportes “em serviço da estrada” que desequilibraram a balança para o lado do transporte de mercadorias não remuneradas, segundo informações do relatório de 1930 (RRVSM, 1931, p. 122 e 123). Ainda para este ano, apenas duas explicações podem justificar este aumento: o término da construção do Ramal de São Gonçalo do Sapucaí, um pequeno trecho de apenas 14 quilômetros, e o transporte de materiais por conta do movimento de outubro que depôs o presidente Washington Luís. Já para 1931 em diante, a situação foi outra.

Uma olhada no relatório da Rede Mineira de Viação do ano de 1938 nos permitiu entender que, com a criação desta empresa, um novo programa de reaparelhamento foi colocado em prática, cujo maior objetivo parecia ser a padronização das linhas e do material rodante. Assim, entre 1931 e 1932 as receitas e despesas do chamado “fundo de melhoramentos” cresceram vertiginosamente, em um percentual acima de 100% (RMV, 1941, p. 14-16), o que, acreditamos, tenha influenciado decisivamente para o transporte de itens não remunerados.

Além destes percalços, a questão das tarifas sobre as mercadorias também pressionava as receitas da Sul Mineira para baixo. Embora não tenhamos informações precisas para o período da administração estadual, importa mencionar que ao menos em duas oportunidades a companhia demonstrou disponibilidade em dialogar com representações dos interesses de itens transportados, e em nenhuma delas houve qualquer menção em seu relatório anual.

No primeiro evento, motivado por protesto pela ocasião da revisão de tarifas em 1925, o diretor Abrahão de Oliveira Leite se reuniu em Cruzeiro com várias associações de produtores e comerciantes da região. Dentre elas, estavam representadas as Associações Comerciais de Varginha, Itajubá, Ouro Fino, Alfenas, além de um representante de casa comissária de café Oliveira, Leite & Cia. (atuante em Santos) e de jornais sul-mineiros e da capital federal (MINAS GERAIS, 1926, p. 274). Foram dois os pontos que nos chamaram

³⁰⁸ O índice de transportes remunerados totais (ou seja, inclusive outras rubricas como passageiros e animais) ficou entre 70 e 72% entre 1928 e 1930, chegou a 78% em 1931, e ficou próxima a 60% em 1932 e 1933 (LIMA, 1934, quadro nº 9).

atenção nos acordos estabelecidos: redução de 50% para os fretes de farinha de trigo, manteiga, algodão em rama, arame farpado e 70% para massas alimentícias; e redução, em percentual a ser definido, para o transporte de café a longas distâncias. Fica claro que o pedido de redução de fretes estava condicionado pela força que determinadas associações possuíam, fosse econômica ou politicamente. Itajubá possuía fábricas têxteis, e Varginha alguns pastifícios. O café era o principal item exportado pelas estações de Varginha e Ouro Fino. Assim, mesmo que determinados itens não possuíssem item não possuísse relevância no transporte em geral, o peso de algumas cidades era o suficiente para que fizessem valer seus interesses, mesmo que às custas das receitas.

No segundo encontro entre diretoria e representantes, a Associação Comercial de Itajubá, cidade cuja estação apresentava uma das maiores rendas da estrada, protestou contra o novo quadro tarifário apresentado. O pedido foi atendido pelo governo do estado, e o diretor da Viação, órgão ligado à Secretaria da Agricultura, se deslocou até a referida cidade para entrar em acordo com a Associação³⁰⁹. O diretor era Alcides Lins, que no ano seguinte se tornaria o primeiro diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas, sucessora da RVSM nos quadros da Rede Mineira de Viação. Não podemos nos esquecer também que era em Itajubá que vivia o ex-presidente Venceslau Brás, cuja participação em alguns negócios ainda era ativa, como em uma fábrica de tecidos da Companhia Industrial Sul Mineira (GUIMARÃES, 1987). Após negociação, alguns itens tiveram redução em suas respectivas tarifas, sendo parte de importação e parte de exportação. Dentre os itens de importação estavam açúcar, bacalhau, cal e madeiras, sendo o primeiro e o último dois dos principais produtos de importação da estrada. Dentre as mercadorias cuja origem fosse da “zona da estrada”, estavam chinelos, frutas, fósforos e tecidos de algodão³¹⁰. Até onde sabemos, com exceção do primeiro, eram itens largamente produzidos em Itajubá e cidades vizinhas, mas que, isoladamente, pouco representavam para o tráfego da estrada.

Sem dúvida que a redução de tarifas representava sobrevida ou possibilidade de mercado garantido para produtos regionais, mas por outro lado significava também um transporte menos remunerado, que por sua vez permitia menores margens para captação de recursos destinados à substituição do material fixo e rodante, e isto foi muito bem apresentado por alguns autores (TOPIK, 1987, Cap. 4; MARTINS, 1995, Cap. 1). Tal fato, reconhecido pelo mesmo governo que concedia ou negava aumento de tarifas, possuía maiores ou menores efeitos dependendo do tipo de mercadoria. Se itens como café, fumo e

³⁰⁹ *Correio da Manhã*, ed. 10456 de 03 de fevereiro de 1929, p. 7.

³¹⁰ *Ibidem*.

toucinho, de exportação, e lenha, açúcar e querosene, de importação, estavam entre aquelas que rendiam maiores fretes dentre as mercadorias transportadas, o aumento do transporte de itens como batatas, cereais (com destaque para o milho) e águas minerais não significavam maiores possibilidades de saldos operacionais, segundo avaliação do próprio ministro em seu relatório de 1919.

Com forte oscilação e poucas possibilidades de incremento de receitas das mercadorias na Sul Mineira, analisaremos agora as outras fontes de receitas do tráfego. Veremos que apesar da importância relativa da renda dos passageiros e dos animais, ambas não foram suficientes para alterar significativamente o desempenho entre 1910 e 1934³¹¹.

6.4.5 O TRANSPORTE DE PESSOAS: PASSAGEIROS, BAGAGENS E ECOMENDAS

A receita originada do transporte de pessoas costumava representar o segundo maior percentual na renda operacional das estradas de ferro (MVOP, vários anos; SAES, 1981, Cap. 2). Na Sul Mineira não foi diferente. Além de ser o meio de locomoção moderno mais acessível e rápido para as populações do interior, o tráfego de passageiros na região sul-mineira também possuía outra função: o turismo. Cidades como São Lourenço, Caxambu, Águas Virtuosas (Lambari) e Cambuquira são algumas daquelas que possuem fontes naturais de águas minerais de conhecidas propriedades medicinais, e tentaram explorar isso com um viés turístico (SILVA, 2012, Cap. 2). A instalação de alguns serviços como hotéis, fontes termais e até a construção de cassinos foram algumas das medidas que as administrações destes municípios realizaram. Os prefeitos eram nomeados pelo governador do estado, o que significa dizer que estes cargos serviram como experiência administrativa para aliados políticos dos sul-mineiros. E estes administradores também se empenharam na construção de parques, jardins urbanos e projetos paisagísticos inspirados em estâncias hidrominerais europeias (MAGALHÃES, 2012). Concomitante à exploração do turismo, também existiu a exploração e exportação de águas minerais, frequentemente propagandeadas em jornais da cidade do Rio de Janeiro e também em São Paulo.

Com isso, o afluxo de “veranistas” às estâncias hidrominerais era feito pelas linhas da Sul Mineira, além do Ramal de Caldas da Mogiana, cuja estação final era a cidade de Poços de Caldas. Pelos dados estatísticos, o período da administração estatal proporcionou maiores cuidados com o serviço de passageiros, como a manutenção e substituição de carros (vagões).

³¹¹ Situação diferente do ocorrido até 1909 (SILVA, 2012).

Mas, mesmo com os problemas de tráfego verificados na época do arrendamento particular, a evolução do transporte de passageiros na ferrovia, principalmente na primeira classe, mostrou evolução significativa.

Tabela 6.27 – Evolução anual dos passageiros transportados na Sul Mineira (1910-1920)

Ano	1ª classe	%	2ª classe	%	Total	%	Renda	%
1910	54.991	-	228.803	-	283.794	-	753.875\$250	-
1911	61.425	11,70	310.794	35,83	372.219	31,16	1.000:032\$007	32,65
1912	79.354	29,19	410.805	32,18	490.160	31,68	1.249:583\$640	19,97
1913	92.987	17,18	461.240	12,28	554.227	13,07	1.427:437\$900	12,46
1914	93.131	0,15	450.353	-2,36	543.484	-1,94	1.350:114\$400	-5,73
1915	90.790	-2,51	425.849	-5,44	516.639	-4,94	1.179:106\$000	-14,50
1916	111.147	22,42	446.655	4,88	557.802	7,97	1.255:250\$700	6,07
1917	123.469	11,09	458.273	2,60	581.742	4,29	1.342:417\$780	6,94
1918	121.545	-1,56	402.455	-12,18	524.000	-9,92	1.362:622\$900	1,50
1919	135.258	11,28	371.437	-7,71	506.695	-3,30	1.544:380\$300	13,34
1920	172.279	27,37	477.420	28,53	649.699	28,22	2.021:392\$740	30,89
Média*	103.306	12,63	404.007	8,86	507.314	9,63	1.316:928\$510	10,36
Total**	48.315	213,28	175.204	108,66	223.520	128,93	563:053\$260	168,13

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1910 a 1920. Elaboração do autor.

*Média relativa aos passageiros transportados, variação anual e renda.

** Total do acréscimo em 1920, em comparação com 1910.

Segundo os dados da tabela 6.27, o maior acréscimo de passageiros transportados ocorreu entre 1911 e 1913, além do registrado no ano de 1920. Quer dizer, os anos da Primeira Guerra e suas consequências sobre o transporte ferroviário se fizeram sentir na Sul Mineira, a exemplo das estradas de ferro brasileiras no geral (LIMA, 1934, p.108; SAES, 1981, p.75; NUNES, 2016). Ainda na ferrovia do Sul de Minas Gerais, dificuldades comuns às outras estradas, como aquisição de combustíveis e transporte de mercadorias de exportação para outros países (a exemplo do café), se somaram outros obstáculos próprios, como a aquisição insuficiente do material rodante. E o transporte de passageiros foi igualmente atingido, o que não raro despertou reações mais exaltadas por parte da população. Por outro lado, a tabela 6.27 também nos mostra que em 1918 e 1919 a receita dos passageiros transportados apresentou elevação, não obstante a queda da quantidade de pessoas. E isso se deveu à elevação de tarifas em 1918. A média proveniente da receita de passageiros foi de

praticamente 25% em todo o período, sendo que o transporte na primeira classe apresentou as menores variações e registrou maior evolução percentual anual. Em parte, devido ao transporte de passageiros para as estâncias hidrominerais. Vale a pena também termos em mente qual padrão a Sul Mineira tinha perante o perfil de outras estradas.

Sabemos que o índice de participação da receita de passageiros variou muito nas ferrovias brasileiras. Segundo dados do Ministério da Viação e Obras Públicas para 1913, o índice variou de menos de 5% do total do tráfego na E. F. Bahia e Minas, até aproximadamente 50% na E. F. Maricá e Ramal Norte da Leopoldina (quadro 20: “receitas totais”). E esta diferença se repetiu ao longo do tempo. Em 1917, por exemplo, os índices registrados nas ferrovias não só apresentaram variações semelhantes àsquelas de 1913, como algumas delas foram ampliadas. Foi o caso do ramal Norte da Leopoldina, que de uma receita de passageiros de 48% passou à 60%, uma vez que servia a municípios próximos à cidade do Rio de Janeiro e que atualmente configuram como sua região metropolitana. Mas mesmo alguns ramais do interior do país chegaram a ter índices bem elevados. Foi o caso do próprio Ramal de Paraisópolis da Sul Mineira (ver capítulo 3, seção 3.3), que atingiu 48% em 1917, um dos maiores no país (MVOP relativo a 1917, quadro 20: “receitas totais”). Mas no geral, podemos identificar um denominador comum nas estradas.

Segundo Flávio Saes, a participação da renda dos passageiros representou em média 20% nas ferrovias paulistas objeto de seu estudo, quais sejam Mogiana, Paulista e Sorocabana (SAES, 1981, p.72), faixa em que estaria também a Sul Mineira segundo a tabela 6.27. Contudo, ainda segundo Flávio Saes, este índice contemplaria também a receita proveniente de bagagens, encomendas e animais em carros de passageiros. E é precisamente neste ponto que está a diferença para a Sul Mineira: se levarmos em conta os dois primeiros itens, a média de suas receitas ultrapassou 30% da renda geral.

Tabela 6.28 – Receitas dos passageiros e bagagens e encomendas na Sul Mineira (1910-1920)

Ano	Passageiros	%	Bagagens e encomendas	%	Total	%
1910	753.875\$250	21,12	172:044\$581	4,82	925:919\$831	25,94
1911	1.000:032\$007	25,03	233:340\$585	5,84	1.233:372\$592	30,87
1912	1.249:583\$640	25,97	324:518\$860	6,75	1.574:102\$500	32,72
1913	1.427:437\$900	26,23	388:741\$140	7,13	1.816:179\$040	33,36
1914	1.350:114\$400	26,75	308:162\$080	6,10	1.658:276\$480	32,85
1915	1.179:106\$000	22,20	295:012\$260	5,55	1.474:118\$260	27,75
1916	1.255:250\$700	23,78	325:525\$200	6,17	1.580:775\$900	29,95
1917	1.342:417\$780	26,77	362:502\$219	7,23	1.704:919\$999	34,00
1918	1.362:622\$900	25,05	389:623\$030	7,17	1.752:245\$930	32,22
1919	1.544:380\$300	22,49	593:337\$280	8,64	2.137:717\$580	31,13
1920	2.021:392\$740	27,66	679:253\$410	9,29	2.700:646\$150	36,95
Média	1.316:928\$510	24,82	370:187\$331	6,79	1.687:115\$842	31,61

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1910 a 1920, quadro “Passageiros transportados”. Elaboração do autor.

Com o exposto na tabela acima, percebemos que a renda média dos itens relacionados aos passageiros, em seu conjunto, teve participação significativa na receita operacional. Com exceção de 1910, 1915 e 1916, o índice nunca ficou abaixo de 30%. E como veremos depois, esta participação também foi a média na época da administração estadual até o ano de 1927, pois nos anos seguintes houve uma queda no total de passageiros transportados. Ou seja, para a Companhia, o transporte de passageiros, e seu congênito bagagens e encomendas, representaram cifras importantes no desempenho operacional. Mas no médio e longos prazos, assim como ocorreu com o transporte de animais, a renda dos passageiros também não proporcionou aumentos significativos nos saldos operacionais, uma vez que a pequena remuneração costumava não ser muito rentável sobre os custos deste transporte. E além disso, havia também uma pequena parcela de transporte grátis de passageiros, geralmente ligado ao serviço de colonização e imigração ou de incentivos agrícolas e pastoris.

Visando a instalação de imigrantes e a criação de núcleos coloniais que pudessem atrair mão de obra para a agricultura em Minas, o contrato de arrendamento entre a Sapucaí e a União, através de sua cláusula XXXIII, obrigava a Companhia a instalar núcleos coloniais. A localização entre eles deveria ser de ao menos 1 a cada 100 quilômetros. Esta política estava em consonância com os objetivos do governo federal, embora o sucesso tenha sido

discutível (TOPIK, 1987, Cap. 4). A vinda de imigrantes pelas ferrovias sul mineiras é datada de pelos menos 1888 (SILVA, 2012, p. 99), sendo que o primeiro núcleo colonial foi criado ainda em 1893, no município de Pouso Alegre (MONTEIRO, 1973, p. 189). Ainda antes de 1910 foram criados mais dois núcleos próximos de ferrovias sul mineiras: o de Nova Baden, em Lambari, e o de Itajubá. Entre 1910 e 1920 foram criados os núcleos de Ouro Fino (um dos poucos núcleos federais em Minas), que atualmente corresponde à cidade de Inconfidentes, e a colônia de Joaquim Delfino em Cristina, terra de Delfim Moreira e do diretor José Carneiro de Rezende. Em 1923 ainda se criou o núcleo de Padre José Bento em Pouso Alegre. Com exceção daquele criado em Lambari, todos os demais da região se localizaram em municípios servidos pela antiga 1ª seção da Sapucaí, também conhecida como Linha do Sapucaí, que ia de Soledade (entroncamento com a Minas e Rio) até Sapucaí, município de Jacutinga e ligação com a Mogiana.

Segunda Norma de Goés Monteiro, a intenção dos núcleos localizados na Zona da Mata e Sul de Minas era arregimentar mão de obra para o café (MONTEIRO, 1973, Cap. 3), o que de fato parece ter sido o caso de alguns municípios, como Leopoldina, na Mata, e o sul-mineiro Ouro Fino. Porém, nas demais situações que o imigrante se instalava fora dos núcleos, percebemos que na maior parte dos casos estas pessoas se envolviam em outras atividades agrícolas, além de se instalarem como comerciantes e prestadores de outros pequenos serviços (COSTA, 2002; SILVA, 2012, p. 98-103). E se por um lado a companhia não conseguiu cumprir o previsto no contrato quanto às colônias, pela dificuldade de se levantar recursos e atrair pessoas para os núcleos, por outro lado contribuiu com o estabelecimento e crescimento dos núcleos que efetivamente se instalaram. A ferrovia serviu como meio de transporte e comunicação às localidades ao qual estava ligada, e prestava serviços de transporte gratuitos pelo Serviço de Colonização, como constava na cláusula específica do contrato de arrendamento. Embora o transporte gratuito de passageiros por este serviço não representasse nem 1% do total até 1920, no período de arrendamento estatal chegou a transportar mais de 20 mil pessoas, ou pouco mais de 3% do total dos passageiros (MVOP, vários anos).

Durante a época da administração estadual que vai até 1928, tivemos um comportamento semelhante da renda relacionada ao transporte de passageiros, quando comparado ao período de arrendamento da CEFFB. Pelas tabelas acima, verificamos que a média foi de 24% para o período 1910-1920 e, exceto por 1910, a contribuição das receitas para a renda geral nunca ficou abaixo de 22%. Mesmo neste ano a renda foi de 21%, ou seja,

jamais abaixo de 20%. Outro dado importante foi que a queda de passageiros transportados nunca se estendia por mais de dois anos consecutivos, quer dizer, as variações eram de pequenas conjunturas, como paralisação do tráfego e insuficiência do material rodante, o que ficou mais evidente nos anos durante a Primeira Guerra. Mas ocorreu que em 1929 e 1930 o transporte de passageiros pela Rede Sul Mineira apresentou não somente queda em seus índices absolutos, como também na participação relativa de suas receitas. E se considerarmos o lapso que se estende até 1934, o último para o qual temos dados por cada Estrada da RMV, foram cinco exercícios de forte decréscimo na quantidade transportada, com um índice de praticamente 44% de queda. Tal situação pode ser visualizada abaixo.

Tabela 6.29 – Evolução anual dos passageiros transportados na Sul Mineira (1922-1934)

Ano	1ª classe	2ª classe	Total	Renda
1922	210.383	587.688	798.071	2.392:329\$000
1923	242.454	633.079	875.533	2.791:687\$600
1924	269.630	679.467	949.097	3.015:235\$100
1925	311.752	761.064	1.072.716	3.468:022\$600
1926	302.791	688.326	991.117	3.302:781\$550
1927	335.294	820.192	1.155.487	3.778:108\$900
1928	331.720	839.328	1.171.048	4.052:909\$400
1929	320.446	677.956	998.402	3.746:388\$000
1930	240.777	561.134	801.911	2.887:610\$896
1931	245.558	561.941	807.499	2.915:049\$495
1932	224.216	478.353	702.569	2.254:028\$274
1933	227.131	468.729	695.860	3.091:145\$100
1934	247.750	439.084	686.834	3.333:743\$900
Média I*	286.289	715.592	1.001.867	3.257:296\$307
Média II*	250.980	531.199	782.179	3.037:994\$277
Média III*	269.992	630.488	900.549	3.156:079\$986
Total**	37.367	-148.604	-111.237	941:414\$900

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1922 a 1934. Para 1928: RRVSM, 1929, p. 34/35. Elaboração do autor.

*Média I relativa à variação anual entre 1922 e 1928; média II relativa à 1929 a 1934; média III, 1922 a 1934.

** Total do acréscimo em 1934, em comparação com 1922.

A tabela 6.29 permite identificarmos três momentos distintos no transporte de passageiros realizado durante a administração estadual. O primeiro deles, que na verdade foi uma evolução registrada desde 1920 (tabela 6.27) e que se estendeu até 1925, demonstra um acréscimo bastante significativo. Somente entre 1922 e 1925 o incremento do transporte de

passageiros sofreu um aumento de 34%, acompanhado por um aumento de receitas de quase 45% (44,96).

Já o segundo momento, compreendido entre os anos de 1926 e 1928, registrou uma situação de relativa estabilidade, pois a queda em 1926 foi sucedida por um aumento significativo em 1927 e uma estabilidade em 1928. Ainda assim, uma queda de transporte de pouco menos de 2 mil passageiros foi acompanhada de uma receita que evoluiu na casa de 16%. Contudo, o terceiro momento foi aquele mais tenebroso para a Sul Mineira.

Entre 1929 e 1934 houve uma queda quase ininterrupta, se considerarmos o aumento irrisório de menos de 1% verificado em 1931. As receitas foram parcialmente recuperadas a partir de 1933, provavelmente pela elevação de tarifas, mesma situação verificada em 1918. Se este foi sabidamente um período de crise para o sistema ferroviário brasileiro, que com a crise de 1929 viu suas receitas do tráfego caírem ou serem corroídas pelo aumento das despesas, para a Sul Mineira as consequências parecem ter sido mais prolongadas.

Segundo Flávio Saes, os anos entre 1930 e 1932 foram de baixa no transporte das ferrovias Mogiana, Paulista e Sorocabana, em decorrência da depressão econômica (SAES, 1981, p. 75). Considerando que estes efeitos se abateram nas estradas de ferro brasileiras de uma maneira geral, isto explicaria parte da queda verificada na tabela 6.29. Porém, não explica as causas da não recuperação dos índices em 1933 e 1934, ou mesmo a baixa já percebida em 1929³¹². Ainda mais: também nos perguntamos os motivos que explicariam a tendência estável em 1926-1928. Das três ferrovias paulistas citadas, somente a Mogiana já apresenta queda no lapso 1926-1930, não se recuperando nos anos seguintes. Segundo o mesmo autor, isto se deveu à queda da população da zona servida por esta companhia, um reflexo da estabilidade ou queda da produção de café que se verificou na maior parte dos municípios paulistas servidos pela Mogiana (SAES, 1981, cap. I e II).

Para o Sul de Minas Gerais, vimos em outras partes deste trabalho que a produção de café foi crescente durante todo o período, exceto em anos de crises ou condições climáticas mais severas. E a população, embora não apresentasse os mesmos índices de crescimento verificados em muitas regiões do interior paulista, registrou incremento considerável, sendo o Sul de Minas Gerais uma das regiões mais povoadas do estado.

³¹² Um olhar um pouco à frente nos permitiu verificar que somente em 1937 o número de passageiros transportados pelas antigas linhas da Oeste de Minas e Sul Mineira, em conjunto, superaram a marca de meados dos anos 1920. Naquele momento, os anos de 1925 e 1927 registraram um transporte na casa de 2.200 milhões de passageiros, superado apenas em 1937, quando 2.380 milhões viajaram pela Rede Mineira de Viação (RMV, 1941, quadro 24). Já a receita dos passageiros da RMV, a partir de 1936 e ao menos até a eclosão da Segunda Guerra, se elevou a índices bem acima daqueles que verificamos no pico dos anos 1920, certamente proporcionado pela elevação das tarifas (RMV, 1941, quadro 27).

Tabela 6.30 – População no Sul de Minas Gerais (1907-1936)

Ano	Pop. Sul de Minas	Crescimento em %	Nº de municípios	Minas Gerais	Crescimento em %
1907	773.142	-	36	4.239.892	-
1912	856.276	10,75	48	4.628.553	9,17
1920	1.057.734	23,51	52	5.888.174	27,21
1925	1.428.738	35,07	64	6.437.947	9,34
1936	1.666.689	16,65	65	7.706.847	19,71
Período	893.547	115,57	29	3.466.955	81,77

Fonte: SAES, MARTINS e GAMBI, 2016, p.19 (1907, 1912 e 1920); MINAS GERAIS, 1929a, p. 112-113 (1925); IBGE: *Estatísticas do Século XX* (1936). Elaboração do autor.

A população do Sul Minas representou algo próximo a 20% do total de Minas Gerais, tendo sido responsável por 25%, ou um quarto do total, do crescimento da população de todo o estado entre 1907 e 1936. São índices expressivos, que atestam a importância demográfica e econômica da segunda região mais populosa do território mineiro, dentre as nove existentes. E mesmo que o percentual de crescimento entre 1925 e 1936 tenha sido o menor em todo o lapso da tabela, isso não explica por si só o decréscimo dos passageiros transportados depois de 1932, e mesmo a estabilização em 1926-1928. Já a renda proveniente dos viajantes, bagagens e encomendas, saiu de um índice de 40% em 1923 para somente 17% em 1932. Só com o aumento de tarifas verificado nos anos seguintes é que voltaria a ficar acima de 20%.

Tabela 6.31 – Receitas dos passageiros e bagagens e encomendas na Sul Mineira (1922-1934)

Ano	Passageiros	%	Bagagens e encomendas	%	Total	%
1922	2.392:329\$000	28,35	769:909\$580	9,12	3.162:238\$580	37,47
1923	2.791:687\$600	30,45	879:005\$660	9,59	3.670:693\$260	40,04
1924	3.015:235\$100	25,90	1.151:488\$100	9,89	4.166:723\$200	35,79
1925	3.468:022\$600	24,59	1.558:291\$400	11,05	5.026:314\$000	35,64
1926	3.302:781\$550	21,28	1.647:320\$933	10,91	4.950:102\$483	32,19
1927	3.778:108\$900	22,46	1.626:546\$100	6,39	5.404:655\$000	28,85
1928	4.052:909\$400	23,17	1.599:728\$925	9,14	5.652:638\$325	32,31
1929	3.746:388\$000	17,36	1.636:708\$350	7,58	5.383:096\$350	24,94
1930	2.887:610\$896	17,81	1.299:675\$215	8,02	4.187:286\$111	25,83
1931	2.915:049\$495	15,21	1.291:960\$515	6,74	4.207:010\$010	21,95
1932	2.254:028\$274	11,88	982:867\$580	5,18	3.236:895\$854	17,06
1933	3.091:145\$100	18,81	1.332:842\$700	8,11	4.423:987\$800	26,92
1934	3.333:743\$900	21,54	1.389:037\$900	8,98	4.722:781\$800	30,52
Média	3.156:079\$985	21,45	1.320:414\$074	8,51	4.476:494\$059	29,96

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1922 a 1934, quadros “Passageiros transportados” e “Bagagens, encomendas e animais”. Para 1928: RRVSM, 1929, p. 34/35. Elaboração do autor.

Podemos perceber pela tabela 6.31 que aqueles três momentos verificados na tabela 6.29, que se referem ao comportamento do transporte de passageiros, podem ser em parte relacionados ao comportamento das receitas. Ocorreu que para o subperíodo 1926-1928, a estabilidade da renda pode ser identificada somente no primeiro ano, pois em 1927 e 1928 a elevação das receitas é muito nítida. Contudo, o índice da participação relativa nas receitas totais do tráfego também apresentou estabilidade. O aumento da renda das mercadorias foi superior àquele com o transporte de passageiros e bagagens e encomendas, que por sua vez foi duramente afetado pela queda acentuada do transporte de passageiros. E é precisamente neste ponto que encontramos uma incógnita: se a população sul-mineira ainda estava em crescimento, qual motivo teria levado à queda do transporte de passageiros em anos anteriores e posteriores aos efeitos da crise de 1929? Temos três possíveis hipóteses.

A primeira delas é a conclusão de parte da Linha de Barra Mansa da Oeste de Minas, o que ocorreu justamente em 1928, quando a quantidade de passageiros transportados pela Sul Mineira apresentou um pequeno aumento somente na segunda classe, tendo na prática se estabilizado. Nos anos seguintes apresentou vertiginosa queda.

A Linha de Barra Mansa da Oeste foi a primeira em solo mineiro que, ao menos parcialmente, teve sua tração alimentada por energia elétrica. Vimos também, no terceiro e quarto capítulos, que esta linha, mesmo antes de concluída, causou desvios de tráfego na Linha da Barra da Sul Mineira, o que levou a protestos da diretoria. Mas quando observamos mais de perto o número de passageiros totais transportados pela Oeste, esta hipótese não se verifica. Na verdade, o comportamento do transporte de passageiros pela EFOM, até pelo menos 1931, se assemelhou muito àquele que verificamos na Sul Mineira, mas com duas diferenças significativas. Em primeiro lugar, na EFOM a queda do número de pessoas transportadas foi mais acentuada, podendo-se verificar no ano de 1931 um índice de 50,9% de baixa, ou a metade do que se registrou em 1925, ano de pico. Simultaneamente, na Sul Mineira este índice foi de 41% quando comparamos os anos de 1928 e 1934, respectivamente os anos de pico e maior depressão deste transporte. Em segundo lugar, a renda originária do transporte de passageiros na Oeste apresentou maior evolução, e seu desempenho foi inverso ao que verificamos na Sul Mineira para os anos entre 1929 e 1934, o que sem dúvida foi reflexo de elevações mais substanciais de tarifas.

Tabela 6.32 – Evolução anual dos passageiros transportados na Oeste de Minas (1922-1934)

Ano	1ª classe	2ª classe	Total	Renda
1922	301.722	608.202	909.924	2.056:761\$400
1923	320.926	708.813	1.029.739	2.320:928\$500
1924	361.692	709.460	1.072.153	2.491:785\$200
1925	415.755	750.934	1.166.719	2.685:484\$400
1926	318.740	674.984	1.053.724	3.173:640\$700
1927	373.182	701.822	1.075.004	3.655:497\$000
1929	-	-	701.433	4.306:663\$300
1931	193.250	379.433	572.683	2.981:186\$750
1932	256.455	408.536	664.991	5.023:298\$250
1933	250.782	460.071	710.853	3.492:949\$700
1934	270.102	540.178	810.280	3.739:118\$200
Média I*	348.669	692.369	1.051.210	2.730:682\$867
Média II*	242.647	447.054	692.048	3.908:643\$240
Média III*	306.261	594.243	887.955	3.266:119\$400
Total**	-31.620	-68.024	-99.644	1.682:356\$800

Fonte: MVOP, relativo ao período 1922-1934, quadro “Passageiros transportados”. Dados não disponíveis para 1928 e 1930. Elaboração do autor. *Média I relativa à variação anual entre 1922-1927; média II relativa à 1929-1934; média III, 1922-1934. ** Total do acréscimo em 1934, na comparação com 1922.

A tabela 6.32, relativa à Oeste de Minas, atesta o mesmo problema enfrentado pela Sul Mineira em relação ao transporte de passageiros, ou seja, uma queda vertiginosa entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930, embora na EFOM haja alguma recuperação entre 1932 e 1933. Dessa forma, a hipótese do desvio do tráfego de passageiros por parte da Oeste não pôde ser confirmada.

A segunda hipótese para o descenso do número de passageiros transportados, pode estar em um motivo muito recorrente em tempos de transportes modernos a longas distâncias, e crescimento demográfico mais acentuado: doenças e epidemias. As condições sanitárias em várias regiões do país eram extremamente delicadas, onde casos crônicos de parasitas e bactérias praticamente faziam parte do cotidiano em muitas localidades. E em Minas Gerais não foi diferente.

Se a zona rural concentrava as doenças relacionadas à parasitas e bactérias por conta da ausência de condições sanitárias mais adequadas, as cidades em crescimento, em especial aquelas servidas por via férrea, eram campo fértil para a disseminação de epidemias como febre amarela e varíola. No caso da Zona da Mata e parte do Sul de Minas Gerais, a relação mais estreita com a capital federal ampliava as possibilidades do alastramento de certas

doenças infectocontagiosas. A ferrovia era um meio de transporte rápido e funcionava como um catalisador neste processo (SANTOS, 2014).

Entre 1926 e 1927 uma epidemia de varíola se propagou no Rio de Janeiro, além da Bahia, Espírito Santos e Minas Gerais (MINAS GERAIS, relativo a 1927, p. 132/133). Neste último estado, as regiões atingidas foram exatamente Mata, Oeste e Sul, o que também explicaria, ao menos em parte, a queda de passageiros transportados pela Sul Mineira em 1926, e pela EFOM daí em diante. Entre 1928 e 1929 foi a vez da febre amarela causar estragos na capital do país, depois de mais de 20 anos de suposta erradicação (TASCO, 2012, p. 6). Pela tabela 6.29, nós vimos que a quantidade de pessoas transportadas permaneceu estável em 1928, e já em 1929 apresentou queda, antes, portanto, dos efeitos da crise financeira. Já para a Oeste de Minas, ainda que não tenhamos dados disponíveis para 1928, os números existentes para 1929 mostram uma queda de mais de 30% se comparado à 1927. Assim, acreditamos que limites de ordem econômica podiam estar, e ao que indicam as fontes de fato estiveram, lado a lado com problemas de natureza sanitária, que representava um perigo real e em alguns casos devastador em muitas regiões. O efeito sobre a circulação de pessoa seria muito negativo.

Mas ainda nos perguntamos o motivo que levou à continua queda de passageiros na Sul Mineira (já como Estrada de Ferro Sul de Minas da RMV) ainda em 1933 e 1934, enquanto que na Oeste a recuperação se iniciou em 1932. E isto nos leva à nossa terceira e última hipótese para a diminuição do transporte de passageiros por um período tão longo: os efeitos do princípio da concorrência rodoviária.

Já indicada como um problema nos últimos relatórios da Sul Mineira, vimos no terceiro capítulo que várias concessões de transporte intermunicipal de passageiros foram realizadas ainda no período da Primeira Guerra Mundial. Nos anos 1920 elas se ampliaram, e várias “jardineiras” corriam por tais estradas. Depois de 1920, o próprio governo estadual aumentou vertiginosamente a participação direta na construção de estradas, antes relegada em sua maioria a particulares e governos municipais. Para se ter uma ideia, ao fim de 1928 parte das estâncias hidrominerais, que contavam com trens especiais e noturnos para passageiros, começaram a ser servidas por uma rodovia construída pelo governo mineiro. Ela passava por Caxambu, Contendas, Águas Virtuosas (Lambari) e Cambuquira, e sua respectiva inauguração contou com a presença do vice-presidente brasileiro Fernando de Melo Viana e do ex-presidente Venceslau Brás. “A entrada do dr. Melo Viana e do Dr. Venceslau Brás, em Águas Virtuosas, será avisada com 21 tiros de morteiro, indo ambos de Cambuquira em

automóveis”³¹³. As duas localidades distavam apenas 26 quilômetros, ambas localizadas no Ramal de Campanha.

Ora, se algumas das cidades com maiores rendas de passageiros, provenientes de movimentação turística, começavam a ser ligadas por uma rodovia patrocinada pelo próprio Estado, isto nos indica que a concorrência rodoviária já era uma realidade. Infelizmente não temos como mensurar esta informação, mas até 1930 existiam várias empresas de transporte de passageiros operando a pequenas e médias distâncias na região, o que certamente desviava passageiros das linhas ferroviárias. Alfenas, Varginha e Passa Quatro são apenas algumas delas. Vejamos outros indicadores.

Vimos no quinto capítulo que habitantes da porção sudeste do Sul de Minas Gerais, servidos em parte pela Linha da Barra da Sul Mineira, reclamavam pelos serviços e fretes caros da companhia, surgindo aí alguns protestos a favor de melhorias das estradas de rodagem para movimento de pessoas e mercadorias. Isto não foi um caso isolado, quer dizer, a partir da segunda metade dos anos 1920 parece ter havido um incremento considerável no uso de estradas de rodagem e transporte com caminhões, ônibus e jardineiras (espécie de caminhonetes para transporte de poucos passageiros). Os gastos do governo de Minas com estradas já apresentavam uma evolução ascendente, o que correspondia à expansão de sua rede rodoviária (GODOY, HORTA, BARBOSA, 2017). O transporte de cargas, sujeito a maiores variações de transporte entre os anos, também começava a ser realizado por caminhões a distâncias médias. O próprio diretor da RVSM expressou em seu relatório de 1930 que a falta de taxação e organização do sistema viário de automóveis (como forma complementar ao ferroviário) estimulavam a competição entre os modais. No caso das mercadorias, caso não fossem tomados os devidos cuidados quanto ao seu transporte pouco regulado, as consequências seriam desvios de tráfegos cada vez maiores e mais prejudiciais às estradas de ferro. “Se persistir, fará com que as vias férreas abaxiem os fretes elevados e elevem as tarifas baixas. Estas medidas, se forem tomadas, virão desorganizar por completo a produção nacional” (RVSM, 1931, p. 29-30).

Segundo um estudo recente, entre o fim dos anos 1920 e o fim dos anos 1930 o Sul de Minas Gerais era a única região do estado que ocupava simultaneamente o primeiro lugar nos quesitos extensão de rodovias, número de veículos de carga e veículos de passageiros,

³¹³ *Correio da Manhã*, ed. 10378 de 04 de novembro de 1928, p. 6. Mais uma vez, a estreita ligação entre política e serviços públicos, que marcou o Sul de Minas, foi muito bem representada neste evento. Com a presença de ministros, senadores e deputados, a articulação da campanha presidencial de 1930 já demonstrava seus primeiros sinais, quando a ruptura entre Minas e São Paulo se operava, e o nome do governador Antônio Carlos era aventado como candidato à presidência.

segundo a relação por mil habitantes (GODOY *et al*, 2017, mapas 4, 8 e 9). Municípios e o próprio governo estadual construíam e concediam a construção de várias estradas com o fim de tráfego dos automóveis. Com densidade demográfica e relativa riqueza, principalmente se comparada à maior parte das regiões do estado (GODOY *et al*, 2017, p. 284-285), a concorrência rodoviária sul-mineira pareceu ter sido outra variável importante para a queda do transporte de passageiros que se verificou até 1934. Neste contexto, talvez não nos surpreenda o fato de que uma cidade da região tenha sido a terceira no país a possuir uma distribuidora de automóveis da fabricante *General Motors*, ainda no ano de 1926 (NUNES, 2004, p. 114)³¹⁴. E nossa hipótese de concorrência rodoviária ainda nos anos 1920 não é um caso isolado, pois se acredita que as zonas servidas pela *Great Western*, na região Nordeste, sofreram o mesmo problema a partir de 1927 (CAMELO FILHO, 2000, p. 131)³¹⁵.

Reconhecemos que podem ter havido outros motivos responsáveis pela substancial queda do transporte de passageiros, mas que são estranhos ao nosso conhecimento. Porém, com exceção de pequenas paralisações do tráfego por chuvas torrenciais mais episódicas, não conseguimos encontrar quaisquer outros indícios nas fontes pesquisadas, inclusive nos relatórios da própria companhia³¹⁶.

De qualquer forma, a segunda maior fonte de receita da Sul Mineira, e mesmo de outras companhias brasileiras, não pôde proporcionar renda suficiente que revertesse o quadro crescente de despesas, ainda que em alguns anos o aumento de tarifas tenha se efetuado. Aos problemas de ordem econômica e operacional (como deficiência de material rodante), acreditamos que se somaram as dificuldades de ordem sanitária e até mesmo de concorrência de outro modal de transporte, neste caso o rodoviário.

Contudo, outro item da ferrovia, que no passado não muito distante gerou renda considerável nas linhas da Sul Mineira, apresentou desempenho ainda mais negativo que o tráfego de passageiros: o transporte de gado. Sobre ele iremos nos deter agora.

³¹⁴ A cidade mencionada se tratava de Varginha, a mesma que registrava o maior embarque de café nas linhas da Sul Mineira.

³¹⁵ Ainda segundo o mesmo autor, somente em 1936 a ferrovia recuperou os níveis de 1926. Seus trilhos serviam aos estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte, e mais tarde configuraram a Rede Ferroviária do Nordeste.

³¹⁶ Segundo o já citado estudo de Marcelo Godoy e outros (GODOY *et al*, 2017), a persistência dos transportes tradicionais foi uma constante até aproximadamente 1940, ainda que as diferenças interregionais fossem sensíveis. Além disso, foi a partir da virada dos séculos XIX/XX que as migrações em Minas registraram fluxo negativo, ou seja, as saídas foram maiores que as entradas, devido, principalmente, ao processo de industrialização e urbanização mais intenso na capital fluminense e no estado de São Paulo. Contudo, ainda que tais pontos tenham incidido no transporte de passageiros no Sul de Minas Gerais, pareceu não haver impactos mais sérios no médio e longo prazo. Algumas evidências disto são: o aumento de 128% de passageiros transportados em 1910-1920 (tabela 6.27), e mesmo de 46% em 1922-1928 (tabela 3.18); mais a observação sobre o aumento de passageiros registrado a partir de meados dos anos 1930 (nota 312).

6.4.6 A “CARNE VERDE”: A RENDA DOS ANIMAIS E SEUS DERIVADOS

Em estudo anterior, mostramos como o transporte de gado em pé pelas linhas sul mineiras foi decisivo para compor a receita operacional da E. F. Minas e Rio (SILVA, 2012, cap. 3)³¹⁷. O percentual atingiu quase 30% da receita nos primeiros anos, e até 1910 a média foi de 20%.

Depois de 1910, a participação do gado entrou em progressivo declínio, devido à quatro razões. A primeira delas foi a instabilidade da feira de gado de Três Corações, que durante muito tempo foi a maior feira de gado bovino de todo o estado mineiro (ROSA e SAES, 2012). A segunda razão está diretamente ligada ao processo de industrialização da Primeira República, pois a instalação de frigoríficos e o início da industrialização de carnes, processos que acompanhavam a instalação de serviços e urbanização no Brasil, não foram realidade no Sul de Minas Gerais. “Na época da Primeira Guerra Mundial, as exportações tradicionais mineiras ao Rio de Janeiro – porco salgado, toucinho e salsicha, ainda “embalados em cestas” - foram sendo substituídos por bens empacotados e modernos de São Paulo” (WIRTH, 1982, p. 91). O terceiro motivo para a queda da participação do transporte de animais está relacionado à segunda razão, pois outras ferrovias como a Mogiana e a Paulista mais que triplicaram o seu transporte de gado (SAES, 1981, tabela II.6), uma vez que São Paulo foi um dos lugares em que os processos de industrialização da carne ocorreram com intensidade. A origem destes animais: outras regiões do país, sobretudo sudeste e centro-oeste, despontaram como criadoras de gado e aos poucos impuseram pesada concorrência ao Sul de Minas Gerais. Foi o caso do Triângulo Mineiro, servido pelos trilhos da Mogiana, onde cidades como Uberaba e Uberlândia, antiga Uberabinha, se especializavam na criação e engorda de gado (TOSI e FALEIROS, 2011; OLIVEIRA, L., 2014). E mesmo no sul do estado, outros núcleos ganharam destaque e realizaram exportações de animais em volumes consideráveis. Foi o caso de São Sebastião do Paraíso, no Ramal de Passos da Mogiana. Durante os anos da Primeira Guerra, a estação de São Sebastião superou a marca de 25.000 cabeças exportadas pela ferrovia (OLIVEIRA, 2016, p. 454). Proporcionalmente, a estação de São Sebastião embarcou até mais de 80% do total deste Ramal.

O quarto e último motivo, e certamente o mais antigo deles, foi o desvio de embarque dos animais nos municípios diretamente tributários da Sul Mineira. Primeiramente, acreditamos que a Linha de Barra Mansa da Oeste de Minas tenha contribuído para este

³¹⁷ Lembramos mais uma vez que tanto a Muzambinho quanto a Sapucaí eram tributárias da Minas e Rio, embora o embarque de gado bovino ocorresse em sua grande maioria na cidade de Três Corações, estação final da antiga Minas e Rio.

desvio, ainda que em pequenas proporções. Em segundo lugar, na qual o problema remontava à época dos embarques na própria E. F. Minas e Rio e Sapucaí, estava a decisão de alguns próprios criadores de levarem os animais até o embarque em estações da Central do Brasil. Se antes a questão principal pudesse estar relacionada ao frete, neste momento a insuficiência do transporte pareceu ter sido a maior razão para este fato.

Algumas vezes, pela alta do preço da carne nos mercados consumidores, os marchantes desejam aumentar a exportação e então, como não podemos fornecer-lhes mais de 30 vagões diários, descem eles com as boiadas a pé, em busca das estações em Itatiaia ou Tremembé, da Estrada de Ferro Central do Brasil, e nós perdemos o seu frete. Outras vezes são os exportadores de porcos que, ainda por motivo da alta do preço da banha, insistem pelo aumento de transporte (RRVSM, 1924, p.21).

Pela tabela 6.12, considerando a primeira metade dos anos 1920, mostramos como a participação da receita dos animais saiu do terceiro e ocupou uma posição entre o quarto e quinto lugares para a formação da renda do tráfego. Embora a média das receitas do gado tenham apresentado evolução entre o começo e o final do período em análise, percentualmente a tendência foi de queda acentuada depois de 1918. Por exemplo, a maior renda verificada com os animais ocorreu no ano de 1931, quando pouco mais de 1.250 contos foram anotados pelo seu transporte. Contudo, somente 6,59% foi a contribuição desta rubrica nas receitas. Já 1910 e 1916, quando o gado foi responsável por nada menos que 15% da renda total do tráfego, as receitas foram apenas 522 e 804 contos de réis, respectivamente (MVOP, vários anos). Quer dizer, depois da Primeira Guerra, as receitas de outros itens do tráfego como bagagens e encomendas, mercadorias (a partir de 1924) e passageiros (até 1923) cresceram de forma mais intensa que aquela verificada com os animais. O gráfico abaixo também nos auxilia a visualizar este quadro, uma vez que é possível identificar a diminuição do percentual nas receitas bem antes da queda mais acentuada da exportação dos animais.

Fonte: MVOP, relativo aos anos de 1910 a 1934, exceto 1928 (RRVSM, 1929, p. 33-35) e 1932 (LIMA, 1934, quadro 11). Elaboração do autor.

O gráfico 6.2 confirma o que talvez tenha sido a principal alteração no perfil do transporte ferroviário pelas linhas da Sul Mineira: o impacto do transporte dos animais. Isso foi, sem dúvida, reflexo da realidade econômica da região. Além da concorrência e quase inexistência dos processos industriais de processamento e resfriamento da carne bovina, a carne suína de origem sul-mineira também sofreu duros golpes. Não só por aquela mesma situação verificada com os bois, mas também pela maior fragilidade sanitária que se verifica sobre o porco e outros animais de criação de pequeno porte. Na Mensagem do Ministério da Agricultura do ano de 1927, foi mencionado que, dentre outras moléstias comuns às espécies de gado, “as helmintoses, no Nordeste e no Rio Grande do Sul, devastam os rebanhos de ovinos e caprinos e, em Minas Gerais, infestam todas as espécies, notadamente os suínos” (BRASIL, MAIC, 1929)³¹⁸.

Não bastasse esta situação, tivemos a impressão de que o governo mineiro subestimou a concorrência da produção suína de outros estados, que estava diretamente ligada ao motivo que também atingia o boi: a industrialização e processamento da carne. “O estado de Minas Gerais perde terreno, hora a hora, na indústria de carne de porco. Salvo alguma carne de

³¹⁸ No caso dos suínos, o problema está provavelmente associado à Tênia, ou solitária do porco, única helmintose cujo porco é hospedeiro. Helmintoses: doenças ocasionadas por vermes parasitas, em geral intestinais. Outro problema recorrente era a tuberculose suína. O índice de tuberculose para os suínos era o maior entre as espécies animais que serviam de alimento aos seres humanos, sendo que esta era a maior causa de apreensões dos fiscais em frigoríficos e matadouros. Outro ponto negativo é a deterioração mais rápida da carne de porco fresca e alguns derivados como a salsicha, se comparada à similar do boi e à do frango, afora a maior suscetibilidade à contaminação. No mesmo ano de 1926, em um exame de carne suína (51t), charque (205t) e banha (de porco, 737t) no porto do Rio de Janeiro, aproximadamente 16 toneladas da primeira foram descartadas em virtude de contaminação, ou quase um terço do total (BRASIL, MAIC, 1927, p. 200-204).

porco salgada em casa do pequeno proprietário rural, muito pouco se fabrica naquele estado para comércio interestadual do gênero” (BRASIL, MAIC, 1927, p. 202). Logo em seguida, no mesmo relatório do ano de 1926, ainda foi informado que a carne de porco salgada é feita com maior vulto em Cruzeiro (entrada e saída do maior volume do tráfego da Sul Mineira) no estado de São Paulo, e Rezende, no estado do Rio de Janeiro. Também se enfatizou a urgência em se expandir o processamento da carne (presunto, linguiças, mortadelas, etc.), visto que a importação desta teria diminuído, supridos em geral por unidades grandes de São Paulo e Paraná, e pequenos estabelecimentos do Rio Grande do Sul.

Por último, importa ainda mencionar que, mesmo com esta situação apresentada, em termos comparativos, o transporte de animais na Sul Mineira ainda era de relativa relevância, principalmente se o compararmos com o grupo das companhias classificadas como de “2ª categoria” depois de 1920 (RVC, EFOM, RVSM, Araraquara, Leste Brasileiro e Noroeste)³¹⁹. A Sul Mineira, durante os anos 1920, sempre deteve a maior receita por quilômetro trafegado dos animais. Em 1923 a receita foi de 830\$064, quase o dobro da segunda colocada, a Oeste de Minas (445\$420) e mesmo maior que pelo menos três estradas de 1ª categoria (*Great Western*, Central do Brasil e São Paulo-Rio Grande). Além disso, se aproximou de outras companhias de 1ª categoria onde o transporte de animais assumiu maior vulto, como Mogiana (912\$107) e Viação Férrea Rio Grande do Sul (900\$404), ambas servindo a regiões de criação de gado. Vale lembrar mais uma vez que, no caso da Mogiana, parte do gado era proveniente do Triângulo Mineiro e parte do Sudoeste de Minas, desviando potencial embarque nas estações da Sul Mineira.

O ponto é, ainda que desde 1920 o percentual da receita dos animais nunca tenha ficado acima de 10% do total, a Sul Mineira ainda possuía uma “vocação” para o transporte de animais até aproximadamente 1930. Mas de qualquer forma, o transporte de animais também contava para boa parcela dos transportes não remunerados. O fato de se transportar animais em pé, em vagões gaiola, significa que o vagão que vai cheio, volta vazio.

Já os derivados animais, vários eram os produtos comercializados no Rio de Janeiro, como ovos, leite, toucinho e sobretudo o queijo e manteiga. Estes dois últimos eram, por excelência, de produção sul mineira desde fins do século XVIII, com destaque para os municípios de Baependi e Aiuruoca. Contudo, entre fins do XIX e começos do XX ambos os

³¹⁹ A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), criada oficialmente apenas em 1935, sucedeu a Companhia Ferroviária Este Brasileiro, localizada na Bahia. Este era o nome aportuguesado para o título da companhia francesa que explorava o serviço até o controle do Estado, *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*. RVC: Rede de Viação Cearense.

municípios, servidos pela Linha da Barra da Sul Mineira, já não apresentavam a riqueza de outrora, e outras cidades da região desenvolveram atividades econômicas e urbanas mais intensas (SAES, MARTINS e GAMBI, 2016). Ainda assim, a sede do município de Baependi desenvolveu atividades locais ligadas à criação de gado bovino, como queijos e manteigas, com grande exportação deles. A produção destes itens foi intensa ao longo do XIX, e adentrou o XX como importante item de exportação pelas ferrovias, e não só as sul-mineiras, mas também a Oeste de Minas e a Central do Brasil. Eram pouquíssimos os municípios do Sul de Minas Gerais em que não havia pelo menos uma fábrica de manteiga até 1910 (JACOB, 1911).

Aconteceu que com os efeitos da Primeira Guerra, a pecuária e seus derivados ainda tiveram algum fôlego, e possibilitaram acréscimo de receitas nas exportações mineiras e possivelmente também sul-mineiras. Não temos dados sobre o transporte destes produtos na Rede Sul Mineira no período anterior à administração estadual, mas se compararmos o transporte dos gêneros “diversos” de 1919 e 1920 com aquele de 1918, este item foi o único a apresentar acréscimo. No jornal fluminense *Correio da Manhã* (ed. 7177 de novembro de 1918), chegou a ser publicada uma ordem do ministro do MVOP sobre a preferência de transporte na Sul Mineira com destino à capital para leite, ovos e aves, durante 8 dias a partir de dois de novembro daquele mesmo ano, “diante da carência desses produtos nesta capital, motivada pela epidemia reinante” (p.3). A epidemia a que se refere o periódico foi a nefasta epidemia de gripe espanhola ocorrida no segundo semestre de 1918. Ainda assim, a produção destes itens apresentou forte oscilação.

O único produto que pareceu ter apresentado um acréscimo mais perene na produção de laticínios foi a manteiga. A ed. 7336 do *Correio da Manhã*, de 30 de setembro de 1919, nos permite perceber que a manteiga mineira (4\$800 a 5\$000 o quilo) tinha preço superior à sua concorrente (Riachuelo, 2\$400 ½ lata, o que hoje seria 2,5 kg). Já o leite, embora fosse transportado pela companhia, principalmente com destino à capital federal, também não registrou maiores exportações, ao contrário da Central do Brasil e Leopoldina, outras duas estradas com importante transporte de gado e seus derivados. A Sociedade Mineira de Agricultura, em memorial enviado ao prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, indicou algumas ações que fariam o abastecimento de leite daquele lugar ter menos problemas. Dentre tais recomendações, estava uma dirigida ao ministro da Viação e Obras Públicas Francisco Sá, para melhorias no transporte do produto. Tendo o leite mineiro correspondido a ¾ da produção nacional em 1921, segundo a mesma fonte, a contribuição da Sul Mineira no transporte total de leite à capital federal era bem pequena, “um pequeno

serviço de transporte de leite de Passa Quatro (cidade mineira situada a 10 quilômetros da fronteira paulista”) para Cruzeiro, entroncamento com a Central, em território paulista”. Tendo a Central uma média de 9 a 10 mil toneladas transportadas (de Juiz de Fora, Palmira e Barbacena), a Leopoldina de 6.500 a 7.500 toneladas (de vários municípios cafeeiros, como Juiz de Fora, Cataguases e Muriaé), “o transporte da Rede Sul Mineira não excedeu de 500 toneladas anuais”³²⁰. E mais: depois da apresentação das ações para melhorar e expandir o transporte, que incluíam medidas sanitárias como um entreposto frigorífico, foi mencionado:

Em relação à Rede Sul Mineira, nem se pode compreender porque não existe ainda o serviço especial de transporte de leite e laticínios nas quatro redes convergentes em Soledade de Caxambu, a de Itajubá, a de Campanha, de Três Corações e de Baependi. Bom Jardim devia ter um “trem leiteiro” que descesse para Barra do Pirai diretamente, ou viesse para Juparanã, incorporado ao “leiteiro” da Central, da União Valenciana. A Oeste de Minas serve a uma das mais ricas regiões pastoris do estado, grande produtora de laticínios, e que só não possui a indústria exportadora de leite, porque não dispõe de transporte apropriado”. (...) A linha principal da Oeste, de Barra a Serra Acima serve uma região muito produtiva de laticínios atravessando os centros de Arantes, Turvo, S. Vicente Ferrer, Carrancas, Lavras e Ribeirão Vermelho. Todas as zonas mencionadas são laticinistas, possuindo grande número de fábricas de manteiga e queijos³²¹.

Duas questões se sobressaem nesta passagem. Em primeiro lugar, ela reforça a suma importância da produção de leite e laticínios do sul-mineiro, pouco explorado (ou pouco rentável) para fins de exportação. Em segundo lugar, também reforça a nossa hipótese sobre o aumento da concorrência que o Sul de Minas sofreu em sua criação de animais e produção de seus derivados dentro do próprio estado. E mais: esta concorrência passava “nas barbas” das próprias linhas da companhia, pois o transporte destes produtos seguia a Linha de Barra Mansa da Oeste, que cortava e se ligava à Sul Mineira na região dos municípios da citação acima.

Mas com poucas possibilidades de maiores receitas, os derivados animais não causaram qualquer grande impacto no transporte da Sul Mineira. Vimos no segundo capítulo como o queijo e a manteiga aumentaram sobremaneira sua participação nos produtos pecuários mineiros. O mesmo não percebemos para a Sul Mineira. Entre 1925 e 1929, anos para os quais temos informações sobre as receitas, o principal produto, a manteiga, não

³²⁰ *Correio da Manhã*, ed. 9025 de 24 de novembro de 1923, p.3

³²¹ *Correio da Manhã*, ed. 9025 de 24 de novembro de 1923, p. 3. Juparanã é um distrito que pertence ao município de Valença, no estado do Rio de Janeiro.

chegou, em seu melhor ano, nem mesmo a 50 contos de renda. E mesmo o total dos principais derivados da pecuária não ultrapassavam a casa dos 100 contos, inferior, portanto, a itens como água mineral, fumo e cereais como arroz e feijão. Como outras mercadorias, seu potencial de receita para a empresa não gerava muitas expectativas.

6.5 EPÍLOGO: CONDIÇÕES PARA O “FIM” DA REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA

Chegamos ao fim do sexto capítulo, o mais extenso e denso dentre todos de nosso trabalho, com algumas considerações a respeito do desempenho financeiro e perfil do tráfego da Sul Mineira. Não iremos adiantar o teor da última parte da tese, as considerações finais, mas algumas observações são necessárias como tentativa de balanço ao leitor e ponte para o capítulo seguinte.

Primeiramente, se as linhas administradas pela Sul Mineira possuíam em sua origem um transporte onde predominavam os gêneros alimentícios, gado em pé e fumo (inclusive sendo estas as principais rendas dos produtos exportados à outras unidades do Império ou União durante algum tempo), o quadro que se desenhou depois de 1910 foi outro. Ao contrário de ferrovias como a Leopoldina ou mesmo as paulistas Mogiana e Sorocabana, a relativa especialização no transporte de café na Sul Mineira ocorreu depois de uma primeira fase mais diversificada. Todavia, o perfil da região e o contexto histórico em que isto ocorreu não permitiram níveis de especialização como aqueles observados em porções da Zona da Mata Mineira ou do Oeste do estado de São Paulo, salvo alguns municípios. Vimos que poucas localidades apresentaram produção de café comparável àqueles espaços, e os problemas derivados de superprodução, preços e câmbio foram fortes limitadores.

A política permanente de defesa do café, praticada pelos estados cafeicultores, incidiu positivamente em parte dos anos 1920, mas seus efeitos ao médio e longo prazo mascararam os problemas citados. E isto se refletiu na ferrovia. Somente depois de 1930, e sobretudo 1940 e 1950, é que o Sul de Minas Gerais se tornaria a principal região produtora do café tipo arábica no país, onde a diminuição no estado paulista foi acompanhada pelo aumento da produção na região, assim como o desenvolvimento e expansão de tipos superiores. Antes disso, os itens como fumo, toucinho e laticínios ainda eram produzidos em considerável escala e exportados pela estrada de ferro, mas suas respectivas rendas geradas eram muito pequenas, não sendo capazes de impactar nas receitas como o foi durante o XIX e começo do século XX. E esta condição particular da estrada foi acrescida de outras características discutidas no terceiro e quarto capítulos, assim como na seção sobre o transporte de

passageiros do sexto capítulo: a insuficiência do material rodante, a precariedade das condições da via permanente, a concorrência produtiva que outras regiões proporcionaram ao sul-mineiro e o princípio da concorrência rodoviária.

Às condições acima descritas, veio se somar a crise de 1929 e seus efeitos nos anos subsequentes. A estatização da malha ferroviária, com simultâneo controle do Estado, avançaria bastante a partir do começo dos anos 1930, sobretudo a partir de 1934 (MARTINS, 1995, p. 24-25), como resposta do poder público à ampliação das condições delicadas que as ferrovias passavam. Em Minas, o avanço mais importante por parte do governo se deu com a criação da Rede Mineira de Viação, em 1931. A Rede de Viação Sul Mineira e a Estrada de Ferro Paracatu, já controladas pelo governo mineiro, foram unidas à Estrada de Ferro Oeste de Minas, que estava sob o controle do governo federal desde 1903. Estando elas em condições financeiras pouco saudáveis, a união das três significou um novo período de tentativas de racionalização, padronização e investimentos nas condições de via e tráfego, semelhante ao que verificamos com a Sul Mineira, Sorocabana e Viação Férrea do Rio Grande do Sul nos anos 1920.

Vejamos agora, no sétimo e último capítulo, os primeiros momentos de Rede Mineira de Viação, quando uma relativa autonomia da antiga Sul Mineira e da Oeste de Minas ainda esteve presente na vida administrativa da RMV, ao mesmo tempo em que os efeitos da crise econômica obscureceram ações importantes como o programa de aparelhamento e a construção do armazém regulador. Também foi neste momento que outra questão chegou ao seu limite: o fato do centro operacional e administrativo da Sul Mineira permanecer em ponto externo ao estado mineiro. Isto se mostrou particularmente delicado quando, em julho de 1932, eclodiu a Revolta Constitucionalista de São Paulo.

CAPÍTULO 7

EMPRESA NOVA, “PATRÃO” ANTIGO: A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO EM 1931-1934

Em 11 de março de 1931, 21 anos depois da formação da Rede Sul Mineira e 9 anos depois do início da administração dela pelo governo mineiro, foi criada a Rede Mineira de Viação, através do decreto estadual 9.882 (REFSM, 1933, p.33). Este foi o último passo administrativo rumo à formação da maior rede ferroviária do país, que no começo daquele ano somava 3.689 quilômetros de linhas e ramais. Somados os desvios e retornos, este total se ampliava para 3.883 quilômetros (MVOP, referente a 1931, p.52-53). Este evento marca o período inicial do recorte deste capítulo.

O contrato de arrendamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Minas Gerais e a União foi lavrado em 24 de janeiro de 1931, segundo cláusulas do decreto 19.602 de 19 de janeiro do Governo Provisório de Getúlio Vargas (REFSM, 1933, p.33). Com isso, o antigo plano de unir as duas redes, sob uma só administração, saiu do papel 25 anos depois da primeira proposta. O primeiro projeto foi de autoria do então ministro de Viação e Obras Públicas Lauro Müller, que chegou a se transformar no decreto 6.201 de 30 de outubro em 1906, para criação da Rede de Viação Férrea Sul-Oeste de Minas (LIMA, 1934, p. 61-66). Mas na prática, sabemos que naquela época somente as estradas sul-mineiras é que viveram sob um mesmo regime, a partir de 1910.

Entre 1931 e 1934, tanto a Oeste, que preservou o nome original (EFOM)³²², quanto a Sul Mineira, que passou a se chamar Estrada de Ferro Sul de Minas (EFSM), viveram sob um regime de relativa autonomia e avanços lentos rumo à unificação. As mudanças mais substanciais foram sentidas somente a partir do período seguinte à 1934, quando a estrutura e organização da empresa extinguiu as duas estradas, para assim se reconfigurar em três divisões. Neste momento, outras companhias ferroviárias foram reorganizadas ou tiveram o regime de administração alterados. Além da própria Rede Mineira de Viação, a Rede Paraná Santa Catarina (mais tarde Rede de Viação Paraná Santa Catarina), Companhia Este Brasileiro (que em 1935 alterou seu nome para Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, atuante na região nordeste) e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (Santa Catarina) foram algumas das ferrovias que passavam por um período de mudanças rumo à unificação administrativa e/ou controle direto da União.

³²² A Estrada de Ferro Paracatu, que a exemplo da Sul Mineira também foi administrada pelo governo mineiro já nos anos 1920, foi incorporada às linhas da Oeste na ocasião da criação da Rede Mineira de Viação.

Neste capítulo, nossa perspectiva comparada se atém basicamente às companhias consideradas de 1ª categoria, ou seja, todas aquelas cuja renda anual era superior a 20 mil contos de réis. Além disso, este momento, que culminou com o Plano Geral de Viação Nacional em 1934, também registrou o fim da relativa autonomia das duas estradas formadoras da RMV. Tais eventos justificam o recorte final de nossa pesquisa. Ao par da centralização administrativa promovida pelo Governo de Getúlio Vargas, a política de transportes caminhou na mesma lógica.

7.1 DUAS EMPRESAS EM UMA: OESTE DE MINAS E SUL MINEIRA SOB A MESMA ADMINISTRAÇÃO

Reconhecemos que existem poucas informações disponíveis sobre a administração da Rede Mineira de Viação durante seus primeiros anos, período também marcado por poucos avanços no sentido da unificação administrativa e operacional. No poder executivo estadual mineiro, a situação também não foi favorável a mudanças substanciais. O governo Olegário Maciel (1930-1933) foi envolto por problemas políticos (BRANDI, s/d), e sua morte antes do fim do mandato foi sucedida por duas interventorias federais. O breve período Gustavo Capanema, entre setembro e dezembro de 1933, foi sucedido pelo longo período da administração de Benedito Valadares (1933-1945). Este, visto como agente das ações clientelísticas entre Minas e o executivo federal, agiu em consonância com a política centralizadora de Getúlio Vargas (WIRTH, 1982, p. 88 e 171-172). E os reflexos sobre a administração da Rede Mineira de Viação se fizeram sentir, pois foi depois de 1934 que sua centralização foi mais profunda. Mas é no período anterior a esta fase que nossa análise se concentra.

7.1.1 O “FORMIDÁVEL ÔNUS”: A SITUAÇÃO DA EFOM

A Oeste de Minas, uma espécie de síntese do quadro ferroviário brasileiro, foi uma companhia com visíveis disparidades. Em primeiro lugar, não havia ainda uma unidade padronizada em suas bitolas³²³. Este foi um problema que não existiu na Sul Mineira, pois toda a sua extensão foi construída em bitola métrica. Mas foi uma realidade semelhante à outra ferrovia presente em território mineiro, a Leopoldina, embora na EFOM o imbróglio

³²³ Bitola: largura entre os dois trilhos de uma estrada de ferro.

das bitolas tivesse uma dimensão maior. Este problema potencializava as dificuldades com a manutenção do material permanente e substituição e operação do equipamento rodante. Sendo bitola a largura entre os trilhos de uma via, a Oeste se tornou a maior ferrovia brasileira a trafegar em bitola estreita (0,76 m)³²⁴. Em 1919 ela possuía mais de 700 quilômetros de vias neste padrão.

Em segundo lugar, administrada diretamente pela União desde 1903, a Oeste foi a primeira ferrovia brasileira de bitola métrica a ter parte de suas linhas eletrificadas. Em 1928, com a inauguração do trecho até Angra dos Reis da Linha de Barra Mansa, a EFOM eletrificou 73 quilômetros, em trecho de subida forte na Serra da Mantiqueira (RRMV, 1941, p. 127-128). A Estrada adotou um sistema próprio de geração de energia hidrelétrica, o que representou o começo de uma considerável economia com tração, fosse lenha ou fosse carvão. Nos anos 1930, sob a administração da RMV, outro trecho da mesma linha (de pouco mais de 100 quilômetros) também foi eletrificado, complementados por outros trechos menores nos anos 1940 e 1960³²⁵. Já a Sul Mineira, apesar da indicação do diretor da estrada no sentido de se eletrificar o trecho entre Cruzeiro e Passa Quatro, jamais concretizou tal projeto.

Contudo, medidas de vulto como eletrificação de linhas não foram suficientes para reverter o quadro de déficit crônico que a Oeste enfrentou, característica marcante da empresa durante o período de que nos ocupamos nesta pesquisa. A EFOM foi deficitária em boa parte do século XX, sobretudo ao longo de todo o decênio de 1920. No último relatório editado em separado pela Sul Mineira, relativo ao ano de 1931 e já como Estrada de Ferro Sul de Minas, uma carta do secretário de agricultura enviada ao ministro de Viação e Obras Públicas deixou muito clara a situação financeira da Oeste. Embora o assunto central do telegrama fosse o arrendamento e controle definitivo dos pequenos ramais sul-mineiros à Rede Mineira de Viação, através da Estrada de Ferro Sul de Minas, a referência à situação da Oeste é direta.

Arrendando, como acaba de fazer, pelo contrato de 24 de janeiro de 1931, a Estrada de Ferro Oeste de Minas, o Governo do Estado aliviou os cofres da União de um formidável ônus. A exploração

³²⁴ No período da Primeira República (1889-1930), as ferrovias brasileiras chegaram a apresentar 7 tipos diferentes de bitolas. Dentre aquelas de dimensão estreita, além do padrão de 0,76 m da Oeste, havia também a de 0,60 m da Leopoldina (MVOP, vários anos). Mas desde esta época, o padrão mais utilizado foi a bitola de 1,00 m, seguido pelo de 1,60 m, também chamada de “bitola larga”. Esta última foi muito usada na Central do Brasil e Companhia Paulista.

³²⁵ “A eletrificação nas ferrovias brasileiras”: *Estrada de Ferro Oeste de Minas*. Disponível em: <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/electro/efom.html>, último acesso em 27/06/2017.

industrial da estrada produzia déficits de custeio, que, nos últimos anos, subiram acima da vultuosa soma de 65.912 [contos de réis] (...). Para que tais **deficits** não venham sobrecarregar o tesouro mineiro, como um peso morto, torna-se necessário, indispensável e urgente que, não só as estradas arrendadas como também os pequenos ramais de propriedade do estado, passem a constituir uma rede única, sob um mesmo regime de propriedade, de contrato e de administração econômico-financeira (REFSM, 1933, p. 42-43).

Este quadro da EFOM, descrito pelo diretor da Sul de Minas, pode ser melhor visualizado pelo seu desempenho financeiro ao longo dos anos 1920. Enquanto que a Sul Mineira entrou em regime de déficits somente em 1926 (e ainda assim com alguns anos de pequenos superávits), desde cedo a Oeste conviveu com resultados negativos. Em alguns anos seu coeficiente de tráfego se aproximou de 200%. Na Sul Mineira o pior resultado, no ano de 1927, atingiu 137%. Não que o resultado da Sul Mineira fosse passível de comemoração, mas ele serve para dimensionar as diferenças entre as estradas.

Tabela 7.1 – Resultado do tráfego na Oeste de Minas, em mil-réis (1920-1929)

Ano	Receita	Despesa	Déficit	Coeficiente
1920	6.341:596\$	11.023:341\$	4.681:745\$	173,83
1921	7.992:768\$	12.113:257\$	4.120:489\$	151,55
1922	8.347:708\$	15.240:694\$	6.892:986\$	182,57
1923	9.662:882\$	17.187:699\$	7.524:817\$	177,87
1924	11.014:849\$	17.126:897\$	6.112:048\$	155,49
1925	11.627:114\$	21.114:559\$	9.847:445\$	181,60
1926	13.345:397\$	20.610:597\$	7.265:200\$	154,40
1927	18.743:849\$	24.163:304\$	5.419:455\$	128,91
1928	16.126:590\$	25.238:890\$	9.112:300\$	156,50
1929	19.692:630\$	24.988:167\$	5.295:537\$	126,89
Média	12.289:538\$	18.880:740\$	6.227:202\$	158,96
1931	17.831:492\$	21.266:107\$	3.434:615\$	119,26
1932*	29.873:101\$	25.897:818\$	3.975:283\$	86,69
1933	18.698:732\$	25.016:554\$	6.317:822\$	133,79
1934	20.565:307\$	25.274:994\$	4.709:687\$	122,90
Média	21.742:158\$	24.363:868\$	2.621:710\$	115,66

Fonte: para 1920-1929, REFSM, 1933, p.42; para 1931-1934, MVOP, quadros “resultado do tráfego”.
Elaboração do autor. *1932: superávit.

Quando comparamos os dados da tabela 7.1 com as informações disponíveis na tabela 6.8, que se refere aos mesmos itens para a Sul Mineira, fica claro que o comportamento da receita até 1931 foi muito parecido com a Oeste. Entre 1922 e 1931, as receitas de ambas as companhias saíram da casa de 8 mil contos e atingiram a cifra de 17 mil contos anuais. Entre 1929 e 1931 a semelhança ainda era visível, mas a receita da Oeste já ultrapassava aquela da Sul Mineira. Entre 1932 e 1934 a situação se alterou um pouco, pois as receitas da Oeste se descolaram dos valores que verificamos na Sul Mineira. Os índices de receita verificados nos anos 1927-1929 foram novamente alcançados em 1933/34 pela EFOM. Já na Estrada de Ferro Sul de Minas, as receitas em 1933 e 1934 não atingiram os bons resultados de 1928 e 1929. Acreditamos que esta diferença de resultados pode estar relacionada a dois fatores.

O primeiro destes dois fatores remete ao início da já discutida concorrência rodoviária na região sul-mineira. O segundo fator estava, acreditamos, em boa medida relacionado ao início da operação do porto de Angra dos Reis. Embora a operação do porto de Angra tenha sido irregular durante dos primeiros anos de existência da Rede Mineira (RRVSM, 1933, p. 4), sua utilização pela Oeste ocorreu antes da criação da RMV em 1931, com o avanço do Ramal de Barra Mansa. Isso certamente garantiu volumes maiores de tráfego pelas linhas da Oeste, sem a necessidade de baldeação para os trilhos da Central do Brasil. Ao menos a partir de 1936/1937, os volumes de café exportados pela Rede Mineira de Viação pelo porto de Angra já eram superiores aos tradicionais portos utilizadas pelas duas antigas estradas (RRMV, 1941, p. 66). Os portos de Marítima (cidade do Rio de Janeiro) e Santos já não ocupariam mais o primeiro lugar das exportações das linhas das antigas Sul Mineira e Oeste de Minas. Este ponto é outro grande diferencial entre o período de nosso recorte e o subsequente³²⁶.

Por outro lado, se fizermos um cálculo simples para sabermos a receita média de cada estrada, o que leva em conta a receita por quilômetro de via, os números favoreciam a Sul Mineira. Esta, com uma média de 1.223,03 quilômetros de linhas entre 1922 e 1934, apresentou uma receita média de 12 contos de réis. Este valor pode ser considerado de desempenho médio alto, se compararmos as 11 linhas das empresas consideradas de segunda categoria, onde ocupou o 3º lugar. O destaque ficava por conta da E. F. Araraquara que, com uma participação do transporte de café muito alta para seus 280 quilômetros, a colocava com uma receita de aproximadamente 50 contos por quilômetro. Era um índice maior até que da

³²⁶ Especificamente quanto ao embarque de café, apresentamos dados de embarque por cada porto de destino na tabela 6.15 (1931-1933).

maioria das empresas de primeira categoria, abaixo somente das estradas Santos a Jundiá e a Companhia Paulista (MVOP, vários anos).

Já a EFOM, cuja média de linhas foi de 2.191,62 quilômetros no mesmo período, registrou nada mais que 8 contos de receita média (MVOP, vários anos). Para termos uma melhor ideia do que representava estes valores no conjunto das estradas brasileiras, os dados para 1927 nos mostra que a média da Oeste estava entre as mais baixas dentre as empresas de segunda categoria, quer dizer, cuja renda estava entre 5 e 20 mil contos (MVOP, p. 280-285). Somente a Rede de Viação Cearense apresentou receita média menor, na casa de 4 contos. Com vários ramais construídos com objetivos de integração e penetração, vimos no segundo capítulo que a Oeste foi uma das poucas ferrovias em solo mineiro que esteve presente e conectou várias regiões do estado. Ligou municípios das zonas Central, Centro-Oeste, Sul e Triângulo e, administrada pela União desde 1903, seus trilhos alcançaram regiões onde maiores possibilidades de renda e densidade demográfica eram mais promessas do que realidade. E este aspecto se revelou também na densidade do transporte de passageiros, como podemos verificar na tabela abaixo.

Tabela 7.2 – Passageiros transportados na RMV, por unidade e por quilômetro (1931-1934)

Ano	EFOM		EFSM		RMV	
	Unidade	Quilômetro	Unidade	Quilômetro	Unidade	Quilômetro
1931	572.683	233,0	807.499	655,4	1.380.182	374,0
1932	664.991	270,5	702.569	570,3	1.367.560	370,6
1933	710.853	289,2	695.860	564,8	1.406.713	381,2
1934	810.280	329,7	686.834	518,8	1.497.114	395,9
Média	689.702	280,6	723.190	597,6	1.412.892	378,2

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Passageiros transportados”. Elaboração do autor.

Com o dobro de linhas em operação, mas com praticamente o mesmo número de passageiros transportados, a densidade de passageiros transportados na Sul de Minas foi o dobro da média da Oeste nos quatro anos de Rede Mineira. Mas esta tabela também nos serve para mostrar que, nas duas estradas, a média de passageiros transportados estava a caminho de convergência. Só que ocorreu que esta tendência seguiu caminhos opostos, pois a Oeste apresentou aumento de densidade, e a Sul de Minas registrou queda do número de passageiros, segundo os motivos apresentados no capítulo anterior.

Abaixo, apresentamos outra tabela de dados comparados entre EFOM e EFSM. A situação com as mercadorias era semelhante ao perfil do transporte de passageiros. Se em termos absolutos o transporte era muito próximo entre as duas estradas, a grande diferença de quilometragem fazia com que o transporte médio do item mais remunerador, mercadorias, pendesse a favor da Sul de Minas. Em média, esta estrada possuía uma relação tonelada-quilômetro que era o dobro da Oeste.

Tabela 7.3 – Mercadorias transportadas na RMV, total e por quilômetro (1931-1934)

Ano	EFOM		EFSM		RMV	
	Toneladas	Ton-km	Toneladas	Ton-Km	Toneladas	Ton-Km
1931	294.611	119,86	433.094	351,60	727.705	197,22
1932	384.966	156,62	363.324	294,93	748.290	202,80
1933	376.097	153,01	361.263	293,30	737.360	199,84
1934	356.145	144,90	413.770	312,56	769.915	203,60
Média	352.955	143,60	392.863	313,10	745.818	200,86

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Mercadorias transportadas”. Elaboração do autor.

A tabela acima nos revela disparidades “internas”, mas ainda nos permite visualizar que a relação tonelada-quilômetro nas duas estradas era muito baixa. A média da EFSM era próxima à da média verificada da ferrovia Noroeste do Brasil, penúltima colocada no conjunto das empresas de primeira categoria (seção seguinte). Quando somada à média da EFOM, temos o mais baixo índice de todas as 11 ferrovias cuja renda anual estava acima de 20 mil contos de réis anuais.

Tabela 7.4 – Receita do tráfego na RMV, total e por quilômetro (1931-1934)

Ano	EFOM		EFSM		RMV	
	Receita	Rec-km	Receita	Rec-km	Receita	Rec-km
1931	17.831:492\$	7:254\$	17.193:669\$	13:956\$	35.025:161\$	9:492\$
1932	29.873:101\$	12:153\$	17.594:854\$	14:281\$	47.467:955\$	12:864\$
1933	18.698:732\$	7:607\$	16.218:654\$	13:164\$	34.917:386\$	9:463\$
1934	20.565:307\$	8:367\$	15.205:052\$	12:342\$	35.770:359\$	9:694\$
Média	21.742:158\$	8:845\$	16.553:057\$	13:436\$	38.295:215\$	10:378\$

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadros “Receitas totais” e “Receitas médias”. Elaboração do autor.

A tabela 7.4, a última em que apresentamos dados comparativos entre as duas principais estradas da RMV, revela que não somente o tráfego entre elas possuía volumes médios diferentes, mas também a receita média advinda deste tráfego. Ainda que a receita do tráfego da Sul de Minas estivesse em queda quase constante (a exemplo do transporte de passageiros), a receita por quilômetro foi sempre mais elevada³²⁷. Isto é reflexo não só de um volume de tráfego um pouco mais robusto, levando-se em conta a extensão das linhas, mas também uma tarifa média de mercadorias mais alta, pois a unificação não ocorreu logo nos primeiros anos.

Assim, este foi o perfil comparado da mais antiga estrada formada por capitais mineiros e cujas linhas se iniciavam no próprio estado. Com uma relativa função integradora e extensa abrangência durante o período que nos ocupamos, o desempenho operacional da Oeste de Minas esteve ligeiramente abaixo da Sul Mineira quando a RMV foi criada. Mas aparentemente, a tendência foi para um relativo equilíbrio, e ocorreu que, além da quilometragem, os desempenhos operacionais negativos e demais limitações também foram somados.

7.1.2 MUDANÇAS LENTAS, MAS PERENES: A EFSM EM 1931-1934

Uma vez que a análise de desempenho da Sul Mineira foi feita no capítulo anterior, não nos deteremos sob dados quantitativos nesta seção. O foco será as pequenas alterações pelo que a empresa passou, cujo objetivo era a centralização promovida com a criação da Rede Mineira de Viação.

Entre 1931 e 1934, momento em que ainda havia uma relativa autonomia das duas estradas que formaram a RMV, ocorreram avanços lentos rumo aos objetivos iniciais de unificação e padronização técnica e administrativa. E isto ficou muito claro pelas fontes pesquisadas. Abaixo, uma pequena passagem referente ao ano de 1931.

Com exceção da mudança do nome, a criação da Rede Mineira de Viação pouca alteração trouxe ao regime de gerência da Estrada. Esta já constituía um ramo especial de gerência da Estrada, com

³²⁷ Para o ano de 1932, há grande disparidade entre os dados de Vasco de Castro Lima (LIMA, 1934) e os relatórios do MVOP. Enquanto o primeiro indica uma receita de 20 mil contos, o segundo apresenta uma cifra de 17 mil. As diferenças, em primeiro lugar, estavam naquilo que era contabilizado como receita do tráfego e receita acessória. Em segundo lugar, as disparidades ocorriam por ser tratar de dados divulgados (pelo MVOP) ainda não revisados pelas companhias. No caso das tabelas elaboradas neste capítulo, nos valem somente dos dados do MVOP, que envolvem também as demais estradas de ferro comparadas.

individualidade própria, sendo fixados no orçamento do Estado apenas os algarismos globais da receita e da despesa (art. 2º, do Decr.º n.º 6.207, de 27-IX-1922), e quase todo seu pessoal de livre nomeação do Diretor (art.º 5.º). Assim, pois, a direção da estrada já gozava, aqui, de completa autonomia administrativa técnica e financeira. O Atual regulamento veio restringir, em parte, esta autonomia, o que se realizou, até agora, com evidentes prejuízos para alguns serviços, como os de Contabilidade e Almoxarifado, como mostrarei nos itens próprios. Neste primeiro ano de funcionamento, ainda não se puderam fazer sentir, aqui, as vantagens da unificação com as Estradas Oeste de Minas e Paracatu, num mesmo sistema, porquanto ainda não foi possível a organização uniforme das tarifas, dos horários dos trens, de modo a facilitar e permitirem grandes percursos internos nas duas estradas reunidas. A falta do porto de Angra dos Reis, cuja conclusão e aparelhamento o Governo do Rio de Janeiro tem protelado, também vem contribuindo para o pequeno aproveitamento imediato deste grande sistema ferroviário (REFSM, 1933, p. 3-4).

Segundo a descrição acima, nos primeiros anos de Rede Mineira de Viação as consequências positivas da unificação não só ainda não podiam ser sentidas, como também foram percebidas consequências negativas, como o fim de parte da autonomia já existente da Sul Mineira. A partir deste momento, a subordinação a uma superintendência central da RMV tolhia parte das atribuições do cargo de diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas. Mas era um caminho sem retorno.

No ano de 1932 a situação ainda não era diferente. Os mesmos pontos descritos na citação acima careciam de resolução: tarifas, horários e sistema contábil ainda eram separados e realizados por cada estrada. Apesar de uma primeira tentativa mais séria de se padronizar todos estes serviços, “pouco se fez durante o ano de 1932, no sentido da verdadeira unificação das estradas que compõem a Rede Mineira de Viação” (LIMA, 1934, p. 194). Ainda neste mesmo ano, o grande evento que “sacudiu” a administração e operação da estrada Sul de Minas foi sem dúvida o levante paulista iniciado em 09 de julho.

A Revolta Constitucionalista Paulista de 1932, ocorrida entre 9 de julho e 2 de outubro daquele ano (sendo que os combates duraram até o dia 4 do mesmo mês), tinha como principal objetivo a constitucionalização do Governo Provisório de Getúlio Vargas (PICCOLI, 2014, p. 100). Uma reconciliação das elites paulistas, nucleadas em torno do Partido Republicano Paulista e do Partido Democrático, permitiu a constituição de um bloco de forte oposição ao presidente brasileiro, culminando com a Frente Única Paulista, criada já no começo de 1932.

Até hoje considerado o principal evento bélico nacional, esta revolta esteve dividida em várias frentes de batalha. Mas a mais importante delas foi a do Vale do Paraíba (também

chamada de Frente ou Setor Norte), confluência dos estados paulista, fluminense e mineiro. E nessa área, a chamada batalha do Túnel da Mantiqueira foi um dos locais mais simbólicos do conflito armado³²⁸. Localizado entre Cruzeiro (SP) e Passa Quatro (MG), cidades distantes entre si apenas 34 quilômetros, o Túnel da Mantiqueira é cercado por relevo extremamente acidentado, cujas altitudes podem ultrapassar os 2 mil metros. Algumas figuras que se tornariam iminentes anos mais tardes tiveram participações de destaque neste episódio, como o político Gustavo Capanema, o poeta Carlos Drummond de Andrade e o futuro governador e presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira.

Diferentemente do movimento que depôs Washington Luís em outubro de 1930, desta vez a ação do lado paulista foi rápida e enérgica. Tendo o movimento se iniciado em 09 de julho, já no dia seguinte as tropas oriundas de São Paulo ocuparam ou se posicionaram ao largo de vários pontos chave no Sul de Minas, dentre eles Passa Quatro. Dessa forma, não houve tempo hábil para que a administração da Estrada de Ferro Sul de Minas deixasse a cidade de Cruzeiro, como conseguiram em 1930. Logo, os paulistas tiveram acesso ao principal centro operacional da Estrada de Ferro Sul de Minas, a tempo de utilizarem a seu favor as instalações e equipamentos disponíveis para fins militares. Além disso, destruíram linhas e pontes na região de Passa Quatro, com objetivo de frear ou retardar as tropas legalistas localizadas em Minas Gerais (COTTA, 2002, p. 70).

Dentre as medidas administrativas no período da revolta, estava a tentativa de controle das ligações que envolviam o estado mineiro com o estado paulista. Além da Estrada de Ferro Goiás, os ramais da Mogiana em território mineiro foram incorporados à Rede Mineira de Viação, segundo o decreto 21.631, publicado no Diário Oficial em 12 de julho e pela RMV em 14 de julho daquele ano. No fim de setembro, com o avanço das tropas federais e forças estaduais rumo à São Paulo, esta incorporação foi estendida aos trilhos da Mogiana em solo paulista, através do decreto 21.895 de 30 de setembro de 1932, publicado no Diário Oficial em 05 de outubro. Em 13 de outubro ambos os decretos foram revogados, uma vez que o conflito havia cessado. Durante a revolta, a cidade de Cruzeiro se tornou sede do quartel-general instalado pelo comando militar paulista. Próxima das divisas de São Paulo com os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, a cidade também era importante tronco ferroviário. Além dos galpões e oficinas da Central do Brasil, era de lá que ainda partia ou

³²⁸ Este túnel, de aproximadamente 1 quilômetro, foi construído pela antiga Estrada de Ferro Minas e Rio, em 1882. A ferrovia foi inaugurada em 1884, a primeira a servir a região sul-mineira.

chegava a maior parte dos trens da antiga Sul Mineira, que buscavam o Rio de Janeiro ou São Paulo.

Assim, em virtude do movimento armado, as principais consequências para a estrada Sul de Minas foram a ocupação de Cruzeiro e do trecho do Túnel, além do funcionamento de praticamente três meses de transportes irregulares e circulação de trens especiais para fins militares. Mas apesar deste contexto, onde a quantidade de mercadorias e passageiros transportados registraram pequena queda, a empresa apresentou a maior renda e o maior saldo de sua existência, além de atingir a menor despesa desde 1926. Quando observamos os dados da tabela 6.12 (composição da receita do tráfego), podemos perceber que foi exatamente em 1932 que a participação do item “diversos e eventuais” teve sua maior expressão, com quase 40% da renda do tráfego. Praticamente o mesmo percentual verificado com as mercadorias. Isto foi reflexo da situação de exceção causada pela revolta de 9 de julho: uma vez que o transporte foi realizado com um material rodante muito menor, as despesas operacionais se comprimiram, pois menos trens com maiores quantidades de passageiros e cargas circulavam pelas linhas. Algo semelhante ocorreu em alguns anos da época da administração privada. Por outro lado, a rubrica “diversos e eventuais” foi certamente inflada pelo transporte de equipamento e tropas militares que, embora remunerando menos por unidade de transporte, também contribuíram para a formação das receitas (LIMA, 1934, p. 195).

Mas toda esta situação teve uma das consequências mais relevantes para o futuro das linhas sul-mineiras: a decisão da retirada definitiva do centro administrativo da cidade de Cruzeiro, além da redução da sua importância operacional. Os embaraços causados por dois movimentos armados, em um período relativamente curto, foram mais que o suficiente para que a ideia antiga saísse definitivamente do papel, ação que também se encaixou muito bem na centralização promovida pela Rede Mineira de Viação. A mudança não foi repentina, e ainda em 1938 as oficinas de Cruzeiro concentravam o maior número de trabalhadores dentre todas aquelas existentes na RMV. Mas a partir deste momento, tal mudança não teria mais volta, e a cidade de Divinópolis (Centro-Oeste Mineiro) se tornou o principal centro operacional da ferrovia mineira, uma vez que a cidade também era o principal entroncamento ferroviário da EFOM (MAIA, 2009, p.12).

Quadro 7.1 – Empregados distribuídos nas oficinas centrais da RMV em 1938

Oficinas	Chefe	Escritório	Oficinas	Total por oficina
Cruzeiro	1	9	517	527
Divinópolis	1	13	511	525
Lavras	1	7	185	193
São João del Rei	1	6	112	119
Barra Mansa*	1	-	21	22
Total geral	5	35	1.346	1.386

Fonte: RRMV, 1938, p. 106. Elaboração do autor. *As oficinas de Barra Mansa eram consideradas uma seção das oficinas de Cruzeiro. Sua função estava ligada ao material rodante da linha eletrificada.

O quadro 7.1 não deixa dúvidas de que mais de dois terços do pessoal empregado nas oficinas estavam concentradas em Cruzeiro e Divinópolis. A tendência foi a ampliação das oficinas de Divinópolis, que posteriormente passaram a fabricar rodas de ferro fundido (MAIA, 2009, p. 147) e teve todo o seu trecho até Belo Horizonte eletrificado no início dos anos 1950 (MAIA, 2009, p. 123).

Dentre as consequências administrativas da revolta paulista de 1932, tivemos a reorganização de toda a Rede. Até 1934 a RMV era dividida em duas partes: a Estrada de Ferro Oeste de Minas, inclusive com a Estrada de Ferro Paracatu e parte da Estrada de Ferro Goiás, e Estrada de Ferro Sul de Minas, sucessora da Rede de Viação Sul Mineira. Depois disso, segundo o relatório de 1938, a Rede foi reconfigurada em três divisões, subordinadas à Chefia de Transportes. A 1ª divisão possuía sua sede em Belo Horizonte, a 2ª divisão em Lavras e a 3ª em Três Corações. E lembramos que esta é uma das razões que limita o nosso recorte em 1934, pois, completava-se assim a retirada da importância majoritária de Cruzeiro da vida administrativa e operacional das linhas da antiga Sul Mineira. Além de centralizar as decisões em solo mineiro, possivelmente pensava-se também em evitar apuros como aqueles das revoltas em 1930 e 1932, onde a administração e operação da estrada ficaram seriamente comprometidas. Defendemos ainda que o fato do interventor Benedito Valadares ter assumido o governo mineiro, ao fim de 1933, foi de extrema importância para esta política mais centralizadora. Aliado de grande monta de Vargas, a supressão de diretorias ainda autônomas podia ser interpretada como algo natural, pois a indicação e controle de um diretor central, mais próximo ao executivo estadual e, portanto, mais fiel ao governo central, seria considerado algo mais seguro e eficiente.

7.2 RMV: PERFIL E DESEMPENHO COMPARADO EM 1931-1934

Tendo em vista o ambiente histórico e objetivos em que a criação da Rede Mineira de Viação estavam imersos, cabe agora fazermos um breve comparativo entre ela e algumas

estradas brasileiras. A intenção é localizar e perceber se a nova maior rede ferroviária do país possuía um perfil considerado padrão dentre as empresas de seu porte, que dizer, as chamadas ferrovias de primeira categoria (renda acima de 20 mil contos de réis anuais). E, qual era este padrão das empresas de dimensão semelhante à RMV.

Segundo a publicação “Estatísticas das Estradas de ferro Brasil”, em 1931 existiam 32 companhias ferroviárias no Brasil, divididas em um número um pouco maior de estradas independentes e ramais, a exemplo da própria RMV (MVOP, relativo a 1931, p. 182-183). Em 1934 estas companhias já estavam em número de 38 empresas, em razão das reorganizações que ocorriam.

Tabela 7.5 – Maiores ferrovias brasileiras em extensão de tráfego (1931-1934)³²⁹

Companhia	1931	1932	1933	1934	Aumento (%)
RMV*	3.689,87	3.689,87	3.689,87	3.781,75	2,49
EFCB	3.061,99	3.081,74	3.088,69	3.093,35	1,02
LRy	3.068,39	3.068,39	3.068,39	3.086,39	0,59
VFRGS	2.651,67	2.709,48	2.809,58	2.998,12	13,06
CFEB	2.314,56	2.315,28	2.315,28	2.335,60	0,91
EFS	1.864,97	2.046,30	2.051,25	2.091,81	12,16
EFSPRG	2.017,21	2.017,21	2.017,21	2.006,24	-0,54
CMEF	1.966,02	1.966,02	1.966,02	1.958,31	-0,39
GWR	1.693,56	1.701,07	1.721,47	1.741,54	2,83
CPEF	1.466,49	1.466,49	1.466,49	1.466,49	0,00
RVC	1.251,15	1.263,33	1.349,96	1.368,31	9,36
NOB	1.334,38	1.345,11	1.351,14	1.353,93	1,46

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Extensão das Linhas em Tráfego, por Estados”.

*RMV: 2.457,900 da EFOM e 1.231,969 da EFSM até 1933, quando em 1934 subiu a 1.323,846, devido à incorporação definitiva das estradas Machadense, Trespontana e São Gonçalo.

³²⁹ A Companhia Ferroviária Este Brasileiro (CFEB), nome aportuguesado da francesa *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, veio a se tornar a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) em 1935, nome pelo qual se tornou mais conhecida. Serviu os estados do Piauí, Pernambuco, Sergipe e Bahia. Ligou este último à Linha do Centro da Central do Brasil em Minas Gerais, no município de Monte Azul. Já a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) teve seu nome alterado para Rede Paraná-Santa Catarina em 1933. Depois, ainda mudaria para Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, nome que preservou até depois da criação da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) em 1957. Outros nomes: VFRGS, Viação Férrea do Rio Grande do Sul; LRy, *Leopoldina Railway*; EFS, Estrada de Ferro Sorocabana, CMEF, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; GWR, *Great Western*; RVC, Rede de Viação Cearense; NOB, Noroeste do Brasil.

Das 12 companhias expostas na tabela acima, somente duas delas pertenciam ao grupo de empresas de 2ª categoria: Este Brasileiro (CFEB) e Rede de Viação Cearense (RVC). E dentre estas 12 maiores, cuja quilometragem estava acima de 1.000 quilômetros, a única ferrovia do grupo de 1ª categoria a não figurar é a inglesa *São Paulo Railway*, cuja extensão total não atingia 250 quilômetros (considerando a Santos a Jundiaí e a E. F. Bragantina). Simultaneamente, percebemos que as três empresas cuja evolução de linhas em tráfego foi mais substancial já estavam sob a administração pública. Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e Rede de Viação Cearense tiveram um crescimento próximo ou na casa de 10%. Embora todas fossem de propriedade do poder público, as duas primeiras estavam sob a administração de seus respectivos estados, sendo somente a última administrada diretamente pelo governo federal.

Os motivos para este acréscimo diferenciado em relação às demais empresas tinham suas razões particulares. Foram desde questões antigas de tentativa de quebra de monopólio (Sorocabana, em relação à Santos a Jundiaí) até frentes de trabalho contra secas periódicas (Cearense). Mas no fim das contas, o que sobressai é que o poder público era o grande responsável pela construção de novos ramais. Uma realidade já verificada desde os anos 1920, uma vez que as companhias privadas, além de já estarem em menor número, no geral também não tinham mais interesse em expandir linhas de ganhos duvidosos e incertos. O aumento das despesas não estimulava este tipo de ação, sendo poucas as exceções como a *Great Western*. Mas as maiores diferenças entre as companhias se manifestavam para além da extensão quilométrica, haja vista os diferentes perfis de tráfego de cada uma delas. Começamos pelo transporte de mercadorias, pois este era o item que respondia pelo maior percentual das receitas em todas as empresas de primeira categoria, e até mesmo por quase todas as ferrovias no país³³⁰.

Na análise do transporte de cargas da Sul Mineira, percebemos que ele sofreu de causas semelhantes que abateram a estabilidade ou levaram à queda do transporte de passageiros. E este fato se desenrolou não só no Brasil, mas também em países como a própria Inglaterra, berço do transporte sobre trilhos (MARTINS e CAIXETA FILHO, 1998,

³³⁰ Das 32 companhias existentes, somente uma delas apresentava receita de passageiros maior que a de mercadorias: a E. F. Corcovado. Praticamente não existia transporte de mercadorias nela, pois era uma via de menos de 4 quilômetros, destinada ao transporte de turistas. Além desta, apenas alguns pequenos ramais de terceira categoria não tinham no transporte de mercadorias sua principal fonte de receitas, quando consideramos os passageiros juntamente com “bagagens e encomendas”. Em geral, estavam localizados próximo à cidade do Rio, configurando na prática como um transporte de subúrbio. Mencionamos ainda a relevância do transporte de passageiros em pequenas companhias da região do Sul, basicamente no Rio Grande do Sul, que serviam regiões de povoamento e colonização. Todavia, mesmo nelas o transporte de mercadorias ainda era predominante.

p. 79-80). A tabela 7.6 nos apresenta o comportamento das empresas de 1ª categoria no quesito tonelada-quilômetro. Para esta tabela e as seguintes utilizaremos o método da densidade de tráfego, quer dizer, dividimos o total do transporte pela extensão das linhas. Assim, podemos fazer comparações de maneira mais equitativa.

Tabela 7.6 – Toneladas-quilômetro transportadas nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)

Companhia	1931	1932	1933	1934	Média
SPRy	15.125,84	13.104,75	16.953,22	17.307,02	15.622,71
CPEF	1.646,88	1.579,44	1.502,36	1.712,56	1.610,31
EFS	1.068,27	1.003,50	1.181,63	1.229,71	1.120,78
CMEF	1.135,87	889,92	925,11	1.047,37	999,57
GWR	797,82	898,41	747,95	907,87	838,01
EFCB	-	-	906,57	618,76	762,67
VFRGS	475,62	579,27	656,74	643,98	588,90
LRy	527,83	548,67	633,25	630,38	585,03
EFSPRG	526,11	655,63	545,03	601,84	582,15
NOB	240,30	306,41	358,98	303,82	302,38
RMV	197,22	202,80	199,83	203,59	200,86

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Mercadorias transportadas”. Elaboração do autor.

Ainda que todas as empresas de primeira categoria tivessem em comum a renda acima de 20 mil contos anuais, a diferença de seus respectivos desempenhos de transporte é bem visível. Quando pegamos os dois extremos da tabela, a diferença de tonelada-quilômetro entre a RMV e a SPRy é de 78 vezes! São outras evidências da realidade brasileira tão desigual, que se exprimiu também nos transportes. Contudo, o padrão da *São Paulo Railway* era muito acima de qualquer outra estrada, semelhante ao que temos hoje com a Vitória a Minas (EFVM). Mas mesmo quando desconsideramos o primeiro lugar, a diferença entre o índice da Rede Mineira de Viação e as empresas seguintes é bastante considerável. Por exemplo, as ferrovias Central do Brasil, Leopoldina e Rio Grande do Sul, cujas respectivas extensões estavam próximas dos 3 mil quilômetros, apresentaram uma densidade média de transporte de mercadorias entre 3 e 4 vezes maior que a Rede Mineira. E até mesmo a Noroeste do Brasil, aquela cuja densidade mais se aproximou da estrada de ferro mineira,

demonstrou uma média um pouco melhor, não obstante as diferenças entre as linhas do estado paulista e do estado mato-grossense (QUEIROZ, 2004, p.25).

Outro fato interessante é que as quatro companhias melhores colocadas tiveram queda do transporte de mercadorias entre 1931 e 1932, mas as demais tiveram desempenho oposto, pois todas elas melhoraram entre aqueles dois anos. Sabemos que os efeitos da crise de 1929 ainda se faziam sentir sobre o transporte ferroviário brasileiro, e durante os anos 1930-1932 os efeitos foram particularmente mais significativos sobre as ferrovias cafeeiras paulistas (SAES, 1981, p. 75). E novamente, o menor índice de crescimento ficou por conta da RMV. O curioso foi que, a exemplo das ferrovias paulistas, o transporte de café na Sul Mineira registrou queda sensível (e mesmo o total de mercadorias), mas na Oeste de Minas, que tradicionalmente transportou menos café que a Sul Mineira, o transporte do produto foi maior, atingido o pico desde 1911. E mesmo o pequeno aumento geral registrado na RMV ocorreu graças ao próprio desempenho da Oeste, que também registrou aumento no total de suas mercadorias transportadas. Porém, o aumento do transporte total de mercadorias não foi o suficiente para reverter o quadro déficits que a RMV entrou a partir de 1933. A média do transporte continuou extremamente baixa, revelando a pouca capacidade da empresa em atrair mercadorias. Embora fosse uma situação que se repetia cada vez mais, na Rede Mineira era especialmente crítica por conta das elevadas despesas e pequena densidade de transporte (dentre outros motivos, estava a significativa extensão de quase 4 mil quilômetros).

Por último, observamos também que todas as quatro companhias com o melhor índice tonelada-quilômetro transportavam quantidades significativas de café. Mesmo que a diversificação do transporte já fosse importante, e no caso da Santos a Jundiaí o subitem “diversos” fosse mais de quatro vezes superior ao café, as receitas provenientes deste produto nestas quatro companhias eram consideráveis, configurando como um produto ainda capaz de pesar sobremaneira no desempenho operacional. Ao mesmo tempo, das quatro companhias com o pior índice tonelada-quilômetro, três delas (RMV, NOB e LRy) também transportavam quantidades significativas de café, embora em escala menor que as outras quatro. Mas ocorreu que, ao mesmo tempo em que possuíam extensas quilometragens, somente algumas de suas estações embarcavam a maior parte da rubiácea. Assim, os efeitos de seu relativo transporte não chegavam a alterar o quadro da densidade de mercadorias. Os demais itens, embora de suma importância para as regiões servidas e mesmo para o tráfego das ferrovias, não tinham força suficiente para proporcionar as altas densidades das companhias melhores colocadas.

O comportamento das empresas de 1ª categoria, quanto à relação tonelada-quilômetro (tabela 7.6), foi parcialmente repetido na relação passageiro-quilômetro (tabela 7.7). E não apenas no comportamento de cada empresa, mas também na diferença da média entre elas, levando-se em conta os quatro anos considerados. A diferença mais evidente reside em um fato cada vez mais evidente em grandes capitais: as empresas em que o transporte de passageiros de subúrbio assume uma dimensão bem maior, quais sejam EFCB e LRY. No caso da SPRy, o transporte de subúrbio é apenas parcialmente relevante, mas com seus poucos 247 quilômetros de extensão, o transporte de passageiros em uma região densamente povoada lhe deixava na liderança da média por quilômetro.

Afora esta particularidade da natureza do transporte de passageiros, percebemos que o mesmo comportamento se repete nas duas tabelas. Somente a *Great Western* (GWB) e Mogiana (CMEF) “trocaram” de lugar, onde a segunda apresentou média de transporte de mercadorias um pouco melhor que a primeira. Com exceção deste fato, cuja diferença também é pequena, podemos afirmar que, ao menos no conjunto das empresas de primeira categoria, quando se leva em conta o transporte para o interior, o fluxo de passageiros e de mercadorias seguiam uma tendência semelhante, dado o volume de circulação de pessoas e riquezas que tendiam a seguir os mesmos caminhos. “Secundário em importância para as estradas de ferro, o tráfego de passageiros acompanha, em suas flutuações, o tráfego de mercadorias. Na verdade, o número de passageiros transportados parece variar de acordo com o estado do crescimento ou declínio da economia” (SAES, 1982, p. 72 e 75).

Nos capítulos 5 e 6, mostramos como outras variáveis também incidiram sobre o comportamento do transporte de passageiros, que na Sul Mineira independeu do transporte de mercadorias em alguns anos, e mesmo do crescimento populacional da região. Contudo, esta relação existiu em vários outros anos, e de fato pareceu ter predominado na maioria das companhias, a par de exceções importantes como o transporte de passageiros em futuras regiões metropolitanas.

Tabela 7.7 – Passageiros-quilômetro transportados nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)

Companhia	1931	1932	1933	1934	Média
SPRy	31.800,1	36.538,3	43.982,7	48.933,0	40.313,5
EFCB	32.310,5*	-	29.584,6	29.565,2	30.486,8
LRy	8.476,1	8.733,9	8.871,4	9.159,0	8.810,1
CPEF	2.199,6	2.051,7	2.228,7	2.631,6	2.227,9
EFS	1.611,9	1.510,2	1.714,7	1.999,2	1.709,1
GWR	1.183,4	1.366,5	1.416,7	1.513,8	1.370,1
CMEF	1.115,7	965,9	1.034,1	1.165,2	1.070,2
VFRGS	715,8	580,0	486,3	479,3	565,3
EFSPRG	439,8	514,1	365,0	418,2	434,3
NOB	436,8	347,2	444,8	479,5	427,1
RMV	374	370,6	381,2	395,9	380,4

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Passageiros transportados”. Elaboração do autor.

*1930

Destas onze empresas da tabela 7.7, oito delas pertenciam ao governo federal, mas somente duas delas (EFCB e NOB) eram por ele administradas. As outras seis se dividiam de forma heterogênea, sendo uma administrada parcialmente pela União (EFSPRG), duas arrendadas aos governos estaduais (RMV e VFRGS) e três concedidas ao capital estrangeiro (SPRy, LRy e GWR). As outras três companhias se tratavam de propriedades do governo do estado de São Paulo, sendo que uma delas era por ele administrada (EFS) e duas ainda estavam sob concessão privada nacional (CPEF e CMEF). Assim, as tabelas desta seção nos apresentam uma miríade de realidades no conjunto de companhias cujas as receitas estavam acima de 20 mil contos. E quando o assunto é densidade do transporte de passageiros, esta gama variada de realidades também se torna evidente. Façamos algumas observações.

A *São Paulo Railway*, sobretudo através de sua linha de Santos a Jundiaí, possuía a mais alta densidade de tráfego dentre todas as ferrovias brasileiras, com mais de 40 mil passageiros transportados por quilômetro. Com uma quilometragem pequena, se comparada à das demais companhias de primeira categoria, seus poucos 247 quilômetros totais transportaram mais de 12 milhões de pessoas somente em 1934 (MVOP, relativo a 1934, p. 92). A ferrovia inglesa (como era chamada) servia a uma região que, além de atravessar uma grande capital em expansão, também era densamente povoada, e cujo o estado caminhava para se tornar o mais populoso do país (IBGE, 1990, tabela IV).

As duas outras companhias que apresentavam altíssimos índices de tráfego de passageiros, Central do Brasil e Leopoldina, tinham algo e comum: o transporte em regiões metropolitanas de alta densidade populacional. Embora a Leopoldina, neste aspecto, estivesse circunscrita ao Rio de Janeiro, a Central do Brasil também atuou no transporte suburbano de São Paulo, o que justifica sua altíssima taxa de transporte de passageiros por quilômetro, mesmo com mais de seus três mil quilômetros de extensão (MARTINS, 1995, p. 151-157). A partir de 1950 a Central atuou também no transporte de subúrbio de Belo Horizonte³³¹.

Mudando o “lado” da tabela, as quatro ferrovias que apresentavam os menores índices também tinham algo em comum: parte de suas respectivas linhas foram construídas ou ampliadas com fins que extrapolavam a lógica do transporte de mercadorias de alto valor comercial. Regiões do Rio Grande do Sul (VFRGS), Paraná e Santa Catarina (EFSPRG), Sul do Mato Grosso (NOB, atual Mato Grosso do Sul) e parte da região centro-oeste mineira (RMV, através de parte da antiga EFOM) foram cortadas por trilhos cujos os objetivos iam desde questões estratégico-militares (VFRGS, EFSPRG e NOB), até razões de integração e povoamento (todas as quatro). Dessa forma, com atividades econômicas e densidade demográfica nem sempre vultuosas, a circulação de pessoas e mercadorias por estas regiões podiam apresentar resultados um tanto desanimadores. E isso se refletiu claramente nos índices da tabela acima. Com extensões de linhas e ramais que variavam entre 1.300 (NOB) e 3.700 quilômetros (RMV), a média do transporte de passageiros por quilômetro nestas companhias foi extremamente baixa, ainda que em termos absolutos as cifras anuais pudessem ultrapassar 1 milhão de pessoas³³². E quando comparamos estes resultados médios com o desempenho da média do transporte de mercadorias, a diferença entre as últimas colocadas foi sensivelmente menor.

Vimos no sexto capítulo que o transporte de passageiros apresentou decréscimo nas linhas e ramais da Sul Mineira entre 1928 e 1934, de maneira quase ininterrupta. Isso se refletiu nos dados de transporte absoluto da Rede Mineira de Viação, que durante seus primeiros anos apresentou o terceiro menor registro dentre as 11 companhias brasileiras classificadas como de 1ª categoria. Um desempenho bem modesto para a recém-criada maior rede ferroviária do país. E em termos relativos, seu desempenho foi ainda mais modesto.

³³¹ Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_mg/bh-rioacima.htm, visitado em 26/11/2017.

³³² Os estados de Minas e Rio Grande do Sul estavam entre os mais populosos do país, fato que contribuía para se alcançar estes índices. Alguns anos depois, o mesmo transporte na RMV registrou crescimento próximo a 10% (MARTINS, 1995, p. 160). A partir dos anos 1930 também realizou parte do transporte de subúrbio de Belo Horizonte, que ainda não era uma grande região metropolitana. Porém, dada as visíveis desigualdades geográficas, assim como a extensa rede de algumas destas ferrovias, a densidade de transporte pode ser considerada muito baixa. Isto pesou em ações futuras, como a decisão de eletrificação ou erradicação de ramais.

Entre 1931 e 1934 a RMV ocupou o último lugar no grupo, quando o assunto era densidade de passageiros.

Merece destaque ainda o fato de que quase todas as companhias possuíam realidades distintas dentro de suas próprias linhas. Foi o caso da Rede Mineira de Viação, que ocupou o último lugar quando o assunto era densidade de tráfego de passageiros. A tabela 7.2 nos permitiu verificar que a situação da EFOM era um pouco mais complicada que da EFSM. Durante o período 1931-1934 ocorreu uma aproximação, pela leve melhora de desempenho da Oeste e contínua piora da Sul de Minas. De qualquer forma, tanto o perfil das duas estradas da RMV, quanto o comportamento registrado na tabela anterior, revelam uma tendência comum nas empresas de 1ª categoria: as ferrovias que estão majoritariamente em zonas do interior, fora dos grandes centros ou das áreas mais densamente povoadas, não demonstraram grandes elevações de transporte de passageiros. Algumas delas apresentaram até relativa estabilidade ou mesmo queda dos índices. Das empresas que não estavam envolvidas no transporte metropolitano, em um total de 8, somente 3 delas apresentaram evolução mais significativa. As outras 5 apresentaram estabilidade ou queda, a par de já possuírem uma média baixa de densidade de tráfego. Além dos motivos apontados a pouco, acreditamos também que os efeitos de crises econômicas como aquela de 1929 (que se traduziam não somente em queda de renda, mas também deterioração do material ferroviário devido à sua não renovação) e o princípio da concorrência rodoviária foram razões que contaram para este desempenho. Tais razões já foram identificadas em algumas análises, sendo a primeira delas na Companhia Mogiana (SAES, 1981, p. 78), e a segunda razão no relatório do próprio diretor da Sul Mineira para o ano de 1930 (RRVSM, 1931, p. 29-30).

Ainda quanto ao tráfego, há um outro índice que julgamos importante apresentar: o índice de acidentes. No quinto capítulo foi afirmado que a Sul Mineira atingiu patamares elevados em meados dos anos 1920. Logo depois, em virtude do programa de reaparelhamento, os índices caíram sensivelmente, embora ainda permanecessem relativamente elevados. Com a Rede Mineira de Viação, os altos índices contabilizados de duas estradas (uma vez que os números da Oeste também estavam inseridos) fizeram com que a empresa possuísse um dos mais altos registros de acidentes entre companhias ferroviárias de primeira categoria. Mas em 1934, a RMV possuía não somente o maior índice de acidentes entre as companhias de primeira categoria, mas também entre todas as ferrovias do país, em um total de 36 estradas (MVOP, 1936, p. 160/161). Quer dizer, mesmo com todo

o processo de diminuição de acidentes nas linhas das antigas Oeste de Minas e Sul Mineira, a união de ambas representou a contabilidade unificada de números que já eram elevados.

Tabela 7.8 – Acidentes por 10 quilômetros trafegados em empresas de 1ª categoria (1931-1934)³³³

Companhia	1931	1932	1933	1934	Média
CMEF	1,66	0,94	1,04	0,76	1,10
LRy	0,85	0,86	2,05	0,90	1,16
GWB	0,48	0,98	1,84	2,38	1,42
VFRGS	2,15	2,51	2,14	2,17	2,24
EFSPRG	2,29	2,48	2,52	2,05	2,33
EFS	-	2,3	-	2,6	2,45
RMV	2,91	-	4,23	4,85	4,00
NOB	4,98	4,21	4,43	2,62	4,06
CPEF	-	-	13,73	-	13,73

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadros “Acidentes durante o ano” e “Extensão das linhas em tráfego, por estados”. Elaboração do autor.

As informações disponíveis para construção da tabela 7.8 são mais limitadas que das outras tabelas. Não haviam informações para algumas empresas, e para outras os dados disponíveis só cobriam alguns anos. Mas ainda assim, conseguimos construir um quadro comparativo razoável.

Quando comparada às duas tabelas anteriores, a tabela 7.8 é aquela em que a diferença da posição das empresas é a mais expressiva, exceto pelas posições da Rede Mineira de Viação e Noroeste do Brasil. A classificação da Companhia Paulista, em último lugar, pode estar enviesada pelo fato de se ter somente um ano disponível (1933). Mas para as outras duas, é inegável que além da baixa densidade de transporte, as condições do tráfego em si eram precárias. Mesmo com programas de reaparelhamento, muito ainda se tinha por fazer. O relevo acidentado e a inadequação do traçado para tal relevo certamente potencializavam os problemas, como as subidas fortes e as curvas de raio acentuado. A situação que o poder público herdou de companhias pouco atenciosas com estes problemas teve reflexos por muito tempo.

Para as demais companhias, a situação era bem diversa. As três primeiras da tabela (CMEF, LRy e GWB) tinham índices medianos de acidentes, sendo todas elas empresas privadas. Não temos como ligar uma característica a outra, mas ao menos no caso da

³³³ Não há dados disponíveis para a EFCB e SPRy em nenhum dos anos levantados.

Mogiana, a queda das densidades de transporte de passageiros (SAES, 1981, p. 78) e de mercadorias (tabela 7.6) pode justificar a sua primeira posição, além do fato de que parte do relevo em que estava não era tão acidentado. No caso das demais empresas, os índices eram razoavelmente elevados e, segundo Margareth Martins, o investimento insuficiente em tecnologia e em substituição do material estava por trás dos altos índices de acidentes e vítimas (MARTINS, 1995, p. 214).

Já as receitas por quilômetro destas estradas coincidem apenas em parte com o desempenho verificado na tabela 7.5, que tratou do índice tonelada-quilômetro. As duas empresas na parte superior, SPRy e CPEF, assim como aquelas duas na parte inferior, NOB e RMV, estão exatamente no mesmo lugar, tanto em uma tabela quanto em outra. Quer dizer, o peso do transporte médio de mercadorias parece ter influenciado diretamente a renda operacional delas, embora não seja o único motivo. Tais motivos, que parecem estar entrelaçados no desempenho das outras 7 empresas, são um misto de questões que vão desde a pulverização da receita por conta da extensa quilometragem, ou pela baixa capacidade e densidade de tráfego, fosse de mercadorias, fosse de passageiros.

Tabela 7.9 – Receitas-quilômetro nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)

Companhia	1931	1932	1933	1934	Média
SPRy	384:461\$	315:827\$	377:980\$	380:999	364:817\$
CPEF	58:645\$	66:686\$	62:331\$	71:377	64:760\$
EFCB	-	45:564\$	59:925\$	36:727	47:405\$
EFS	39:325\$	33:184\$	39:114\$	39:924	37:887\$
LRy	25:902\$	24:568\$	21:996\$	24:845	24:328\$
VFRGS	22:562\$	22:600\$	24:574\$	24:471	23:552\$
CMEF	25:945\$	22:040\$	23:896\$	22:215	23:524\$
EFSPRG	14:832\$	15:716\$	16:984\$	18:450	16:495\$
GWR	15:427\$	16:856\$	16:186\$	16:538	16:252\$
NOB	13:767\$	16:511\$	17:050\$	14:943	15:568\$
RMV	9:492\$	12:864\$	9:463\$	9:694	10:378\$

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Receitas médias”. Elaboração do autor.

Os quatro melhores desempenhos de receitas médias repetem semelhante perfil das outras tabelas: um misto de companhias privadas e transporte de significativo de café são características marcantes dos primeiros lugares, à exceção parcial da EFCB, que também ocupa o topo das empresas no quesito passageiros-quilômetro. Sua receita total era a maior dentre todas as estradas de ferro brasileiras (a única que até 1934 atingiu os 100 mil contos de

réis), mas sua quilometragem extensa e tarifas muito baixas pulverizavam os ganhos auferidos.

Já a Rede Mineira de Viação e Noroeste do Brasil ocupam os dois últimos lugares, mais uma vez. A RMV, como na maioria das tabelas acima, ainda ocupa o último lugar em receitas médias. O índice de 15 contos de réis da NOB está 50% acima dos 10 contos da RMV. E para que não restem dúvidas quanto à baixa capacidade de receitas médias da Rede Mineira de Viação, apresentamos um pouco à frente o coeficiente de tráfego das mesmas 11 ferrovias. Podemos perceber que a RMV está novamente entre os dois últimos lugares. Não ficava atrás apenas da Central do Brasil, estando a Noroeste no antepenúltimo lugar.

Já o caso da Central, esta ferrovia era conhecida por possuir tarifas excessivamente baixas (TOPIK, 1987, p. 131-133; MARTINS, 1995, p. 131) e um grande número de trabalhadores, em boa medida devido às linhas de subúrbio (MARTINS, 1995, p. 41). Seus salários também estavam no topo das estradas de ferro brasileiras (TOPIK, 1987, p. 131). Além disso, ela possuía a segunda maior extensão de linhas em tráfego, atrás somente da própria RMV, e a exemplo da Oeste de Minas também cumpriu razoavelmente função de integração, servindo a regiões de baixa densidade de tráfego. Isto, muitas vezes, ao custo da incorporação de pequenos ramais e estradas deficitárias (MARTINS, 1995, p. 40). Este conjunto de fatores diminuía a possibilidade de maiores receitas, ou aumentava sobremaneira as despesas operacionais.

Tabela 7.10 – Coeficiente de tráfego nas empresas de 1ª categoria (1931-1934)

Companhia	1931	1932	1933	1934	Média
CPEF	65,73	47,31	53,97	53,98	55,24
CMEF	68,61	74,37	70,04	75,66	72,17
SPRy	65,08	74,75	73,52	80,05	73,35
LRy	70,42	69,60	80,93	76,19	74,28
EFS	73,52	81,03	73,15	79,35	76,76
GWR	90,29	81,28	87,99	71,20	82,69
VFRGS	103,52	99,56	91,14	86,97	95,30
EFSPRG	102,76	91,54	94,89	98,22	96,85
NOB	108,98	97,55	90,62	110,34	101,87
RMV	108,32	90,07	120,49	117,52	109,10
EFCB	-	120,09	113,04	134,16	122,43

Fonte: MVOP, relativo a 1931-1934, quadro “Resultados do tráfego”. Elaboração do autor.

Pela tabela 7.10, podemos perceber o seguinte perfil: dentre as 4 empresas do topo da tabela, todas elas estavam sob regime de administração particular. Mesmo se estendermos para as 6 empresas com melhores médias de coeficiente de tráfego, 5 delas eram de

administração privada. A única exceção era a Sorocabana (EFS), de propriedade e administração do governo do estado de São Paulo. Também entre as mesmas 6 melhores colocadas, 5 delas tinham um produto de destaque dentre as mercadorias transportadas: o café. Somente a *Great Western* não tinha o café dentre as principais mercadorias, mas estavam dentre seus principais produtos dois itens de exportação: açúcar e algodão. Dentre as 11 empresas, foi aquela cujo coeficiente de tráfego apresentou melhora mais significativa, embora seus custos viessem a crescer sobremaneira depois deste período (CAMELO FILHO, 2000, p. 131-132). Em resumo: no começo dos anos 1930, o desempenho financeiro positivo nas empresas de primeira categoria era basicamente privado e cafeeiro, embora houvesse uma forte tendência à diversificação do transporte desde os anos 1920. Opinião semelhante também foi feita por Julian S. Duncan (DUNCAN, 1932, p. 10).

Com isso, não queremos aqui defender algum tipo de dicotomia reducionista, onde as empresas privadas signifiquem excelência e eficiência, e as empresas administradas pelo poder público sejam sinônimo de má administração e ineficiência. Até porque todas as empresas públicas deste quadro um dia foram privadas, e o desempenho comparado da Sorocabana, Sul Mineira e Viação Férrea Rio Grande do Sul mostrou que a administração pública foi superior à privada na maioria dos quesitos analisados (DUNCAN, 1932). Mas ocorreu que as companhias, cuja situação financeira era mais precária ou cujos os resultados estavam muito aquém do esperado, foram entregues à administração do Estado. Caso não o fossem, em muitas delas os serviços ficariam seriamente comprometidos ou o tráfego seria até mesmo suspenso. Foi o caso da própria Sul Mineira. Dessa forma, tenderam a continuar sob a administração particular somente as estradas cuja renda ainda proporcionava lucros suficientes para cobrir despesas e manter os serviços minimamente adequados, ainda que cada vez mais os problemas fossem recorrentes, a exemplo do aumento dos custos de material e concorrência rodoviária. Às ferrovias sob a administração pública restava reequipar e tentar manter os serviços regulares, exercendo um papel social cada vez mais importante. Como já reconheceu um autor, “em muitos casos, a passagem da administração das ferrovias para o governo decorreu da já precária condição operacional dessas estradas de ferro” (SAES, 1981, p. 26).

No caso da RMV, o regime de déficits enfrentado teria ainda outro agravante: o aumento da concorrência rodoviária, ao menos em suas linhas do sul-mineiro. Ainda que tal concorrência tenha sido mais evidente só a partir dos anos 1940, encontramos vários indícios de que ela já era importante e ocasionava desvio de tráfego em escala ascendente. E não só na

Sul Mineira, pois existem indicações de que outras companhias férreas já sofriam do mesmo processo entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930.

Na Viação Férrea do Rio Grande do Sul havia uma preocupação semelhante àquela verificada na Sul Mineira em 1930. “A exemplo do que se vem verificando em quase todo o mundo, começa a Viação Férrea a sentir concorrência de outras vias de transporte. Durante o ano de 1933 foram rebaixadas diversas tarifas, nas zonas sujeitas a concorrência, o que permitiu a recuperação de parte do tráfego partido” (VFRGS, 1934, p. XIV). Acredita-se também que as zonas servidas pela *Great Western*, na região Nordeste, sofreram o mesmo problema a partir de fins dos anos 1920 (CAMELO FILHO, 2000, p. 131)³³⁴, pois a queda do número de passageiros transportados foi uma realidade antes mesmo dos efeitos da crise financeira de 1929. Na mensagem presidencial do ano de 1935, na parte referente às ações do Ministério da Viação e Obras Públicas, o relato não poderia ser mais revelador.

Os serviços ferroviários do país vêm sentido, de ano a ano, os efeitos perturbadores de causas diversas, com os mais sensíveis prejuízos para a sua economia. Entre outros, merece especial referência a exploração do tráfego nas estradas de rodagem que servem os centros comerciais mais intensos e próximos. As estradas de ferro, dispondo de aparelhagem cara e numeroso pessoal, não estão em condições de competir com as empresas de transporte rodoviário. A via permanente e o material circulante exigem elevado custeio e onerosa conservação, ao passo que o veículo utilizado nas rodovias, além de constituir todo o aparelhamento da empresa, pode, por sua franca e fácil mobilidade, pelo pequeno vulto de seus reparos, fazer o transporte, preferindo e escolhendo a carga, mediante tarifas muito inferiores às possibilidades da estrada de ferro (BRASIL, 1935, p.147-148).

A mensagem acima foi publicada em maio de 1935, sendo, portanto, um ano seguinte ao limite de nossa pesquisa. Mas se trata de uma avaliação que tem como referência os anos imediatamente anteriores, quer dizer, entre o final dos anos 1920 e começo dos anos 1930 os efeitos da concorrência das rodovias já eram percebidos pelo governo federal. E isso também se apresenta como uma das justificativas para o nosso recorte, pois ao longo dos anos 1930, e sobretudo 1940, esta concorrência se acentuou mais ainda³³⁵.

O perfil das empresas acima apresentadas nos deu uma ideia de qual era o padrão das ferrovias brasileiras do porte da RMV, levando em conta o começo dos anos 1930. A par

³³⁴ Ainda segundo o mesmo autor, somente em 1936 a ferrovia recuperou os níveis de 1926. Seus trilhos serviam aos estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte, e mais tarde configuram a Rede Ferroviária do Nordeste.

³³⁵ Muitas ferrovias possuíam o chamado “serviço rodoviário”, que complementava o transporte das companhias. Mas a partir deste período, surgiram pequenas empresas de transporte rodoviário que proporcionavam concorrência ao serviço rodoviário, assim como ao transporte de cargas e pessoas a curtas e médias distâncias.

disso, apresentamos qual era o contexto em que estas companhias estavam inseridas, ou seja, quais variáveis incidiam sobre o comportamento destas estradas de ferro. Dessa forma, acreditamos ter identificado que a Rede Mineira de Viação foi criada em um momento de organização de grandes redes, em sua maioria administradas pelo poder público. De tamanho e dimensões consideráveis, sua grandeza e importância para o estado não estavam diretamente ligados ao seu desempenho. Mesmo se comparada às demais redes ferroviárias brasileiras sob o controle do Estado, de porte semelhante, a Rede Mineira possuía índices bem modestos, abaixo da média. Longe de estar abandonada, esta primeira fase de sua existência foi uma amostra do perfil da maior empresa ferroviária do país, que por sua vez se localizava basicamente no estado que também liderava a extensão de trilhos dentre todas as unidades da federação.

De sua criação até aproximadamente 1940, a Rede Mineira de Viação apresentou somente 1 exercício financeiro positivo, no ano de 1932, o mesmo em que a Sul Mineira apresentou seu último saldo (RRMV, 1941; MARTINS, 1995). Embora a quantidade absoluta de passageiros e mercadorias tenham evoluído, em termos relativos a situação ficou ainda mais complicada depois da Segunda Guerra Mundial. Os custos de manutenção e o aumento da concorrência rodoviária se tornaram grandes pesos negativos para a vida das estradas de ferro. Com o fim do conflito, se tornou cada vez mais forte a ideia de se criar uma rede ferroviária nacional, com as empresas ferrovias sob administração da União. Dentre elas a Rede Mineira de Viação, que em 1953 foi devolvida ao governo federal pelo então governador mineiro Juscelino Kubitschek de Oliveira. Seu lema de governo, o “binômio energia e transportes”, já não incluía o transporte ferroviário como prioridade. As rodovias e o automóvel tinham definitivamente ocupado o centro das atenções dos transportes no país, cujas diretrizes do Plano Nacional de Viação de 1951 não deixaram dúvidas (GRANDI e NUNES, 2014, p. 15-16). A RMV, com outras 17 companhias administradas pelo governo federal, integrou a Rede Ferroviária Federal em 1957, uma espécie de último grande movimento da política ferroviária nacional, praticamente 100 anos depois da inauguração da primeira ferrovia brasileira. Mas neste momento, as ferrovias já não ocupavam mais o primeiro plano.

7.3 A FERROVIA NO BRASIL: FIM DE UMA ERA?

Um dos eventos que delimita nosso recorte em 1934, o Plano Geral de Viação Nacional, exprimiu os momentos finais de uma fase dos transportes em nosso país. Apesar

das interpretações diferentes sobre os alcances do referido plano (MARTINS, 1995; GRANDI e NUNES, 2014), compreende-se que este foi o último suspiro, uma das últimas ações institucionais que ainda rogavam às ferrovias a função central e capilar do transporte no país. Tentava-se coordenar a nível nacional o planejamento e as ações sobre a política de transportes no país. Através deste plano, ainda se pretendia criar uma densa rede, capaz de atingir regiões ainda carentes de meios de comunicação e transportes modernos. Não obstante o avanço real das rodovias já neste período, o Plano de 1934 não foi o primeiro o projeto nacional viário do país. Antes dele, ao menos seis planos ferroviários e três rodoviários foram apresentados como proposta de ampliação e melhoria do sistema de comunicações e transporte no Brasil (BRASIL, 1952, p. 28-43). Contudo, este foi o primeiro a ser promovido e aprovado pelo próprio governo federal, um sinal de mudança dos novos tempos. Queremos dizer que o Plano de Viação de 1934 não pode ser visto descolado da lógica econômica-institucional que o gerou.

No ano da criação do referido Plano, tivemos a elaboração de uma nova constituição e a eleição de Getúlio Vargas como presidente constitucional. Isto consolidou no poder o presidente do, até então, chamado “Governo Provisório”, ainda que alguns elementos democráticos não estivessem de acordo com as suas aspirações políticas (FAUSTO, 2007, p. 45-46). Esta consolidação criou um ambiente institucional mais favorável à execução de políticas claramente centralizadoras, intervencionistas e estimulantes de setores como infraestrutura e indústria (DRAIBE, 2004, p. 90-91). Ocorreu que, por falta de recursos e pela gama de problemas herdados de períodos anteriores, os objetivos do Plano de Viação de 1934 foram pouco alcançados. E não somente quanto às construções e ligações entre as vias já existentes, mas também quanto à reestruturação e padronização das estradas de ferro brasileiras. Apesar do aumento razoável de vias construídas entre 1935 em 1938, a concorrência rodoviária e a eclosão da Segunda Guerra Mundial foram outros duros obstáculos à situação ferrovia brasileira (MARTINS, 1995, p. 110).

Dessa forma, nos perguntamos se em meados dos anos 1930 o “fim da era ferroviária” já estava delineado? Pela bibliografia levantada, percebemos que esta expressão foi primeiramente utilizada por Odilon Nogueira Matos, na obra clássica *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira* (MATOS, 1974). Para este autor, a partir dos anos 1940, “entra o país na “era rodoviária”, que vem abrir novas perspectivas para o seu desenvolvimento, notadamente para sua articulação interna” (MATOS, 1974, p. 130). Embora a análise do autor tenha se detido basicamente sobre as ferrovias paulistas, esta afirmação se estenderia às demais unidades da federação. Em um

estudo recente, que trata da relação de população, região e transportes em Minas na Era Vargas, também se reconheceu que entre 1940 e 1980 existiu efetivamente uma “era rodoviária” no estado (GODOY *et al*, 2017), que sucedeu uma era ferroviária entre 1870 e 1940, praticamente a mesma periodização feita por Odilon Matos.

Já em outro estudo recente, que se debruçou sobre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1960, foi criticada a ideia de que “o fim da era ferroviária” teria se dado por volta de 1940 (GRANDI, 2010). Para este autor, o bom desempenho operacional, expansão das linhas e investimentos da Paulista realizados nos anos 1940 e 1950 não permitem dizer que o “fim da era ferroviária” ocorreu antes da segunda metade dos anos 1950.

A nosso ver, o sistema ferroviário brasileiro possuía empresas de comportamentos bastante diferenciados, o que ficou claro em nossa breve análise sobre as companhias de primeira categoria. Podemos identificar ao menos três perfis quando falamos do comportamento destas estradas de ferro. Um perfil no topo da tabela, ainda com índices razoáveis de desempenho e saldos satisfatórios, que predominavam em regiões de densidade demográfica maior, intensas relações comerciais e produção agrícola e manufatureira de vulto. Estavam neste grupo a *São Paulo Railway*, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Sorocabana. Um segundo grupo, com comportamento que pode ser considerado mediano, estavam as empresas Estrada de Ferro Central do Brasil, *Leopoldina Railway*, *Great Western of Brazil* e Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Todas elas cortavam regiões de relativa prosperidade, mas também outras regiões de crise, como áreas cafeeiras mais antigas do Rio e da Mata mineira ou de secas periódicas no Nordeste. Por último, as empresas que podem ser consideradas de baixo desempenho, quais sejam Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Rede Mineira de Viação. Ainda que fossem companhias de dimensões consideráveis e volumes de tráfego nada desprezíveis, seus respectivos desempenhos operacionais e densidade de tráfego revelavam certa fragilidade de parte dos espaços que serviam. O relevo e as condições técnicas destas estradas também foram outros agravantes.

Em comum, todas as 11 companhias possuíam extensões consideráveis (exceto a SRY) e renda anual acima de 20 mil contos de réis. Esta classificação, longe de ser categórica, dado o comportamento diferente de cada índice, levou em conta a relação dos desempenhos financeiros e a densidade de tráfego de cada uma delas. O grupo mediano, por exemplo,

conta com uma EFCB com alguns índices que a deixariam no primeiro grupo, mas outros, como o coeficiente de tráfego, que a deixariam no terceiro grupo.

Mas ficou claro que, afora o pequeno grupo de empresas que ainda conseguiam índices operacionais abaixo de 80%, a grande maioria das ferrovias brasileiras sobrevivia com resultados financeiros negativos ou com saldos positivos pequenos. Em 1934, de um total de 38 empresas, somente 12 delas possuíam índice abaixo de 80%, sendo que 7 eram de primeira categoria, 1 delas era de 2ª e as outras 4 de 3ª categorias (MVOP, referente a 1934, p. 134/135). A tendência, depois da Primeira Guerra Mundial, foi um aumento expressivo das despesas operacionais e receitas que cresceram em menores proporções (NUNES, 2016). No começo dos anos 1930, se a era ferroviária ainda não havia chegado ao fim, a realidade da maioria das empresas parecia estar longe daquela que nos deparamos em 1910, recorte inicial de nossa pesquisa. Extremamente importantes para as pessoas e a circulação de riquezas de cada região, poucos lugares possibilitavam retornos financeiros satisfatórios. Em termos de Brasil, a desigualdade regional também se refletia nos transportes, e a concentração de riqueza é visivelmente percebida no desempenho das ferrovias. A RMV é uma síntese perfeita desta situação. Se em 1934 a era ferroviária ainda não havia chegado ao fim, em lugares como a região sul-mineira as possibilidades de crescimento e expansão já pareciam sorrir mais aos automóveis e rodovias do que ao transporte sobre trilhos. Longe de ser uma realidade somente brasileira, mas presente também na América Latina como um todo, depois de 1930 o coeficiente de tráfego das ferrovias apresentou uma clara tendência a resultados financeiros negativos (KUNTZ FICKER, 2015, p. 60).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Bem ou mal calculadas, as novas concessões e arrendamentos de estradas de ferro no Brasil de começos do século XX ocorreram em um ambiente de crescimento das despesas e crise financeira. Quando muitas delas ensaiaram alguma recuperação, o que ocorreu simultaneamente com a reorganização de parte do sistema ferroviário nacional e a injeção de capitais estrangeiros (sobretudo franceses), veio a Primeira Guerra e seus efeitos nefastos. Os problemas de antes tomaram grandes dimensões, e as condições de tráfego, algumas vezes já delicadas, muitas vezes tornaram-se precárias. Aumento da concorrência interregional por mercados mais dinâmicos, assim como elevação de despesas das companhias ferroviárias, trouxeram mais dificuldades. E nesse contexto, o controle direto do Estado, muitas vezes como bombeiro em um incêndio, se ampliou e tornou o país um dos maiores interventores em matéria de transporte ferroviário. A Rede Sul Mineira, objeto central desta tese, se encaixava perfeitamente neste quadro. Ao mesmo tempo, a Sul Mineira, que ensaiava alguma especialização em seu transporte, acabou retornando às suas origens e novamente diversificou sua pauta. Mas a realidade já era outra, e os itens que outrora geravam mais receita que o café, como fumo e gado, agora eram incapazes de apresentarem o mesmo resultado.

Quando a diversificação do transporte se intensificou em ferrovias que “nasceram” com transporte especializado, a Sul Mineira e outras ferrovias brasileiras já possuíam pauta diversificada. É certo que as companhias surgidas até aproximadamente 1880 tiveram um forte caráter de especialização (café, açúcar). Mas depois desse período, o transporte de itens agrícolas de valor comercial menor, carreamento de produtos pecuários e transporte de passageiros foram os elementos por trás de muitas das novas estradas de ferro. A Rede Sul Mineira, um dos raríssimos casos onde o transporte de animais era peso decisivo nas receitas, passou a transportar café em quantidades cada vez maiores, exatamente quando as crises deste produto se tornaram perenes. As três companhias originárias (Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí), em virtude dos problemas gerais que abarcavam as ferrovias brasileiras, além de fragilidade própria, não sobreviveram de forma autônoma por muito tempo. Contudo, mesmo com o arrendamento destas três companhias originárias em 1910, a situação financeira e operacional da estrada caminhou como muitas das ferrovias brasileiras: perturbação do tráfego e aumento de dívidas.

Nos anos 1920, o governo de Minas Gerais, a exemplo do governo gaúcho, assumiu para si o controle de uma extensa rede, e melhorou significativamente os índices de tráfego herdados de uma empresa particular que falira. Logo depois, no começo dos anos 1930, resolveu administrar a malha mais extensa do estado, quando criou a Rede Mineira de Viação. O objetivo foi unificar e padronizar serviços em estradas que serviam regiões ora de relativa riqueza, ora de parca produção e densidade demográfica. Mas garantiu que o trem cumprisse certo papel social e econômico de importância para estas regiões, ainda que as desigualdades fossem latentes. Ainda neste mesmo período, começo e meados dos anos 1930, outro modal de transporte começava a despontar como forte concorrente à estrada de ferro: a rodovia, com seus automóveis e caminhões. Mesmo que a ferrovia ainda estivesse no centro das políticas de transporte, e fosse responsável pelos maiores volumes de transporte de cargas e passageiros, seu espaço era aos poucos conquistado, e já chamava a atenção de dirigentes de muitas companhias férreas, além do próprio governo, que estavam preocupados com as consequências futuras do que chamavam de “concorrência desleal”.

Como dito a pouco, durante parte do período da Primeira República (1889-1930), vimos neste trabalho que o Estado interviu de maneira frequente no sistema ferroviário brasileiro. Concedeu, regulou, fiscalizou e administrou. Nem sempre nesta mesma ordem, e também nem sempre de forma sistemática e eficiente, a participação do poder público no Brasil foi fundamental para o desenvolvimento de sua rede ferroviária, ainda que esta rede só parcialmente tenha funcionado como tal. Em nosso período de análise, as ferrovias localizadas nas regiões Norte e Nordeste, por exemplo, permaneceram isoladas do restante do país.

Mas este relativo desenvolvimento da rede ferroviária brasileira também possuiu outras facetas. Como dois lados de uma mesma moeda, é preciso reconhecer um duplo aspecto: em primeiro lugar, uma maior conexão dos mercados internos brasileiros, pois vimos que um dos fatores que ocasionou a queda da participação de produtos como gado e fumo no transporte da Sul Mineira foi a concorrência imposta por outras regiões produtoras, como Mato Grosso e Rio Grande do Sul; e em segundo lugar, a criação ou, a exemplo do Sul e Triângulo Mineiros, um reforço da já existente externalidade de muitas regiões de alguns estados. Tendo São Paulo e a cidade do Rio Janeiro apresentado crescimento econômico mais profundo e dinâmico, foram capazes de captar economias de outros estados, onde a ferrovia foi um dos grandes vetores. Os casos da Companhia Mogiana, Leopoldina e da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande (*Brazil Railway*) foram alguns dos mais emblemáticos, pois levavam produção de Goiás, Minas, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina. Além da

ferrovia, serviços como casas bancárias, comércio exterior e serviços públicos também reforçavam a dependência destes locais, embora em determinados lugares e momentos os capitais locais também participassem destes serviços.

Por último, podemos ainda dizer que escândalos de corrupção envolvendo agentes do governo, empresários e capital estrangeiro não são “privilégios” do século XXI. Vimos em nossa tese que, em busca de investimentos de caráter especulativo e com esperança de retorno rápido, o capital francês se envolveu em aplicações de natureza duvidosa, além de tentar se valer de influência política para favorecer os seus interesses. A Sul Mineira foi um caso emblemático, pois sua situação foi de uma empresa privada nacional de concessão pública, com participação do capital estrangeiro, cujos investimentos nos anos 1910 ainda predominavam no setor de ferrovias. A grande particularidade da Sul Mineira, embora não exclusividade, foi a alta interferência do poder público para favorecer seus aliados políticos. O envolvimento de políticos profissionais nas diretorias da Sul Mineira ocorreu de forma frequente e intensa, e durante todo o período em que existiu como empresa privada (1910-1920). Se isto, por um lado, significou relativa facilidade para a captação de investimentos em certas ocasiões, por outro lado, significou também a escolha de critérios pouco técnicos na escolha de membros das diretorias e alocação de recursos, além do surgimento de dificuldades de negociação em momentos que o grupo político no poder não era aliado dos diretores.

Em suma, as lições da História parecem ter sido pouco aprendidas. As experiências do passado, cujos reflexos pudemos perceber através do estudo da Sul Mineira, não foram suficientes para que nosso futuro sobre trilhos tivesse um caminho mais otimista a percorrer. O atual descaso com o patrimônio ferroviário é uma das facetas deste processo, inclusive nas linhas que um dia foram operadas pela própria RMV³³⁶. Apesar de alguns avanços e desempenhos positivos, ficamos com a sensação de que pouco planejamento e interesses particulares mais imediatos ainda dão a tônica das concessões ferroviárias. A História tem muito a nos ensinar, mas estamos propensos a aprender com ela? Enquanto isto, para a maioria das localidades, a ferrovia surge apenas como uma sombra, vestígios de um passado cada vez mais distante no tempo e na memória, embora algumas de suas representações ainda estejam bem vivas em nosso presente.

³³⁶ “MPF entra com ação para preservar patrimônio ferroviário em Minas”. *O Tempo*, disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdNewsletter=8658&InCdMateria=26981&InCdEditoria=2>. Publicado em 24/10/2017. Último acesso em 28/10/2017.

O trenzinho – de madeira ou elétrico – é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância. E não tem sido poucas as imagens literárias, pictóricas ou fotocinematográficas que identificam a locomotiva como animal antediluviano. Essa máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história (HARDMAN, 2005, p. 51).

A exemplo de tantas outras companhias brasileiras, a escolha da antiga Companhia Viação Férrea Sapucaí (que mudou o nome para Rede Sul Mineira) para operação de linhas de propriedade do Estado ocorreu sem muitos critérios técnicos. A questão política, assim como dados de tráfego pouco reveladores, trouxe para a operação de 880 quilômetros uma empresa que jamais havia conseguido um coeficiente de tráfego positivo, e chegou até mesmo a sofrer uma liquidação forçada. Quer dizer, haviam evidências suficientes para que a escolha recaísse sobre outra empresa, mas não foi o que ocorreu. Passados 100 anos, reconhecemos que a concessão de serviços públicos no Brasil ainda carece de inúmeras melhorias, e as ferrovias se trataram de um dos casos mais sintomáticos, no passado e no presente. Esperamos que o século XXI nos traga boas mudanças, para que daqui a outros 100 anos não se escrevam sobre “velhos problemas”.

REFERÊNCIAS

1 – Fontes primárias

1.1 Correspondências e telegramas

CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB):

Série vpr – Vice-presidente da República, produzidos entre 01/08/1912 e 28/10/1913

Série c – correspondências, produzidos entre 1910 e 1922.

1.2 Documentos das próprias companhias

Ata da assembleia geral extraordinária da Companhia Viação Férrea Sapucaí, de 12 de fevereiro de 1891. Disponível em: *Jornal do Comércio*, ed. 48 de 17 de fevereiro de 1891.

Ata da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia Viação Férrea Sapucaí, de 14 de abril de 1899, publicada no jornal *A Cidade do Rio*, ed. 110 de 5 de maio de 1899. Visitado em 14/11/2015. Disponível também em *A Imprensa*, ed. 212 de 06 de maio de 1899

Atas das Assembleias Extraordinárias dos Acionistas da CEFFB – Rede Sul Mineira, 1915-1921.

Assembleias Extraordinárias da Companhia Mogiana realizadas em 18 de junho e 30 de julho de 1907, publicadas no Relatório da mesma Companhia em 1908, referente a 1907.

Relatórios da Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras, CEFFB – Rede Sul Mineira, 1910-1915 e 1917 (parcial).

COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO FEDERAIS BRASILEIRAS – REDE SUL MINEIRA (CEFFB-RSM). *Relatório sobre os serviços executados na Rede Sul Mineira no ano de 1917*. Cruzeiro: 1918, Casa Mayença.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1923*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1924.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1926*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1928a.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1927*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1928b.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1928*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1929.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1929*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1930.

REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA (RVSM). *Relatório do ano de 1930*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1931.

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO/ESTRADA DE FERRO SUL DE MINAS (RMV/EFSM). *Relatório do ano de 1931*. Cruzeiro: Tipografia da Rede de Viação Sul Mineira, 1933.

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO (RMV). *Relatório de 1938*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1941.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL (VFRGS). *Relatório de 1933*. Porto Alegre: Barcellos, Bertaso e Cia, 1934.

1.3 Oficiais e referências

ARARIPE, Delecarliense Alencar. *História da Estrada de Ferro Vitória a Minas (1904-1954)*. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce, 1954.

BRASIL. *Mensagem apresentada ao Poder Legislativo pelo Presidente da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1933 e 1935. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/presidential> . Último acesso em 07/07/2017.

BRASIL (CÂMARA DOS DEPUTADOS/COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS). *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte (projetos nº 326-A e 327 de 1949)*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

BRASIL (MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO – DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA). *Relatório apresentado à assembleia geral*, relativo ao ano de 1888. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

BRASIL (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO – DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA). *Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920*. Volume III (1ª parte) – Agricultura. Rio de Janeiro: Tipografia da Estatística, 1923.

BRASIL (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil (relativo aos anos de 1910 a 1933)*. Rio de Janeiro: Tipografia. do serviço de informações do Ministério da Agricultura.

BRASIL (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil (relativo aos anos de 1910 a 1927)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vários anos.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2ª ed. Rev. E atual. Do vol. 3 de séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: <http://seculoxx.ibge.gov.br/> e <http://serieestatisticas.ibge.gov.br>. Último acesso em 03/05/2017.

JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais no XXº século*. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934) – Trabalho histórico-descriptivo organizado pelo secretário da estrada*. São Paulo: COPAG, 1934.

LLOYD, Reginald (org.). *Impressões do Brasil no século vinte*. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd, 1913. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g00.htm>, última visita em 05/04/2017.

MINAS GERAIS. *Anuário Estatístico*. Ano II (1922-1925). Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1929a. Organizado pelo Serviço de Estatística Geral da Secretaria da Agricultura.

MINAS GERAIS. *Anuário Estatístico de Minas Gerais*. Ano IV – 1950. Belo Horizonte: Departamento Estadual de Estatística (Órgão Regional do IBGE), 1951.

MINAS GERAIS. *Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais ao Congresso Mineiro*. Relativo aos anos de 1910 a 1930. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, vários anos. Disponível em <http://crl.edu/brazil/provincial/>, último acesso em abril de 2017.

MINAS GERAIS. *Relatório apresentado ao exmo. sr. dr. Arthur da Silva Bernardes, presidente do Estado, pelo Dr. João Luiz Alves, secretário das finanças (exercício de 1918)*. 1º volume. Imprensa Oficial: Belo Horizonte, 1919.

MVOP (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS). *Estatísticas das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União (relativas aos anos de 1910 a 1919)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional/Inspetoria Federal das Estradas. Disponível em: <http://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>.

MVOP (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS). *Estatísticas das estradas de ferro do Brasil (relativas aos anos de 1920 a 1935)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional/Inspetoria Federal das Estradas. Disponível em: <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>.

RIO GRANDE DO SUL. *Mensagem enviada à assembleia dos representantes do estado do Rio Grande do Sul pelo presidente*. Relativo aos anos de 1913 a 1929. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, vários anos.

RODRIGUES, J. C. *Resgate das Estradas de Ferro Recife a São Francisco e de outras que gozavam da garantia de juros*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

SENNA, Nelson C. de. *Anuário de Minas Gerais*. 1º Ano. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1906.

SENNA, Nelson C. de. *Anuário de Minas Gerais*. 4º Ano. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1911.

A Imprensa (RJ), ed. 212 de 06 de maio de 1899, e ed. 1831 de 07/01/1913.
A Noite (RJ), 1914 e 1915.
A União (RJ), 1916.
Brasil Ferro Carril (RJ), 1915-1920.
Correio Paulistano (SP), 1910 a 1918.
Correio da Manhã (RJ), 1910 a 1913.
Gazeta de Notícias (RJ), 1910 a 1914.
Gazeta de Ouro Fino (MG), 1892-1898 e 1914-1915.
Hoje – periódico de ação social (RJ), 1919-1922.
Jornal do Brasil, ed. 174, de 23/06/1915.
Jornal do Comércio (RJ), 1891, 1899 e 1910.
O Arquivo (Alfenas, MG), 1914-15.
O País (RJ), 1910 a 1918.
O Farol (Juiz de Fora, MG), 1910-1930.
O Século (RJ), ed. 2112 de 06/07/1913.
Revista do Arquivo Público Mineiro, Vol. 4. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1899.
The Brazilian Review, vol. 16, ed. 38, de 19/09/1911.

1.5 – Outros

Catálogo de documentação do *AMORJ – Arquivo de Memória Operária do Rio de Janeiro*,
 Coleção ASMOB – *Archivio Storico del Movimento Operaio Brasileiro*, p.25.
 Disponíveis em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>

1.6 Biografias

Dicionário histórico-biográfico da Primeira República
<http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>

BRANDI, Paulo. *Olegário Maciel*. CPDOC/FGV, s/d.
http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/olegario_maciel

DANTAS, Carolina Vianna. *Nicanor Queirós do Nascimento*. CPDOC/FGV, s/d.

MALIN, Mauro. *Artur Bernardes*. CPDOC/FGV, s/d.

VISCARDI, Cláudia M. R. *Delfim Moreira*. CPDOC/FGV, s/d.
<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MOREIRA,%20Delfim.pdf>

2 – Livros, teses e artigos

ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República, 1889-1930*. Rio de Janeiro: CPDOC/FVG, 2015.

ABREU, Marcelo de Paiva. “A dívida externa brasileira em francos”. Em: *Revista de economia política*, vol.14, nº 4 (56), outubro-dezembro de 1994.

- ACOSTA, Alberto. *Breve história econômica do Equador*. Brasília: Funag, 2006.
- ALMEIDA, Odete Valverde Oliveira. *A disputa de grupos familiares pelo poder local na cidade de Cataguases – práticas eleitorais, representação e memória*. Dissertação de mestrado. Belo Horizonte: UFMG/FAFICH, 2004.
- ALVES, José Xaides de Sampaio. *O Sertão da Mantiqueira/Liberdade: transformações e permanências*. Dissertação de mestrado. São Paulo: USP/FAU, 1993.
- ARAÚJO, Maria da Piedade. *Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional*. Tese de doutorado. Piracicaba: USP/ESALQ, 2006.
- ÁVILA, Affonso. “Varginha: formação e evolução”. *Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, 13 (7/8) 2 - 18, jul/ago 1983.
- BAÍIA, Anderson da Cunha. *O esporte na consolidação e propagação do espírito esaviano*. Dissertação de mestrado. Uberlândia: UFF, 2006.
- BARBOSA, Daniel Henrique Diniz. *Tecnoburocracia e pensamento desenvolvimentista em Minas Gerais (1903-1969)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP/FFCLH, 2012.
- BARRETO, Lima. *Crônicas escolhidas*. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- BARROS, Gustavo de. *O problema siderúrgico nacional na Primeira República*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2011.
- BASTOS, Fábio de Mendonça. *Neoliberalismo e a recente política de privatização no Brasil: o caso da malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA*. Dissertação de mestrado. Fortaleza: UFC, 2003.
- BATISTA, Felipe Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. *Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história ferroviária em Minas Gerais (1870-1940)*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão, 458).
- BLASEHEIM, Peter L. “As ferrovias de Minas Gerais no século XIX”. *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 2, nº 2, p. 81-110, 1996.
- BLAY, Beatriz. “Caminhos do Rio a Juiz de Fora: do século XIX ao XX”. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolf de (org.). *Caminhos do Rio a Juiz de Fora*. São Paulo: Marcos Carrilho Arquitetos, 2010.
- BORGES, Barsanufo Gomides. “Ferrovia e modernidade”. *Revista UFG, dezembro de 2011, Ano XIII, nº 11 (dossiê ferrovias)*.
- CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese de doutorado. Campinas: Unicamp/IE, 2000.
- CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN. *Infraestructura ferroviaria*. Buenos Aires: CAMARCO, 2010.

CAMPOS, Bruno Nascimento. *As Tropas de Aço: os caminhos de ferro no Sul de Minas (1875-1902)*. Dissertação de mestrado. São João del Rei: UFSJ, 2012.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Tese de doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1975.

_____. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil*. Tese de livre-docência. Campinas: Unicamp/IFCH, 1981.

_____. “3. Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras (1850-1930)”. Em: *Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas: Editora Unicamp, 2002.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. “A construção da estância balneária de Águas Virtuosas do Lambari (1870-1920)”. Em: *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil (1860-1913)*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 1976.

CORREA R., Juan Santiago. *Ferrocarriles e tranvías en Antioquia, 2ª edición*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA, Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012a.

_____. *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos (1869-1990)*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA, Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012b.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia a República: momentos decisivos*. 8ª ed. São Paulo: Ed. Unesp, 2007.

COSTA, Fernando Nogueira da. *Bancos em Minas Gerais (1889-1964)*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1978.

_____. *O Brasil dos bancos*. São Paulo: Edusp, 2012.

COSTA, Maria Lúcia Prado. *A Cia. Da Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910) no contexto do desenvolvimento ferroviário do sul de Minas (1870-1910): uma tentativa de correção de uma versão consagrada*. Belo Horizonte: Fundação 18 de março (Fundamar), 1996.

_____. *A fábrica de tecidos de Machado*. Belo Horizonte: Mazza Edições/Fundação 18 de Março, 1989.

_____. *Fontes para a História Social do Sul de Minas: os trabalhadores de Paraguaçu e Machado (1859-1900)*. Belo Horizonte: Fundação 18 de março (Fundamar), 2002.

COTTA, Francis Albert. “As Trincheiras da Mantiqueira: os embates da Brigada Sul na Revolução Constitucionalista”. *O Alferes*, Belo Horizonte, 17 (54): 67-90, jul./dez.2002.

CUNHA, Aloísio Santos. “No tempo da *Chemin de Fer*: a administração francesa das ferrovias federais na Bahia (1911-1935)”. In: *Saeculum – Revista de História* [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013.

CURADO, Marcelo e CRUZ, Márcio José Vargas da. “Investimento direto externo e industrialização no Brasil”. *Revista de Economia Contemporânea*, Rio de Janeiro, v. 12, nº 3, p.399-431, set./dez. 2008.

DAIN, Sulamis. *Empresa estatal e capitalismo contemporâneo – uma análise comparada*. Tese de doutorado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1980.

D’ARAUJO, Maria Celina. *A Era Vargas*. São Paulo: Moderna, 1997.

DELFIM NETTO, Antônio. *O problema do café no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional*. São Paulo: Editora Rios, 1986.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2009.

DÍAZ, Gastón. “La financiación pública del ferrocarril uruguayo: 1869-1913”. *Quintas Jornadas de Investigación*. Montevideo, UY: Universidad de la República, 2011. Disponível em: <http://www.audhe.org.uy/los-beneficios-sociales-de-la-financiacion-publica-y-regulacion-del-ferrocarril-uruguayo-1870-1913.html>, último acesso em 11/10/2015.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

DOBB, Maurice H. *A evolução do capitalismo*. 2ª ed. São Paulo: Nova Cultural, 1986.

DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas de industrialização no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

DUNCAN, Julian S. “British railways in Argentina”. In: *Political science quarterly*, vol. 52, nº 4 (Dec. 1937), p.559-582. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/2143937>, acessado em 05/06/2012.

DUNCAN, Julian S. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

FAQUIN, Giovanni Stroppa. “*Políticos da nova raça*”: o Jardim da Infância e a experiência do poder na Primeira República. Dissertação de mestrado. Juiz de Fora: UFJF, 2007.

FALEIROS, Rogério Naques. “Percursos e percalços: déficits operacionais, balanços e mercadorias da Estrada de Ferro Vitória a Minas em tempos de crise (1902-1942)”. *História (São Paulo)*, vol. 34, nº 2, Franca, jul-dez. 2015.

FALEIROS, Rogério Naques; NUNES, Ivanil. “A partir da Defesa Permanente: o Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo entre 1927 e 1930”. *Anais do 41º Encontro Nacional de Economia da ANPEC*. Foz do Iguaçu: ANPEC, 2013.

FAUSTO, Boris (org.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo III: O Brasil Republicano (1889-1930), vols. 8 e 9. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. *História geral da civilização brasileira*. Tomo III: O Brasil Republicano (1930-1964), vol. 10. 9ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

FONTANARI, Rodrigo. *O problema do financiamento: uma análise histórica sobre o crédito no complexo cafeeiro paulista. Casa Branda (1874-1914)*. Franca: UNESP, 2011.

FONTANARI, Rodrigo; SILVA, Marcel Pereira da; TOSI, Pedro G.. “Entre o Sul de Minas e o Oeste Paulista: o processo de urbanização de Varginha e Casa Branca no limiar do século XX”. Em: SAES, Alexandre Machione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas (orgs.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

FRANCO, Gustavo H. B. “A primeira década republicana”. In: *A ordem do progresso – cem anos de política econômica republicana, 1889-1989*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 34ª ed. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 2007.

GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)*. Tese de doutorado. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

GODOY, Marcelo Magalhães. “Minas Gerais na República: atraso econômico, estado e planejamento”. *Cad. Esc. Legisl.*, Belo Horizonte, v.11, nº 16, p.89-116, jan/jun. 2009.

GODOY, Marcelo; HORTA, Marcelo A.; BARBOSA, Lidiany. “Entre o conservadorismo orçamentário e o desenvolvimento regional: finanças públicas e infraestrutura de transportes em Minas Gerais na Primeira República”. *América Latina en la historia económica*, ano 24, nº 2, p. 148-200, maio-agosto de 2017.

GODOY, Marcelo M.; BARBOSA, Lidiany S. Barbosa; CAMINI, Thiago A. da Silva; FONSECA, Diego F.; CORREA, Danielle C. Gomes. “Região, população e transportes em Minas Gerais na Era Vargas. As contradições da era ferroviária e as correlações entre infraestrutura viária, território heterogêneo e distribuição e mobilidade populacionais”. *Topoi (Rio J.)*, Rio de Janeiro, v. 18, nº 35, p. 274-302, maio/ago. 2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. “A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional de Santa Catarina”. *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n.48, p. 103-128, jul./dez. 2009.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro, 1880-1903*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Tese de doutorado. São Paulo: USP/FFLCH, 2010.

_____. “História Econômica ou Economia Retrospectiva? Robert Fogel e a polêmica sobre o impacto econômico das ferrovias no século XIX”. *Revista Território e Fronteiras*, v.2 n.º.1 – jan-jun/2009, p. 204-226.

GRANDI, Guilherme e NUNES, Ivanil. “Política de transporte e a concepção do projeto viário nacional na Era Vargas”. In: *IV Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Bogotá, 2014, 18p.

GRILO, Antonio. *Tocaia no Fórum: violência e modernidade*. Bauru, SP: Edusc, 2012.

GUIMARÃES, José Armelim Bernardo. *História de Itajubá*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HERRLEIN JR., Ronaldo. “A transição capitalista no Rio Grande do Sul, 1889-1930: uma nova interpretação”. *Economia e sociedade*, Campinas, v. 13, n.º 1 (22), p. 175-207, jan./jun.2004.

HOBBSBAWM, Eric J.. *A era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. *A era dos impérios (1875-1914)*. 12ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. *A era das revoluções (1789-1848)*. 24ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HUNT, Emery Kay. “Cap. 10 – O triunfo do utilitarismo: a economia de Jevons, Menger e Walras”. In: *História do pensamento econômico: uma perspectiva crítica*. Rio de Janeiro: Campus, 2005.

IGLÉSIAS, Francisco. “Política econômica do estado de Minas Gerais (1890-1930)”. Em: MONTEIRO, Norma de G. (org). *V Seminário de Estudos Mineiros: A República Velha em Minas*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982, p. 115-144.

KLEIN, Hebert S. “Migração internacional na história das Américas”, cap. 1. Em: FAUSTO, Boris (org.). *Fazer a América*. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2000.

KUNTZ FICKER, Sandra (org). *História mínima de la expansión ferroviaria em América Latina*. México, D.F.: El Colegio del México, 2015.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 2012.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. “Ferrovias no Brasil, 1870-1920”. *História econômica & história de empresas*, São Paulo, vol. VIII, no 1, jan. - jun. 2005, p. 7-40.

LEAL, Vitor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1993.

LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima e SILVA, Fábio Carlos da. “A Estrada de Ferro Bragança e a colonização da Zona Bragantina no estado do Pará”. *Novos Cadernos NAEA*, v. 15, nº 2, p.143-174, dez. 2012.

LENZ, Maria Heloisa. “A incorporação de novos territórios na Argentina, no final do século XIX: a Campanha do Deserto e as estradas de ferro. *Ensaaios FEE, Porto Alegre*, V. 25, nº 2, p. 561-588, out. 2004.

_____. “O período de intenso crescimento econômico argentino de 1870 a 1930”. *História econômica e história de empresas*, VI.2 (2003).

LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC (Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais), 1977.

LEVY, Maria Bárbara e SAES, Flávio Azevedo Marques de. “Dívida externa brasileira, 1850-1913: empréstimos públicos e privados”. *História Econômica & História de Empresas*, IV, I (2001, 49-81).

LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870-1920)*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1977.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Memórias de uma ferrovia no Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880-1930*. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte: UFMG/FAFICH, 2003.

MAGALHÃES, Cristiane Maria. “Medicina entre flores na Belle Époque do sul mineiro: os jardins paisagísticos nas cidades das águas”. SAES, Alexandre Macchione e MARTINS, Marcos Lobato. *Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século 20*. Bauru, SP: Edusc, 2012.

MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e Despedidas – Ferrovias e ferroviários em Minas*. Belo Horizonte, Argymentvm, 2009.

MAIA, Luíz Neves Rocha Couto. *O transporte ferroviário de mercadorias: o caso europeu*. Dissertação de mestrado. Porto, Portugal: Faculdade de Engenharia Civil do Porto, 2008. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/60273/2/Texto%20integral.pdf>

MARGARIT, Eduardo. *A Estrada de Ferro Maricá e seus reflexos na Região dos Lagos*. Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia (Bacharelado). Niterói: UFF, 2009.

MARICHAL, Carlos e TOPIK, Steven. “O Estado e o crescimento econômico na América Latina: Brasil e México, 1880-1920”. *História econômica e história de empresas*, VI.1 (2003), p. 7-34.

MARTINS, Heloísa Helena T. de Souza. “Metodologia qualitativa de pesquisa”. *Educação e Pesquisa*, vol. 30, nº 2, São Paulo, mai./ago. 2004.

MARTINS, Marcos Lobato. “Uma história da navegação a vapor no sul de Minas (1880-1960)”. Em: SAES, Alexandre Macchione e MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). *Sul de Minas em transição*. A formação do capitalismo na passagem para o século 20. Bauru, SP: Edusc, 2012, p. 209-238.

_____. “Uma história das relações sociedade-natureza no Vale do Mucuri: 1852-1983”. *Tempos Históricos*, Volume 19, 1º semestre de 2015, p. 413-439.

_____. “Uma marcha do café no Sul de Minas, décadas de 1880-1920: Alfenas, Guaxupé, Machado e Três Pontas”. Em: SAES, Alexandre Machione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas (orgs.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. Tese de doutorado. São Paulo: USP/FFLCH, 1995.

MARTINS, Roberto B. e MARTINS, Maria do Carmo S. “As exportações de Minas Gerais no sec. XIX. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, nº 58, p. 105-120, Belo Horizonte, 1984.

MARTINS, Ricardo Silveira e CAIXETA FILHO, José Vicente. “O desenvolvimento dos sistemas de transporte: auge, abandono e reativação recente das ferrovias”. *Teoria e evidência econômica*, Passo Fundo, v. 6, nº 11, p. 69-91, nov. 1998.

MARTINS FILHO, Amílcar Vianna. *A economia política do café com leite (1900-1930)*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MAZZUCATO, Mariana. *O ESTADO EMPREENDEDOR – Desmascarando o mito do setor público vs. setor privado*. São Paulo: Portfolio Penguin, 2014.

MEDRADO, Joana. *Do pastoreio à pecuária: a invenção da modernização rural nos sertões do Brasil Central*. Tese de doutorado. Niterói: UFF/ICHF, 2013.

MELO, Hildete Pereira. “O café e a economia fluminense: 1889/1920”. Em: SILVA, Sérgio e SZMRECSÁNY, Tamás. *História Econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MONTEIRO, Norma de Goés. *Imigração e colonização em Minas: 1889-1930*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1973.

NASCIMENTO, Claudio Augusto Oller; MORO, Lincoln Fernando Lautenschlager. “Petróleo: energia do presente, matéria-prima do futuro.”. *Revista USP*, nº 89, São Paulo, março-maio de 2011.

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese de doutorado. Campinas: Unicamp, 1991.

NUNES, Maria Aparecida. *Pioneirismo empresarial em Varginha – MG*. Varginha: Editora da Faculdade Cenecista de Varginha, 2004.

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2005.

_____. “Ferrocarriles argentinos: concesión pública, uso privado. In: *Cuarto Congreso Latinoamericano de Historia Económica, CLADHE IV*. Bogotá, 23 a 25 de julio de 2014.

_____. “Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX”. *América Latina en la historia económica*, ano 23, nº 3, setembro-dezembro de 2016, p. 204-235.

OCAMPO, José Antonio e FLORES, Luis Eduardo Bértola. *O desenvolvimento econômico da América Latina desde a independência*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

OLIVEIRA, Lélío Luiz de. “Ferrovias, cafeicultura e produtos de abastecimento interno – 1890-1920 (Município de Franca – Estado de São Paulo – Brasil)”. *Quintas Jornadas de Investigación*. Montevideo, UY: Universidad de la República, 2011. Disponível em: <http://www.audhe.org.uy/ferrovias-cafeicultura-e-produtos-de-abastecimento-interno-1890-1920-municipio-de-franca-esta.html>, acessado em 11/10/2015.

_____. “O perfil das transações econômicas realizadas através da ferrovia nas Estações de Jaguara, Sacramento e Conquista, entre 1890 e 1918 (Estado de Minas Gerais – Brasil)”. *Cuarto Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Bogotá, julho de 2014, p. 1-12.

OLIVEIRA, Paulo Roberto. *Entre rios e trilhos – As possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República*. Dissertação de mestrado. Franca: UNESP, 2007.

_____. *Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República*. Tese de doutorado. São Paulo: USP/FFLCH, 2013.

_____. “São Sebastião do Paraíso: o café e o gado na segunda década do século XX”. Em: SAES, Alexandre Machione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas (orgs.). *Sul de Minas em Urbanização: Modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. “De máquinas e feras: o ambiente ferroviário em *A Besta Humana*, de Émile Zola”. Em: DUARTE, Geni Rosa; FROTSCHER, Méri; LAVERDI, Robson (orgs.). *Práticas socioculturais como fazer histórico: abordagens e desafios teórico-metodológicos*. Série Tempos Históricos, V. 6. Cascavel, PR: Edunioeste, 2009.

PERISSINOTTO, Renato Monseff. “Hegemonia cafeeira e “regime político oligárquico””. *Revista de Sociologia e Política*, nº 06-07, 1996, p. 187-199.

PICCOLI, Matheus. *Da hegemonia a uma conjuntura de crise política (1929-1932): a participação paulista*. Dissertação de mestrado. São Carlos, SP: UFSCAR, 2014.

PIRES, Anderson José. *Café, finanças e indústria: Uma análise do sistema financeiro da zona da Mata de Minas Gerais (1889-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2004.

PIRES, Anderson José e ALMICO, Rita de Cássia da Silva. “Crédito e finanças em uma sociedade cafeeira”. *História e Economia*, Vol. 4- n.2 – 2º semestre 2008. São Paulo, Terra Comunicação Editorial, 2008, p.221-247.

POULANTZAS, Nicos. “O Estado capitalista: uma resposta a Miliband e Laclau”. *Crítica Marxista*, nº 27, p. 105-127, 2008.

_____. *O Estado, o poder, o socialismo*. 4ª ed. São Paulo: Paz e Terra (Grael), 2000.

PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2008.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial – Minas Gerais, 1839-1884*. Dissertação de mestrado. Araraquara: UNESP, 2006.

ROSA, Elton Rodrigo e SAES, Alexandre Macchione. “Mercado pontual: atuação estatal na formação da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920)”. Em: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). *Sul de Minas em transição. A formação do capitalismo na passagem para o século 20*. Bauru: EDUSC, 2012.

SADOUL, Georges. *História do cinema mundial – Das origens aos nossos dias*. Vol. 1. São Paulo: Martins Editora, 1963.

SAES, Alexandre Macchione. *Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro*. Bauru: EDUSC, 2010.

_____. “Light vs. CBEE: Energia elétrica na formação da indústria brasileira, 1900-1920. Em: *Anais do Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930*. Barcelona: Universidad de Barcelona/Facultad de Geografía y Historia, 23-26 de enero de 2012.

SAES, Alexandre Macchione e CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. “Cortando a Mantiqueira: entre o café e abastecimento no sul de Minas (1880-1920)”. Em: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado (orgs.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (orgs.). *Sul de Minas em transição. A formação do capitalismo na passagem para o século 20*. Bauru: EDUSC, 2012.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado (orgs.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira (1850-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo: USP/FFLCH, 1979.

_____. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. “Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930)”. *Revista de História* (USP), nº 119, 1988.

SALERNO, Elena. *Reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argentina. La AGFE, 1910-1928*. Buenos Aires, AR: Universidad Nacional de Tres de Febrero de Buenos Aires. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/index.asp>

SANTOS, Eliana Vilanova Prates. “No caminho da linha do trem: as doenças e os trabalhadores ferroviários em Santa Maria/RS durante a década de 1920”. *Anais do XII Encontro Estadual de História da ANPUH/RS*. São Leopoldo, RS: 2014.

SANTOS, Wélber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del Rey (1877-1898)*. Dissertação de mestrado. Mariana: UFOP, 2009.

SILVA, Marcel Pereira. *De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)*. Dissertação de mestrado. São Paulo: USP/FFLCH, 2012.

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 5ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

SILVA, Sérgio S. e SZMRECSÁNYI, Tamás. *História Econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec/ABHPE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

SILVA, Vera Alice Cardoso. “O significado da participação dos mineiros na política nacional, durante a Primeira República”. Em: MONTEIRO, Norma de G. (org). *V Seminário de Estudos Mineiros: A República Velha em Minas*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982.

SILVEIRA NETO, Honório. “O Senado Mineiro (1891-1930)”. *Revista de Informação Legislativa*, julho a setembro, 1976. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/180955>, acessado em 04/02/2017.

SOTO, Guilherme Guajardo. “Chile”. In: KUNTZ-FICKER, Sandra. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México, D.F.: El Colegio del México, 2015.

SOUZA, Angelita Matos. *Estado e dependência no Brasil (1889-1930)*. São Paulo: Annablume, 2001.

SUMMERHILL, William. *Order against progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, California: Sanford University Press, 2003.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira - Origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

SUZIGAN, Wilson e SZMRECSÁNYI, Tamás. “Os investimentos estrangeiros no início da industrialização no Brasil”. Em: SILVA, Sérgio S. e SZMRECSÁNYI, Tamás. *História Econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec/ABHPE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

TASCO, Aleidys Hernández. “O surto de febre amarela no Rio de Janeiro (1928-1929)”. *Anais do 13º Seminário Nacional de História da Ciência e Tecnologia*. São Paulo: 2012.

TOPIK, Steven. *A presença do Estado da economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1987.

TOPIK, Steven e MARICHAL, Carlos. O Estado e o crescimento econômico na América Latina: Brasil e México, 1880-1920. *História Econômica & História de Empresas*. VI.1. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 2003.

TORELLI, Leandro Salman. “Estado, câmbio e café: o trinômio articulador da política econômica durante a Primeira República, 1898-1920”. *Cadernos de Economia* (Curso de Ciências Econômicas – Unichapecó), Ano 11, nº 21, jul./dez. 2007, p. 43-77.

TORRES, Pedro Henrique Lessa. *A estratégia política do Correio da Manhã na campanha presidencial de 1922*. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro: UERJ/IFCH, 2010.

TOSI, Pedro G. E FALEIROS, Rogério N. “Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917)”. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 20, nº 2 (42), p. 417-442, ago. 2011.

TOYOSHIMA, Silvia e FERREIRA, Marcos José. “Encadeamentos do setor de transportes na economia brasileira”. *Planejamento e políticas públicas – ppp (ipea)*, nº 25, jun./dez. 2002.

TUNA, Anita. *Caxambu e você*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970.

VISCARDI, Cláudia M. R. “Minas de dentro para fora: a política interna mineira no contexto da primeira república”. *Locus*, Juiz de Fora, v. 5, nº 2, p. 89-99, 1999a.

_____. “Minas Gerais no Convênio de Taubaté: Uma Abordagem Diferenciada”. *III Congresso Brasileiro de História Econômica e IV Conferência Internacional de História de Empresas*, Anais da ABPHE. Curitiba: UFPR, 1999b.

_____. “Elites políticas mineiras na Primeira República Brasileira: um levantamento prosopográfico”. *Primeiras Jornadas de História Regional Comparada*. Porto Alegre: FEE, 2000, p.1-14.

WIRTH, John D. “Minas e a Nação. Um estudo de poder e dependência regional, 1889-1937”. In: FAUSTO, Boris (org.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo III: O Brasil Republicano. Volume 8: Estrutura de Poder e Economia. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

ZORZO, Francisco Antônio. “A emergência do capitalismo ferroviário na Europa na segunda metade do século XIX: a implantação da ferrovia na França, Itália e Espanha”. *XXV Simpósio Nacional de História – ANPUH*. Fortaleza, 2009. Disponível em: <http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S25.0200.pdf>, último acesso em 12/09/2015.

ANEXOS

- A – Quadro esquemático da Sul Mineira (1910-1934)
- B – Valor das ações da Rede Sul Mineira publicado em jornais
- C – Primeira locomotiva construída nas oficinas da Sul Mineira, 1923
- D – Locomotiva “Nº1”, Estrada de Ferro Machadense, 13/04/1928 (data presumida)
- E – Tropas mineiras e paulistas na Revolta Constitucionalista de 1932

ANEXO A – Quadro esquemático da Sul Mineira (1910-1934)

Denominação	Regime/administração	Período
Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras CEFFB – Rede Sul Mineira (RSM)	Arrendamento/particular	1910-1920
Rede de Viação Sul Mineira (RVSM)	Arrendamento/estadual	1921-1931
Estrada de Ferro Sul de Minas (EFSM)	Arrendamento/estadual	1931-1934

As linhas principais pertenciam ao governo federal, e a maior parte dos ramais eram de propriedade do governo mineiro. A Estrada de Ferro Sul de Minas, sucessora da Rede de Viação Sul Mineira, foi uma divisão autônoma da Rede Mineira de Viação (RMV), entre 1931 e 1934.

ANEXO B – Valor das ações da Rede Sul Mineira publicado em jornais

Data	Vendedor	Comprador	Observação
24/04/10	59\$500	58\$000	Ações negociadas ainda como C. V. F. Sapucaí ³³⁷
01/05/10	64\$000	63\$000	
13/05/10	69\$500	68\$000	
02/06/10	80\$000	78\$000	
03/06/10	79\$000	78\$000	CEFFB-Rede Sul Mineira
07/07/10	90\$000	86\$000	
20/07/10	88\$500	87\$000	
01/10/10	37\$000	34\$000	
14/01/11	76\$500	75\$000	
04/06/11	77\$000	74\$000	
30/08/11	74\$000	73\$000	Semestre de início da construção do Ramal de Lavras
18/11/11	104\$000	102\$000	
06/02/12	94\$000	92\$000	Conclusão do Ramal de Paraisópolis em 24/02
03/05/12	99\$500	98\$000	
03/08/12	110\$500	110\$000	
20/11/12	94\$000	92\$000	
18/01/13	98\$000	95\$000	
06/04/13	90\$000	85\$000	
19/07/13	80\$000	-	
26/07/13	72\$000	70\$000	
02/10/13	72\$000	-	
04/01/14	56\$000	-	
30/01/14	50\$000	42\$000	
18/04/14	30\$000	30\$000	
04/06/14	70\$000	46\$000	
10/07/14	54\$000	41\$000	Balanço publicado em 25/07; Início da 1ª Guerra em 28/07
30/10/14	40\$000	-	
05/11/14	50\$000	40\$000	
31/12/14	30\$300	30\$000	Renúncia de A. Werneck
01/01/15	30\$500	30\$000	

337 A mudança de nome para Rede Sul Mineira foi autorizada em 07/04/1910, mas até 02 de junho de 1910 as ações negociadas ainda eram da C. V. F. Sapucaí. A explicação reside no fato de que a autorização para negociar as ações da Sul Mineira, oriundas do empréstimo de 50 milhões de francos, só foi publicada em 28 de maio de 1910 (Diário Oficial da União, p. 3928).

24/03/15	24\$000	21\$000	Renúncia do presidente e do diretor em 25/02
31/03/15	26\$000	22\$000	
08/04/15	-	22\$000	
18/07/15	32\$000	28\$000	
22/07/15	45\$000	32\$000	
29/07/15	29\$000	25\$000	
18/08/15	30\$000	24\$000	Rel. publicado em 14 e 17/08
02/10/15	37\$000	34\$000	(nova diretoria em 04/10)
01/01/16	31\$000	27\$500	
11/04/16	26\$000	-	
01/07/16	27\$500	27\$000	
05/10/16	35\$000	32\$000	Ass. do <i>funding</i> , 30/09
14/12/16	34\$000	31\$000	
03/01/17	33\$000	31\$500	
04/04/17	28\$000	26\$000	
03/07/17	25\$500	-	
09/10/17	23\$000	20\$500	
04/12/17	36\$000	30\$000	
03/02/18	41\$000	40\$000	
08/03/18	55\$500	53\$000	
04/04/18	58\$000	57\$000	Nova diretoria, 12/03
18/05/18	52\$500	52\$500	
07/06/18	50\$000	49\$500	Ramal de Lavras, 30/06
04/07/18	54\$500	54\$000	
04/08/18	55\$000	54\$000	
13/08/18	69\$500	69\$000	
24/08/18	78\$000	77\$500	
24/09/18	76\$000	75\$500	Ass. Extraordinária
05/10/18	73\$000	71\$000	Ass. Extraordinária
07/11/18	65\$000	58\$500	Assembleias para revisão de contrato em 05/11, 30/04 e 31/07; Entre setembro e outubro de 1918, negativas de A. Bernardes p/ revisão do contrato (<i>O Paiz</i> , ed. 12432, p. 3 de 24/10); Em junho, 1919, principalmente segunda quinzena, impasse e não aceite
03/12/18	68\$000	62\$000	
03/01/19	69\$500	69\$000	
10/01/19	67\$500	66\$500	
30/01/19	65\$000	63\$500	
15/02/19	69\$000	68\$000	
11/03/19	70\$000	69\$000	
03/04/19	79\$000	78\$000	

15/05/19	74\$000	73\$000	da revisão do contrato por parte do MVOP (O País, ed. 12670, 19/06 p.10, 12677, 26/06 p.3 e 12668 de 17/06, p.3, apesar do contrário afirmado por diretoria e outras fontes. Ambas as declarações incidiram sobre o movimento de alta e baixa.
14/06/19	44\$500	43\$500	
03/07/19	65\$500	64\$500	
17/07/19	86\$000	85\$000	
27/08/19	74\$500	72\$500	
12/09/19	68\$000	60\$000	
02/10/19	70\$000	66\$000	
15/11/19	69\$000	-	Ass. Extra. 14/11 (<i>O País</i> , ed.12806 de 02/11, p.12).
03/12/19	65\$000	57\$000	
20/12/19	76\$000	-	
17/01/20	64\$000	60\$000	
04/02/20	63\$000	61\$000	
01/04/20	60\$000	58\$500	
28/04/20	70\$000	65\$000	
20/05/20	90\$000	88\$000	
25/07/20	100\$000	94\$000	
31/07/20	101\$000	-	
28/08/20	94\$000	-	
11/09/20	100\$000	-	
02/10/20	95\$000	-	
03/10/20	83\$000	-	
21/10/20	80\$000	-	
28/10/20	76\$000	-	Ass. de revisão em 03/11
24/12/20	60\$000	-	Rescisão do contrato
31/12/20	-	-	
19/01/21	-	30\$000	
15/02/21	-	55\$000	
26/02/21	60\$000	-	
12/03/21	70\$000	-	
22/03/21	60\$000	-	
30/03/21	-	30\$000	
21/04/21	60\$000	-	Ass. de dissolução, 04/04

Fonte: *Correio Paulistano (SP)* e *Correio da Manhã (RJ)*.

ANEXO C – Primeira locomotiva construída nas oficinas da Sul Mineira, 1923

Primeira Locomotiva construída nas Oficinas da Rêde
Sul - Mineira em Cruzeiro—31—7—1923

Fonte: minasstrains.blogspot.com

ANEXO D – Locomotiva “Nº1”, Estrada de Ferro Machadense, 13/04/1928 (data presumida)

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

ANEXO E – Tropas mineiras e paulistas na Revolta Constitucionalista de 1932

Tropas mineiras desembarcam em Passa Quatro.

Tropas paulistas na entrada do “Túnel da Mantiqueira”, no lado paulista. Fonte: <https://abpfsuldeminas.com>