

## ESTRADA DE FERRO DO DOURADO: UMA FERROVIA NA CONTRA-MÃO?

IVANIL NUNES

Mestrando

Universidade Estadual Paulista

### A FERROVIA EM SÃO PAULO 1940-70

Parece razoável afirmar que ocorreu uma grande transformação na malha ferroviária paulista no período entre 1940-70. Essa mudança pode ser constada observando-se a nomenclatura instituída pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro que classificava as ferrovias brasileiras em: primeira, segunda e terceira categoria, a que tivesse renda bruta anual acima de 20.000 contos de Réis, renda bruta anual entre 20.000 e 5.000 contos de Réis, e renda bruta anual inferior a 5.000 contos de Réis, respectivamente.<sup>1</sup>

No ano de 1940, as ferrovias possuíam 34.252 quilômetros e estavam assim classificadas quanto à natureza econômica: 11 empresas de primeira categoria, numa extensão de 24.592 quilômetros; seis empresas de segunda categoria, numa extensão de 4.838 quilômetros, e 34 empresas de terceira categoria numa extensão de 4.822.<sup>2</sup>

Quanto à distribuição pelos Estados (as cinco maiores ferrovias na categoria) estavam assim distribuídas:

#### Primeira categoria

MG	SP	RS	RJ	PR	Outros Estados
7.320 km	6.254 km	3.367 km	2.549 km	1.283 km	3.819 km

De um total de 24.592 quilômetros de ferrovias de primeira categoria existentes no Brasil, (as mais rentáveis) 20.773 quilômetros se concentravam nesses cinco Estados. O total destas ferrovias de primeira categoria nestes cinco Estados representavam 84,5% das ferrovias de primeira categoria no Brasil e 61% do total da malha ferroviária nacional, que era naquele momento 34.252 quilômetros. Em São Paulo se localizavam, portanto, 25% das ferrovias de primeira categoria do país.

#### Secunda categoria:

BA	CE	MG	GO	SP	Outros Estados
1.594 km	1.274 km	409 km	386 km	307 km	868 km

De um total de 4.838, 3.970 quilômetros de ferrovias de segunda categoria se concentravam nesses cinco Estados. O total destas ferrovias nestes cinco Estados representavam 82% das ferrovias de segunda categoria no Brasil e 11,6% do total da malha ferroviária nacional. Em São Paulo se localizavam, portanto, 6% das vias de segunda categoria do país.

#### Terceira categoria:

SP	BA	RN	MA	MG	Outros Estados
879 km	561 km	517 km	449 km	447 km	1.969 km

De um total de 4.822 quilômetros de ferrovias de terceira categoria, 2.853 quilômetros se concentravam nesses cinco Estados. O total destas ferrovias nestes cinco Estados representavam 59% das ferrovias de terceira categoria no Brasil e 8,3% da malha ferroviária nacional. Em São Paulo se localizava, portanto, 18% das vias de terceira categoria do país.

Pode-se extrair dos números acima que as ferrovias que mais geravam receita bruta estavam localizadas em sua grande maioria em Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Paraná. As de segunda categoria, algumas extensas como é o caso da Viação Férrea do Leste Brasileiro e Rede de Viação Cearense, estavam localizadas basicamente, no Norte e Nordeste. Quanto as de terceira categoria, concentravam-se em São Paulo, Bahia, Rio Grande do Norte, Maranhão e Minas Gerais.

A partir daqui vale atentar para um fenômeno tipicamente paulista. Trata-se da quantidade de ferrovias de terceira categoria. De um total de 34 empresas, 12 delas se concentravam em São Paulo, com uma particularidade em relação aos demais Estados brasileiros. Com exceção da Douradense (317 km), São Paulo Minas (149 km), e Estrada de Ferro São Paulo Goiás (149 km), as demais tinham menos de cinquenta quilômetros; a Estrada de Ferro Perus Pirapora, por exemplo, possuía apenas 16 quilômetros. Serviam de captadoras de cargas e passageiros para as de primeira categoria. Tinham inegável importância para as cidades que a sua volta surgiram e se desenvolveram. Entre 1900 e 1930 surgiram, em São Paulo, 120 cidades e a população passou de dois para sete milhões de habitantes<sup>3</sup>. Nos demais Estados brasileiros, das 22 empresas de terceira categoria apenas quatro possuíam menos de cinquenta quilômetros. O que parece evidenciar que as pequenas ferrovias paulistas, serviam de captadoras de cargas para as grandes movimentando a economia paulista, proporcionalmente em suas sub-regiões, tanto quanto às grandes ferrovias. Há casos de cidades que em função do fim da economia cafeeira e erradicação dos ramais e/ou pequenas ferrovias considerados ociosos sofreram uma enorme redução de sua população<sup>4</sup>.

No ano de 1940 em São Paulo, entre as cinco ferrovias classificadas por primeira categoria, somente a Estrada de Ferro Sorocabana pertencia ao governo do Estado de São Paulo, desde 1919, e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil pertencia ao governo federal. As outras três pertenciam à iniciativa privada. A única ferrovia no Estado de São Paulo a figurar entre as de 2ª categoria era a Estrada de Ferro Araraquara, também de propriedade do governo do Estado de São Paulo desde 1919. Entre as ferrovias de 3ª categoria figuravam um total de doze pequenas empresas, dez delas com extensão inferior a 50 quilômetros. Nessa categoria, acima desta extensão destacava-se a Estrada de Ferro São Paulo Goiás, com 148 quilômetros, a Estrada de Ferro São Paulo Minas, com 180 quilômetros e, a maior delas, Estrada de Ferro do Dourado, com 317 quilômetros.

Como consequência do Decreto-lei n.2698, 27 dez. 1955, que entre outras providências, estabelecia a substituição de ferrovias reconhecidamente deficitárias por rodovias, iniciou-se o processo de erradicação de ramais e pequenas ferrovias considerados ociosos.<sup>5</sup> Na década de 1960, em São Paulo, a malha ferroviária se apresentava bastante alterada. Entre as ferrovias de 1ª categoria a São Paulo Railway fora encampada pelo governo federal em 1946, e a Companhia Mogiana fora encampada pelo governo estadual em 1952.<sup>6</sup> A Companhia Paulista foi encampada em 1961. A Sorocabana e Estrada de Ferro Araraquara permaneceram sob controle do Estado de São Paulo. Entre as ferrovias de 3ª categoria ocorreu um grande desmonte. Algumas foram extintas, como a Estrada de Ferro Monte Alto, Estrada de Ferro Itatibense, e a Tramway da Cantareira. Outras foram incorporadas à Paulista como foi o caso da Estrada de Ferro

Jaboticabal, Estrada de Ferro São Paulo Goiás, Estrada de Ferro do Morro Agudo, a Estrada de Ferro Barra Bonita e a Estrada de Ferro do Dourado. O Ramal Férreo Campineiro fora incorporado pela Sorocabana e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas fora incorporada à Companhia Mogiana. Outras ferrovias continuaram a existir, sem grande expressão econômica, servindo a fins específicos como é o caso da E.F Campos do Jordão que servia ao Sanatório Estadual e a passeios turísticos, ou empresas, como a Estrada de Ferro Perus-Pirapora, que prestavam serviços a empresas particulares às quais estavam subordinadas. O desequilíbrio sócio-econômico com o processo de erradicação dos trilhos foi inevitável em toda a sua área de influência, destacando-se a paralisação de fluxos de escoamento de pequenos produtores e da população em geral.<sup>7</sup> Entre 1960-75 a redução dos trilhos no Brasil atingiu um total de 7.530 quilômetros, equivalentes a 19,6% do total. Se considerarmos apenas as ferrovias de propriedade do governo paulista, que formaram a FEPASA, a redução foi de 1.588 quilômetros, aproximadamente 23% do total, passando de 6.883 para 5.295 quilômetros.<sup>8</sup>

É dentro desse contexto de aparente crise, declínio e decadência que o Estado assumiu o controle das ferrovias. No âmbito federal foi criada a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A) em 1957, agregando em uma só estatal todas as ferrovias já pertencentes à União. Fazendo coro a tendência federal de estatização do sistema ferroviário o governo paulista também implantou regras e diretrizes que unificaram estratégias políticas e econômicas para o conjunto da malha ferroviária paulista<sup>9</sup>.

#### A ESTRADA DE FERRO DO DOURADO

As estradas de ferro em São Paulo, no final do século XIX, pouco se haviam avançado em direção ao oeste, além da região central do Estado. A Paulista, a partir de São Carlos, se expandira em direção às regiões já servidas pela Araraquarense (Araraquara, 1885) e pela Mogiana - (Ramal de Jaboticabal, ligando Rincão a Jaboticabal, 1893; Ramal de Águas Vermelhas, ligando São Carlos a Santa Eudóxia, 1893; Ramal de Descalvado, ligando Cordeirópolis (linha tronco) a Descalvado, (1881) e a estação de Santa Veridiana, (1893), (entroncamento com a Mogiana). - Até então, em direção à oeste limitava-se a Jaú, inaugurada em 1887. A Estrada de Ferro Araraquara não havia passado de Matão (1899) e a Sorocabana tinha como ponto mais distante a estação de Rubião Júnior (1895) na cidade de Botucatu.

A expansão dos trilhos em direção a região que veio a ser construída a Douradense já despertara interesse da Companhia Paulista. Em 1896 foi concedido à Paulista, licença para construir uma estrada de ferro que partisse de seu ramal de Ribeirão Bonito, inaugurado dois anos antes, e se expandisse até a confluência do Rio Jacaré Grande com o Ribeirão do Chibarro.<sup>10</sup> Em julho do mesmo ano a Paulista recebeu nova licença do governo do Estado para a expansão de suas linhas para além de Jaú, devendo atravessar o Rio Tietê, passar por Pederneiras e seguir até Bauru.<sup>11</sup> A estação de Pederneiras foi inaugurada em 1903 e Bauru em 1906. Em relação a expansão para além de Ribeirão Bonito houve desistência por parte da Paulista em realizar a concessão recebida. Coube a outro interessado em expandir as linhas para além de Ribeirão Bonito a licença para a construção e exploração de uma estrada de ferro que partisse de Ribeirão Bonito e continuasse até a Vila de Dourados. Cyro Marcondes de Rezende foi então autorizado a fundar a Estrada de Ferro do Dourado<sup>12</sup>. A inauguração da estação de Dourado se deu em dezembro de 1900. Em fevereiro de 1902 uma nova concessão autorizava a Douradense a se expandir até Boa Esperança, que foi inaugurada no ano seguinte.<sup>13</sup> Assim, a Companhia passou a contar com 42 quilômetros de extensão.

Havia portanto, no final do século XIX, diversos interesses em expandir a via férrea tanto em direção a chamada Noroeste (Bauru) quanto em direção à Araraquarense (Dourado, Boa Esperança). A construção da Douradense foi importante por atender parte da região denominada “Araraquarense” que entre o final do século XIX e primeiras décadas do século XX atingiu um grande crescimento com a economia cafeeira. Em 1886 essa região produzia 4% da produção cafeeira do Estado; em 1920 a produção saltou para 18,7 % e, em 1935 alcançou o primeiro lugar com 26,9 % da produção no Estado.<sup>14</sup>

A Douradense chegou a atingir um total de 317 quilômetros. A linha tronco da Douradense partia de Ribeirão Bonito (1899) passando por Sampaio Vidal (1908), Trabiju (1903), Boa Esperança (1906), Java (1906), Pedra Branca (1906), Ponte Alta (1906), Gavião Peixoto (1906), Nova Paulicéia (1906), Nova Europa (1908), Tabatinga (1909), Ibitinga (1910), Ciro Rezende (1936), Borborema (1937), Porto Ferrão (1939) e Novo Horizonte (1939) numa extensão de 186 quilômetros. O Ramal de Dourado, partia de Trabiju (1903), passava por Santa Clara (1912) e seguia até Dourado (1899), numa extensão de 14 quilômetros. O ramal de Itápolis, partia de Tabatinga (1909), passava por São Lourenço (1915) e seguia até Itápolis (1915), num total de 27 quilômetros. O ramal de Bariri partia de Trabiju (1903) e passava por Major Novaes (1910), Pedro Alexandrino (1910), Bocaina (1910), Izar (1910), Posto Rangel (1910), Taboca (1910), Santa Eulália (1910) e Bariri (1910) num total de 63 quilômetros. A Douradense possuía entroncamento com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (em seu ponto inicial, Ribeirão Bonito, e Jaú) e com a Estrada de Ferro Araraquara (em Tabatinga). Tinha à sua esquerda o Rio Tietê e à sua direita a Estrada de Ferro Araraquara.

Apesar da crise que ocorria na economia do café, principalmente a partir de 1930, a região na qual estava inserida a Douradense lhe permitia continuar expandindo seus trilhos em direção a novas regiões agrícolas, principalmente cafeeiras. Em 1934, dentro desta perspectiva de expansão, a Douradense operou a troca dos trilhos entre São Carlos e Ribeirão Bonito, substituindo a bitola de 0,6 metro para 1 metro. Outra iniciativa da Companhia foi o prolongamento de sua linha tronco em mais 64 quilômetros, ligando Ibitinga a Novo Horizonte, por entender essa empreitada como a “única solução para aumento das rendas da Companhia, por ir servir o mesmo uma zona nova e próspera”<sup>15</sup>. Em janeiro de 1937 foi inaugurada a estação de Borborema e em maio de 1939 a Douradense atingiu Novo Horizonte. No ano seguinte a estação de Novo Horizonte ocupou o primeiro lugar na arrecadação e transporte de café na empresa, confirmando a expectativa da diretoria de ser aquela “zona nova e próspera”.<sup>16</sup> Ao mesmo tempo estudos foram feitos para a construção de uma linha que partindo de Itápolis passasse por Itajoby, Espírito Santo, Mundo Novo, Monte Belo e Carradão. Outra ousada iniciativa proposta, que não saiu da prancheta, foram estudos de viabilidade para o prolongamento de Bariri a Itaju, passando por Iacanga, Batalha, Pirajuí e o prolongamento de Ribeirão Bonito a Xarqueada, projetando a ligação da Douradense à Sorocabana, tendo em vista os projetos da Sorocabana em construir a linha Mairinque a Santos. O projeto da Sorocabana se realizou em 1935 criando uma alternativa ao traçado da São Paulo Railway.

O desempenho da Douradense, e a produção cafeeira na região por ela servida, na década de 1930, apontam para a expansão. Se faz necessário confrontar esse caso particular com a bibliografia, em especial, Saes, Jacob, Capelini e Matos, que definem o ano de 1940 como o fim da “era ferroviária”. Se havia déficit nas ferrovias em 1940, há que se ponderar que esse déficit, proveniente da receita de tráfego estava localizado nas empresas pertencentes à União e por elas administradas e nas empresas denominadas terceira categoria, cujo déficit era da ordem de 20,1 e 28,1%, respectivamente. Já as empresas administradas pelos Estados apresentavam

saldo de 18,6% e as empresas particulares (concedidas pelos Estados) apresentavam saldo de 27,1 % em sua receita de tráfego.<sup>17</sup>

Se havia crise na economia cafeeira em 1930, há que se ponderar para o fato de que esta crise não ocorreu de modo uniforme para todas as regiões do Estado de São Paulo. Tartaglia argumenta que no período de 1930-60 ocorreu grande diversificação da agricultura paulista onde os cafezais maduros e menos produtivos das zonas mais antigas foram destruídos, dando lugar a outro tipo de cultura, ou transformados em pastagens. Nas zonas novas, com terras de maior fertilidade e produtividade, a atividade cafeeira continuou mantendo as culturas intercaladas de feijão e milho, o que aponta para a continuidade de novos cafezais.<sup>18</sup> É inequívoca a importância da participação relativa do café na exportação brasileira, não apenas até 1930, mas em todo o período aqui discutido (1930-70). É principalmente em função dessa importância, que ocorreu a política de sustentação dos preços implementada com a instituição de impostos para bloquear o plantio, financiar a compra de café a ser destruído etc., o que garantiu a renda na atividade cafeeira. Assim, a política de defesa permanente até 1937, a política de destruição dos excedentes até 1944, e a valorização dos preços no mercado internacional entre 1949-54, com novo aumento inclusive na participação relativa na exportação, permitiu uma sobrevida à produção cafeeira, em algumas regiões, para um período muito além ao da crise de 1929.<sup>19</sup>

Mesmo considerando que no ano de 1960 a participação relativa da produção cafeeira paulista se reduziu, pode-se constatar que as zonas cafeeiras que se expandiram na década de 1930 (Araraquarense, Noroeste e Sorocabana) e continuaram a se manter como as maiores produtoras do Estado nos anos seguintes. Importante observar que o Estado de São Paulo se manteve com uma produção elevada quando se compara retrospectivamente o período 1960-30. Os dados apontam para uma concentração da produção paulista em algumas regiões entre as quais, a região da Araraquarense onde estava inserida a Douradense. Entre as dez principais zonas produtoras, pelo menos duas, (zona de Rio Preto e Catanduva) pertenciam à Araraquarense; em 11<sup>o</sup>. lugar encontrava-se a zona de São Carlos e Jaú, também servida pela Douradense, com uma produção de 457.465 sacas no ano de 1965.<sup>20</sup>

Se parece evidente que a expansão dessa ferrovia coincidiu com a expansão da economia cafeeira, é importante buscar saber como se deu esse processo de erradicação. Se de fato a economia cafeeira não se esgotou na região servida pela Douradense até o período de sua incorporação pela Paulista, ou sua desativação posteriormente, não podemos acompanhar a bibliografia que aponta o fim da “era ferroviária” em 1940 em função da decadência da cafeicultura. Pelo menos no caso da Douradense, parece haver uma lacuna, onde cabem outras explicações além da relação direta café e ferrovia.

## O FIM DA LINHA

Dificuldades e oportunidades não foram novidades na história da Douradense, e provavelmente o mesmo ocorria para os agentes envolvidos na economia cafeeira. Podemos destacar a crise nos Estados Unidos em 1893, quando se iniciou uma queda prolongada nos preços do café. O valor médio da saca exportada que havia sido de 4,09 libras em 1893, chegou a 2,91 libras em 1897.<sup>21</sup> Diversas intervenções dos governos como a proibição de novos plantios (1903-13), e as políticas de valorização que se seguiram a partir de 1906 indicam a intranquilidade deste mercado. Não restam dúvidas de que este fator também interferia na gestão da empresa uma vez que o café representava o seu principal frete.<sup>22</sup>

O período de 1927-33, no entanto, é marcado por dois fatos importantes: pessimismo da nova diretoria da Companhia, eleita em novembro de 1927, em função dos números apresentados desde 1918 e a posterior crise de 1929 com a queda da bolsa de New York. A dívida, de oito mil contos, contraída em 1909, para a ampliação das linhas fora agravada com a queda das exportações durante a Primeira Guerra Mundial. No entanto, dívida externa de Frs18.000.000,00 (dezoito milhões de francos franceses), em forma de debêntures, ao câmbio de R\$0,330/frs utilizados para sanear a dívida antiga, parecia estar sob controle.<sup>23</sup> O relatório encaminhado pelo superintendente Wilson M Ferreira aos diretores da Companhia, em abril de 1928, demonstrava a opinião de urgente necessidade de reestruturação da empresa. Desde 1915 não havia sido aumentado a extensão dos trilhos. A continuação das linhas em pequenos ramais com traçados e perfis ruins, resultado da construção rápida e pelo mínimo preço; o encarecimento dos materiais, especialmente do combustível e o crescente aumento dos salários, seriam, segundo o relatório, fatores de importância decisiva na elevação da conta de custeio. O uso dos trilhos leves e ultra leves, e geralmente já usados; metade do material de tração já antigo, leve e de eficiência reduzida; “(...) são em conjunto causa primordial do elevado custeio que se verifica e cuja remoção implica em uma reconstrução completa. (...) necessitaríamos de uma reforma radical na linha e edifícios da Companhia e também no material de tração, e um aumento na densidade do tráfego, ou ter o mesmo maior extensão”.<sup>24</sup> A opinião do superintendente era que além das pontas de linha (Itápolis e Ibitinga) defrontavam-se zonas opulentas, já em pleno desenvolvimento enquanto que a região servida pela Douradense, até então, já demonstrava sinais de ter atingido seu ponto máximo de produção, com pouca alternativa além do café. À avaliação pessimista, se apresentava também o decréscimo progressivo no transporte de passageiros a partir de 1924, como se pode constatar abaixo, em função da “facilidade da condução por automóveis das localidades de nossa zona entre si, e para as grandes linhas tronco da Paulista. Os habitantes da zona do Dourado acham mais fácil servirem-se de automóveis, com uma viagem de 30 ou 40 quilômetros e embarcam nos trens daquela Companhia, onde encontram mais conforto e mais rapidez”.<sup>25</sup> Do ponto de vista operacional, no entanto, o quadro, com exceção do número de passageiros, parecia estável.

ANOS	PASSAGEIROS	ANIMAIS	BAGAGENS	CAFÉ	MERC. DIVERSAS
	QUANTIDADE	QUANTIDADE	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
1922	382.815	15.931	3.411	24.330	75.265
1923	410.439	23.586	3.852	25.478	75.996
1924	440.624	15.283	3.996	37.994	80.115
1925	395.094	12.331	4.023	32.026	86.441
1926	364.679	14.675	3.821	26.601	80.627
1927	349.853	19.619	3.899	46.009	83.484

**Fonte: Estrada de Ferro do Dourado. Relatório no. 12**

Os números, a despeito do pessimismo do superintendente, apontavam um aumento proporcional da despesa operacional desde o final da Primeira Guerra Mundial. As despesas de custeio do frete que em 1913 consumiam perto de 40% das receitas subiram para mais de 85% em 1918 e se mantiveram numa média acima de 80% no período 1918-28. O ano de 1928

apresentou déficit operacional pela primeira vez na história da Douradense, desde a inauguração das linhas.

RECEITA DO TRÁFEGO, DESPESAS DE CUSTEIOS E COEFICIENTE DE TRÁFEGO

ANO	RECEITA	DESPESA	COEFICIENTE DE TRÁFEGO
1913	1.515.018,920	636.713,800	42,02
1914	1.076.613,320	590.724,540	54,86
1915	1.145.800,130	612.384,610	53,44
1916	1.236.575,790	780.413,870	63,11
1917	1.338.204,270	972.936,660	72,70
1918	1.190.567,240	1.018.799,650	85,57
1928	3.642.512,150	3.656.083,450	100,37

**Fonte: Estrada de Ferro do Dourado. Relatório no. 15, 1931, p.35.**

Conforme podemos observar, os principais fluxos de transporte da Companhia pouco variam no período 1922-27. Diante desta acomodação frente ao aumento dos custos acima mencionados é que surgiu a preocupação em buscar alternativas para o aumento da quantidade transportada.

Além das propostas de extensão das linhas de Ibitinga, Borborema e Novo Horizonte, outros estudos foram feitos para a construção de uma linha que partindo de Itápolis passasse por Itajoby, Espírito Santo, Mundo Novo, Monte Belo e Carradão. Outra ousada iniciativa proposta, que não saiu da prancheta, foram estudos de viabilidade para o prolongamento de Bariri a Itaju, passando por Iacanga, Batalha, Pirajuí e o prolongamento de Ribeirão Bonito a Xarqueada, projetando a ligação da Douradense à Sorocabana, tendo em vista os projetos da Sorocabana em construir a linha Mairinque a Santos.

Diante deste quadro de dificuldades, ocorreu a substituição do “pessimista” superintendente Wilson M Ferreira por Walderico C. Veras. Mesmo assim, os dois anos seguintes foram considerados pela diretoria como os anos de “a maior crise de sua existência” até então.<sup>26</sup> Os efeitos da crise mundial, em 1930, se fizeram sentir ainda mais que em 1929. Em 1930 a Companhia voltou a apresentar um déficit operacional de 8% em sua despesa em relação à receita do tráfego quando em 1929 chegara a apresentar um saldo positivo de quase 6%; um bom resultado, se comparado ao déficit do ano anterior. O movimento financeiro e operacional apresentado pelo superintendente, Walderico C. Veras, transborda em preocupações em relação aos riscos que a Companhia enfrenta, confirmando as preocupações do antigo superintendente, o “pessimista” Wilson M. Ferreira.

Para Veras “a depressão do mercado cafeeiro continuou cada vez mais intensa. E a zona da Companhia do Dourado cujas riquezas tem o seu alicerce na lavoura cafeeira, não podia deixar de sentir fortemente os efeitos da depressão econômica. Se em 1929 ainda a receita se manteve sensivelmente igual à receita de 1928, em 1930 foi ella de 30,1% menor que a do ano anterior, tendo uma redução de 1.086:697\$813. Era, pois, evidente que esta Companhia, com a sua administração econômica, há já muitos annos só permitindo obras e serviços indispensáveis, com o seu material rodante já velho e exigindo constantes reparações, com o seu pessoal já recebendo vencimentos inferiores aos pagos pelas estradas visinhas, estando pois com a sua possibilidade de

restrição de despesas muitíssimo reduzida, deveria contar pela primeira vez com enorme déficit.

Assim, o provento que esta Directoria se viu forçada a adotar medidas extremas, reduzindo em 20 de janeiro uma hora de serviço para as nossas oficinas e turmas de conserva, e em 1 de junho, fazendo uma redução geral dos ordenados de todos os empregados da Companhia, de 10 a 20%, inclusive os honorários desta Directoria; além disso suspendeu por três meses a aquisição de dormentes, passando depois a adquirir os estritamente necessários para a segurança do tráfego; suspendeu também os serviços de construção de cercas; e só foram feitas as obras indispensáveis, tanto no material rodante como na via permanente. Com esta medidas se conseguiu uma economia de 665 contos no custeio, ou 20,3 % sobre o ano de 1929, em cujo exercício já se fizera uma economia de 9,2 % sobre o custeio de 1928”.<sup>27</sup>

Pode se observar o quinquênio 1926-30 abaixo, comparando-se a receita total da Companhia (receita do tráfego mais as receitas extraordinárias) e sua despesa de custeio.

RECEITA DO TRÁFEGO, DESPESAS DE CUSTEIOS E SALDO OPERACIONAL

ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO
1926	3.338.674,378	3.025.871,805	+ 312.802,573
1927	4.111.247,492	3.275.236,025	+ 836.011,467
1928	3.781.753,034	3.656.083,450	+ 125.669,585
1929	3.601.422,487	30319.516,232	+ 281.906,255
1930	2.514.724,674	2.654.545,805	- 139.821,131

**Fonte: Estrada de Ferro do Dourado. Relatório no. 15, 1931, p.5.**

Este déficit acabou-se elevando à quantia de R\$510.472,231 em virtude dos compromissos da dívida externa da Companhia. A dívida recebeu um aumento de 22% em devido a desvalorização do réis frente ao franco. O câmbio subiu de R\$0,330 em 1927, para R\$0,402 em 1930. No entanto, haviam nos armazéns da Douradense e do Instituto de Café, em 31 de dezembro de 1930, um total de 1.065.231 de sacas de café, equivalentes a 50 mil sacas a mais que todo o café faturado pela Companhia em 1929 e 1930, o que poderiam ter produzido, segundo o relatório citado, mais de 2 mil contos de réis em fretes. Essa potencial de fretes não realizados mantinha aceso o “otimismo” de Veras que com base neste potencial, apesar de não realizado devido a crise mundial, poderia “(...) entrever com confiança o futuro da Companhia, esperando que auxiliada pela benevolência de seus credores hypotecários e desprendido esforço de seus funcionários atravessasse ella, incólume, a maior crise de sua existência”.<sup>28</sup>

Segundo a mesma fonte, “o tráfego correu normalmente para todas as mercadorias, com exceção do café, em virtude da falta de armazenamento, em consequência da retenção dos cafés ordenada pelo Governo para a sua defesa econômica.<sup>29</sup> (...) É evidente o prejuízo que esta Estrada, soffrendo a concorrência da Paulista e da Araraquara, estradas melhor aquinhoadas com referência a armazéns de propriedade do Instituto do Café, deve ter tido. (...) Em 1930 (conforme pode-se constatar abaixo) pouca diminuição houve nos transportes se considerarmos o quinquênio 1926-30”.<sup>30</sup>

ANOS	PASSAGEIROS ANIMAIS	BAGAGENS	CAFÉ	MERC. DIVERSAS
------	---------------------	----------	------	----------------



	QUANTIDADE	QUANTIDADE	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
1926	364.679	14.675	3.821	26.601	80.627
1927	349.853	19.619	3.899	46.009	83.484
1928	326.053	23.680	3.814	30.595	90.338
1929	296.664	19.402	3.125	30.980	91.391
1930	221.629	17.710	1.997	27.380	73.508.

**Fonte: Estrada de Ferro do Dourado. Relatório no. 15, p.7.**

As medidas de contenção de gastos perduraram durante o ano de 1931 e isso garantiu à Companhia uma redução de despesas no valor R\$215.968,362, ou 8,2% sobre a despesa efetuada em 1930. A dívida externa, no entanto, continuou a crescer em função do câmbio, que naquele ano recebe nova desvalorização na ordem de 58%. O câmbio subiu de R\$0,402 em 1930, para R\$0,637/franco, em 1931. No entanto, o início de 1932 parecia permitir boas notícias para os funcionários e acionistas. Em função da segurança do tráfego, as medidas de economia em relação à via permanente foram abrandadas. A redução dos salários também foram diminuídas para 5%, e ocorreu recontração no número de empregados que passou para 559. Entre as funções recontraçadas encontravam-se 24 para a linha, 23 para o tráfego, 15 para oficinas, três para a tração e um para a superintendência.<sup>31</sup> A Companhia apresentou saldo na exploração do tráfego no valor de R\$417.455,319. O déficit que passou para o exercício de 1932, num total de R\$509.579,084, eram provenientes dos dois últimos anos. Outra boa notícia referia-se ao acordo celebrado entre o Conselho Nacional do Café e as Estradas de Ferro de São Paulo, para a liquidação de fretes armazenados nos armazéns reguladores das safras de 1929-30 e da liquidação desses fretes, através de 12 notas promissórias que seriam emitidas pelo Conselho, com vencimentos mensais a partir de 2 de janeiro de 1934. Seriam pagos juros de 8% ao ano o que renderiam à Companhia um total de R\$2.034.173,071 (sendo 1.691.229,400 de fretes e R\$342.943,671 de juros). Até o fluxo de café (recebidos e despachados) correria dentro da normalidade, e mesmo havendo aumento na quantidade transportada em relação ao ano anterior, passando de 27.330 para 36.178 toneladas, foi possível prescindir-se do auxílio de 16 armazéns particulares. O transporte de passageiros também correu dentro da normalidade e manteve a queda dos anos anteriores (-10,6% em relação a 1930), passando de 221.629 passageiros para 198.053 em 1931.<sup>32</sup>

Os anos de 1932-33, no entanto, não confirmaram as boas perspectivas de 1931. Segundo a diretoria, além da crise comercial, teriam se acrescentado às dificuldades dos transportes, a Revolução Constitucionalista que teria diminuído os serviços de transportes. O déficit do tráfego no ano de 1932 chegou a R\$305.579,084, o que elevou ainda mais o déficit acumulado dos anos anteriores para um total de R\$815.415,657. Entre as justificativas para o mal desempenho obtido, além da Revolução, a diretoria acrescentou “o maior incremento na substituição de dormentes, a cessação do desconto provisório que vinha sendo aplicado nos salários e a readmissão de empregados”.

Em relação à diminuição nos transportes, a explicação aos acionistas foi de que “acrescentaram-se a redução dos transportes de: gasolina, devido a redução no consumo, produzido pela depressão econômica e também a concorrência feita pelos

caminhões em estradas de rodagem; de madeira pelo seu natural desaparecimento, com os sucessivos desbravamentos da zona; de assucar, devido a instalação em Nova Europa, de uma usina de assúcar, cuja zona vizinha passou a adquirir a produção, prescindindo do assúcar anteriormente importado de São Paulo; de passageiros, cujo número vem diminuindo de 1924 devido a concorrência de “jardineiras” e automóveis de transporte de passageiros”.<sup>33</sup>

Também parecem ter prejudicado à Companhia o reajuste das tarifas em 10%, com exceção do café, e a criação do imposto de emergência em setembro de 1932, de 10%, sobre os fretes rodoviários e ferroviários. No entender da Companhia, estas duas intervenções teriam sido as principais responsáveis para a maior queda no transporte de passageiros que em 1932 foi de 178.994; 40% sobre o realizado em 1924.<sup>34</sup> Em 1932 e 1933, a despesa de custeio superou a receita de transportes em 15,9 e 3,9%, respectivamente. O déficit em 1933, segundo a diretoria, teria ocorrido devido a resolução do Ministério do Trabalho, em 16 de dezembro de 1932, ter estendido às empresas de transportes, o direito de 15 dias de férias referentes ao ano de 1930, o que teve que ser pago em dinheiro, pela impossibilidade de conceder férias a todo o pessoal. Entre as boas notícias destaca-se o “aumento do transporte de café (41.346 toneladas), algodão e demais mercadorias com exceção do assúcar e cereaes; (...) o transporte de passageiros foi naquele ano, finalmente, superior ao do ano anterior.”<sup>35</sup>

Os números para o ano de 1934 indicam um desempenho atípico. O transporte de passageiros aumentou de 189.860 no ano anterior para 216.209, um aumento de quase 14%; o transporte total saltou de 96.090 toneladas em 1933 para 182.652 toneladas. Em consequência a receita do tráfego teve um aumento de R\$2.096.674,880 atingindo a marca de R\$5.109.777,600; o café representou 107.676 toneladas e uma parcela da receita no valor R\$3.118.223,400 naquele ano, resultado de uma forte movimentação dos estoques a ponto de toda a safra de 1931-32 e 1932-3 ter tido seguimento para Santos.<sup>36</sup>

Em 1935 não se repetiu o bom resultado do ano anterior. A dívida voltou a receber aumento em função da desvalorização do réis frente ao franco. O câmbio subiu de R\$0,725 em 1933, para R\$1,208 em 1935. Um aumento de quase 67%. A receita do tráfego caiu para R\$2.828.947,900 enquanto a despesa de custeio chegou a R\$3.038.357,170, o que representou um déficit de 7,4% (R\$210.590,730)..Segundo o relatório da diretoria pesou neste desempenho:

“(...) a indenização de R\$200.523,700 pagas a acidente com vítima ocorrido em 1921; o não recebimento de fretes de 194.600 sacas de café transportadas pela Companhia e que estão retidas, as quaes orçam R\$447.018,800; pequena renda proveniente do café, a menor havida nos últimos dezenove anos, (...) devido pequena colheita do ano, redução normal da produção, como consequência natural da proibição do plantio de novos cafezais; o encarecimento de parte de cafés da zona de Novo Horizonte para a Estrada de Ferro Araraquara, pela obtenção de financiamento, quando em anos anteriores encontravam os produtores em Itápolis; acréscimo no, preço da lenha (que entre 1930-34 era de 318 contos passou para 532 contos em 1935); elevação dos preços da mão-de-obra, gasolina e demais despesas dos fornecedores em função da má situação cambial. (...) No entanto, ainda se observa que excluindo-se o café, foi bom o movimento de transportes de mercadorias em geral. Até mesmo o transporte de passageiros continuou a aumentar saltando de 216.223 em 1934 para 277.040 em 1935”.<sup>37</sup>

Do ponto de vista do de vista do tráfego de mercadorias, 1936 foi o melhor ano desde 1924. A receita do tráfego superou as despesas de custeios em quase 30% - o saldo obtido foi de R\$1.254.310,737 – e a Companhia passou a investir no prolongamento de mais 64 quilômetros

da linha, de Ibitinga até Novo Horizonte. Para além de Novo Horizonte, foi solicitado junto ao secretário de Viação e Obras Públicas, concessão de uma linha, que avançasse mais 95 quilômetros, até José Bonifácio.

Em 1937, porém, ocorreu um desempenho menos satisfatório que em 1936. O saldo do tráfego, apesar de positivo, se reduziu para R\$897.339,068, equivalente a 20% da receita do tráfego.<sup>38</sup>

O saldo obtido no tráfego voltou crescer em 1938 e passou para R\$1.041.447,000 se mantendo em 20% da receita do tráfego. Aumentaram também o número de passageiros e café transportados que subiram para 223.041 passageiros e 39.178 toneladas, respectivamente. Como conclusão do balanço geral a diretoria afirma que “não se registrou saldo na conta de Lucros e Perdas em virtude das contas liquidadas, no exercício de 1938, entretanto com a abertura do tráfego da linha de Ibitinga a Novo Horizonte (em 12 de março de 1939), na extensão de 64 quilômetros, servindo a uma zona rica e de futuro promissor, espera a Companhia neste exercício melhores resultados”.<sup>39</sup>

Em 1939, o saldo proveniente do transporte não apresentou déficit, porém, a quantia de R\$283.368,747 ficou bem abaixo em relação ao ano anterior. O resultado pouco satisfatório no tráfego, teria sido a queda no transporte de café que foi de 17.802 toneladas. A diferença para menos (de 21.376 toneladas) teria sido responsável pela receita de R\$791.081,000 na receita total da empresa. A queda no transporte do produto teria ocorrido devido a “chuvas abundantes, cortes de cafeeiro etc., verificando-se, dest’arte, uma redução de cerca de 40% na produção de café da zona atravessada por nossas linhas.”<sup>40</sup>

O ano de 1940, do ponto de vista do saldo do tráfego que foi de R\$468.058,690, não pode ser considerado ruim. O transporte de café foi de 28.173 toneladas. No entanto, a receita total foi de R\$3.598.936,064. Após se descontar a despesa total da Companhia se obteve um saldo de R\$26.456.558.

No ano seguinte voltou a ocorrer déficit operacional referente ao transporte, no valor de R\$170.213,300, o que representou uma despesa de custeio quase 6% superior à receita do tráfego. No transporte de passageiros ocorreu uma queda de 61.707 passageiros em relação ao ano de 1940, que fora de 248.266. No transporte de café houve uma queda 17.753 toneladas sendo que o total transportado naquele ano foi de 10.420 toneladas.<sup>41</sup>

No ano de 1942, além da pressão da guerra sobre as exportações, “ocorreu uma reduzida safra de algodão”. O transporte de café diminuiu para 8.078 toneladas e o algodão sofreu redução de 16.530 toneladas em 1941 para 11.740 toneladas em 1942. Mesmo assim, o déficit operacional, em função da redução das despesas do custeio, foi inferior ao anterior, equivalente a CR\$128.332,590, sendo a despesa do tráfego 4,3% maior que a receita.<sup>42</sup>

No ano de 1943, após dois anos consecutivos de déficit operacional, a Companhia voltou a obter um saldo positivo no transporte, equivalente a CR\$174.801,57, ou 4,3% superior a despesa de custeio. Entre os motivos do saldo positivo destaca-se o aumento do transporte como um todo que saltou de 100.805 toneladas em 1942, para 121.297 toneladas em 1943. O transporte de café se elevou para 18.133 toneladas (mais 10.055 toneladas em relação ao ano anterior). O número de passageiros também subiu de 174.286 para 281.292 passageiros, no mesmo período.<sup>43</sup>

No ano de 1944, a companhia apresentou o melhor desempenho operacional em relação a todo o período de guerra. O saldo de CR\$557.134,21, superior em 10% aos gastos de custeio

que foi de CR\$4.936.752,22. O total transportado saltou para 152.195 toneladas (+ 25,4% em relação a 1943). Entre os produtos que tiveram aumento, destaca-se o transporte de passageiros, que foi de 301.957 (+7,3% em relação a 1943), o café, que se elevou para 31.573 toneladas (+74%), além do açúcar, milho e outros.<sup>44</sup>

No ano de 1945, a Companhia voltou a apresentar déficit na despesa de custeio no valor de CR\$810.476,10, equivalente a quase 14% superior à receita do tráfego e um desempenho, proporcional, parecido com o pior ano da crise da bolsa de 1929 (1932, quando o déficit apontado foi de 15,9% em relação à receita do tráfego). O transporte de café caiu para 17.293 toneladas (-45%). No transporte total, houve uma redução de 27,5% em relação ao ano anterior.<sup>45</sup>

No ano de 1946, ocorreu o pior desempenho operacional desde a inauguração da Companhia. A despesa do tráfego foi de CR\$1.411.259,30, equivalente a 19,3% superior à receita do tráfego. No transporte total houve uma redução para 107.707 toneladas (-2,3% em relação ao ano de 1945). No café, a redução foi proporcionalmente próxima ao total transportado (- 4%). Entre os principais produtos a sofrerem redução destacam-se o açúcar, algodão e sementes.<sup>46</sup>

O déficit operacional de quase um quinto acima da receita do tráfego parece ter resultado no limite da companhia frente aos diversos fatores que a asfixiava, desde 1918. Vale notar que a dívida em moeda estrangeira, com o câmbio elevado, consumia sua possibilidade de equilíbrio financeiro, ao mesmo tempo em que o cenário de crise econômica e guerra mundial a impedia de realizar estratégias em um mercado tão incerto. Acrescenta-se a isso, as diversas ingerências exógenas, como a do ministério do trabalho e o imposto de emergência em 1932, assim como a intervenção do Instituto do Café no controle do estoque, queima, ou embarque, entre outras, o que tornava o volume de transporte do produto, algo incerto e cheio de surpresas. Todos esses fatores parecem ter pesado, sobremaneira, para o findar das operações da Douradense enquanto empresa constituída e autônoma.

A concorrência dos automóveis, desde 1924, assim como a concorrência das outras ferrovias (Paulista e Araraquarense) era certamente, um fator a mais para a decisão de venda do patrimônio da Companhia. Durante o ano de 1946, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que já era possuidora de 497 ações, passou a contar com 2.514 ações da Douradense (de um total de 45.000), após comprar as ações em poder dos credores da Companhia, tornando-se sócia majoritária.<sup>47</sup>

A partir de 1946, a Companhia Paulista, que continuava em sua estratégia de expansão, passou a controlar não somente a Douradense, mas outras estradas de ferro de terceira categoria, estrategicamente localizadas. A Companhia Estrada de Ferro São Paulo Goiaz, foi comprada em janeiro de 1947.<sup>48</sup> Também passaram para o controle da Paulista a Estrada de Ferro Morro Agudo, a Estrada de Ferro Barra Bonita e a Estrada de Ferro Jaboticabal. Em 24 de abril de 1948 a Paulista adquiriu todo o patrimônio (e obrigações) da Douradense, que foi incorporada a V Divisão da Paulista, com sede em São Carlos, onde já era administrado o ramal de Ribeirão Bonito e o ramal de Água Vermelha.

Apesar de não ser objeto de análise os motivos pelos quais a Paulista passou a adquirir essas pequenas ferrovias, se faz necessários alguns apontamentos. Ao adquirir a Estrada de Ferro Jaboticabal (Rincão a Bebedouro) e a São Paulo Goiaz (Bebedouro a Nova Granada), a Paulista passou a ter acesso a região servida pela Estrada de Ferro Araraquara através das estações de Olímpia e Nova Granada, localizadas nas proximidades de Votuporanga (inaugurada em 1945),

região em plena expansão agrícola. Ao adquirir a Estrada de Ferro Morro Agudo, de apenas 41 quilômetros, única ferrovia localizada à margem direita do Rio Pardo, esta pequena estrada passou a servir de captadora de cargas para o segundo trecho mais importante da Paulista (Barretos a Rincão). Até mesmo a pequenina Estrada de Ferro Barra Bonita, (com apenas 18 quilômetros) passou a ser controlada pela Paulista para a captação de cargas da região de Barra Bonita para a estação de Dois Córregos (linha tronco da Paulista).

É dentro desta evidente estratégia da Paulista, de continuar a atingir zonas agrícolas em expansão como era o caso das cidades localizadas no sertão da Douradense (Borborema e Novo Horizonte), que parece sido um dos motivos que levou a Paulista a adquirir a Douradense.<sup>49</sup> A cidade de Novo Horizonte, ponto final da linha, parece justificar a estratégia da Paulista. A estação era de longe a maior arrecadadora de frete. Entre 1943-46 tivera um aumento de 117% na receita, que passou de CR\$788.973,20 para CR\$1.713.440; no volume de transporte de café, principal produto, apesar de não ser o único, o aumento foi de 82% entre 1944-45, saltando de 1.473 para 2.684 toneladas ao ano.<sup>50</sup>

Os números, mesmo que não falem por si, colaboram e com a expectativa (compartilhada pela Paulista) de que a região servida pela agora antiga Douradense estava longe de poder de ser considerada, naquele momento, uma região em decadência.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

BRASIL, Ministério da Indústria e Comércio. *Registro anual segundo Estados e Zonas Fisiográficas*. in: Anuário estatístico do café. Rio de Janeiro, Instituto brasileiro do café, 1972.

BRASIL, Ministério de Viação e Obras Públicas. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório no. 12*. São Paulo, C.D Bocaina, 1928. (Relatório da Superintendência).

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. *Mapa das linhas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. São Paulo, Comp. Lith Ypiranga, 1950, color, escala 1:1000.000.

CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES. *Guia Geral das Estradas de ferro e empresa de transportes com elas articuladas*. Rio de Janeiro, Contadoria Geral dos Transportes, 1960.

Decreto n.1003, 11 fev., 1902.

Decreto n.356, 30 abr., 1896.

Decreto n.373, 15 jul., 1896.

Decreto n.622, 2 dez., 1896.

Decreto-lei n.5672, 17 set. 1932.

Decreto-lei n.5786, 30 dez. 1932.

DOURADO: Informações sócio-geográficas. [www.taguanet.com.br/~dourado](http://www.taguanet.com.br/~dourado).

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO, Relatório n. 15, São Paulo, 1931.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. Relatório n. 28, São Paulo, Companhia do Dourado, 1944.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.30*, São Paulo, Companhia do Dourado, 1946.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 20*. São Paulo, ?, anual, 1935.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 25*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1941.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. Relatório n. 27, São Paulo, Companhia do Dourado, 1943.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. Relatório n. 29, São Paulo, Companhia do Dourado, 1945.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. Relatório n. 31, São Paulo, Companhia do Dourado, 1947.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..16*, São Paulo, Companhia do Dourado 1933.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..17*, São Paulo, Companhia do Dourado 1934.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..19*, São Paulo, Companhia do Dourado, 1934.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..19*, São Paulo, Companhia do Dourado, 1934.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..20*, São Paulo, Companhia do Dourado, 1935.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.23*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1939.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.24*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1940.

ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1940. Suplemento da *Revista Ferroviária*.

FERROVIA PAULISTA S.A. *FEPASA, 20 anos*. Revista comemorativa do 20º aniversário da FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. São Paulo, FEPASA/Secretaria da Infra-Estrutura Viária, 1991. (25 mil exemplares)

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Anuário Estatístico do Café, 1727-1977*. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia cafeeira, 1977.

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Exportação brasileira do café*. in: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977.

#### 4.2 - BIBLIOGRAFIA

AZEVEDO, F. *Um trem corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de Viação Nacional*. São Paulo, Melhoramentos, 1953.

BITTENCOURT, J. Paulo. *A aquisição da Companhia Estrada de Ferro do Dourado pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro e sucessão de empresas no Direito do Trabalho*. São Paulo, 29 de maio de 1950, pp. 1-5, 91-2.

CAPELINI, H. M. A. *Ferrovários no País do automóvel*. Araraquara, 1986. Dissertação (Mestrado em Sociologia) Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, Universidade Estadual Paulista.

CIPOLLARI, P. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo, USP, 1968. MATOS, O. N. *Café e ferrovias*, 4.ed. Campinas, Pontes Editores, 1990 (1a ed. em 1974).

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 23ª ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1989.

JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo*. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982.

MATOS, O. N. *Café e Ferrovias*. Campinas, Pontes Editores, 1990.

MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. 4. ed. São Paulo, Hucitec, 1982.

QUINTELLA, M. V. *Avaliação e erradicação de ramais deficitários da RFFSA*. *Revista Ferroviária*, setembro de 1991, p.37-43.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981.

TÁLLAMO, M. *Ferrovias e história*. <http://sites.uol.com.br/mtalamo/index>

TARTAGLIA, J. C., OLIVEIRA, L.O. *Agricultura paulista e sua dinâmica regional 1920-80*. In: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977.

## NOTAS:

---

- <sup>1</sup> BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943, p. 10. As ferrovias de primeira categoria em São Paulo, em 1940 eram: São Paulo Railway, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; de segunda categoria eram: Estrada de Ferro Araraquara; de terceira categoria em São Paulo eram: E. F. Dourado, E. F. São Paulo Goiás, E. F. Morro Agudo, E. F. São Paulo Minas, E.F. Barra Bonita, E.F. Itatibense, Ramal Férreo Campineiro, Tramway da Cantareira, E. F. Campos de Jordão, E. F. Monte Alto, E. F. Jaboticabal, E. F. Perus-Pirapora.
- <sup>2</sup> **Primeira categoria: 11 Empresas** - (The São Paulo Railway Company Ltda, 247 km, **SP**; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 1.461 km, **SP**, MT; Companhia Paulista de Estrada de Ferro, 1.511 km, **SP**; The Great Western of Brazil Railway Co. Ltd, 1.637 km, RG, PB, PE, AL; Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1.959, **SP**, MG; Rede Paraná Santa Catarina, 2.122 km, SC, PR, **SP**; Estrada de Ferro Sorocabana, 2.141 km, **SP**; The Leopoldina Railway Ltda., 3.082 km, ES, RJ, DF, MG; Estrada de Ferro Central do Brasil, 3.174 km, RJ, DF, MG, **SP**; Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul, 3.367 km, RS; Rede Mineira de Viação, 3.891, RJ, MG, **SP**) . **Segunda Categoria: 06 Empresas** – (Estrada de Ferro São Paulo Paraná, 236 km, PR, **SP**; Estrada de Ferro Araraquara, 300 km, **SP**; Estrada de Ferro Goiás, 439 km, GO, MG; Estrada de Ferro Vitória a Minas, 562 km, MG, ES; Rede de Viação Cearense, 1.404, CE, PB; Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, 1.897 km, BA, SE). **Terceira Categoria: 34 Empresas** – (Estrada de Ferro Corcovado, 4 km, RJ; Estrada de Ferro Morro Velho, 8 km, MG; Estrada de Ferro Perus Pirapora, 16 km, **SP**; Estrada de Ferro Barra Bonita, 18 km, **SP**; Estrada de Ferro Itatibense, 20 km, **SP**; Estrada de Ferro Porto Alegre e Vila Nova, 22 km, RS; Estrada de Ferro Jaboticabal, 25km, **SP**; Estrada de Ferro Monte Alto, 31 km, **SP**; Ramal Férreo Campineiro, 31km, **SP**; Tramway da Cantareira, 35 km, **SP**; Estrada de Ferro Morro Agudo, 41 km, **SP**; Estrada de Ferro Jacuí, 46 km, RS; Estrada de Ferro Campos do Jordão, 47 km, **SP**; Estrada de Ferro Itapemirim, 54 km, ES; Estrada de Ferro Palmares a Osório, 55 km, RS; Estrada de Ferro Mate Laranjeira, 68 km, PR; Estrada de Ferro São Mateus, 68 km, ES; Estrada de Ferro Tocantins, 82 km, PA; Estrada de Ferro Santa Catarina, 114, SC; Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, 128, BA; Estrada de Ferro São Paulo Goiás, 149 km, **SP**; Estrada de Ferro Maricá, 158 km, RJ; Estrada de Ferro Mossoró, 175 km, RN; Estrada de Ferro São Paulo a Minas, 180 km, **SP**, MG; Estrada de Ferro Central do Piauí, 191 km, PI; Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, 204 km, PE, PI; Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, 239 km, SC; Estrada de Ferro Nazaré, 286 km, BA; Estrada de Ferro Bragança, 294 km, PA; Estrada de Ferro do Dourado, 317 km, **SP**; Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, 342 km, RN; Estrada de Ferro Madeira Mamoré, 366 km, MT, AM; Estrada de Ferro São Luiz Teresina, 453 km, MA, PI; Estrada de Ferro Bahia a Minas, 555 km, MG, BA).
- <sup>3</sup> MATOS, O. N. *Café e Ferrovias*. Campinas, Pontes Editores, 1990. p.152.
- <sup>4</sup> A cidade de Dourado parece ser um caso típico. De uma população estimada em 18 mil habitantes em 1920, chegou em 1970 a contar com apenas 5.634 habitantes. DOURADO. Transformações sócio-geográficas. [www.taguanet.com.br/~dourado/intr.htm](http://www.taguanet.com.br/~dourado/intr.htm).
- <sup>5</sup> O primeiro trabalho sobre a erradicação de ramais foi realizado pela Comissão Mista Brasil-EUA, em 1952, ao elaborar o programa de reaparelhamento das Estradas de Ferro Leopoldina e Rede Mineira de Viação. Naquele momento foi recomendado a supressão de diversos ramais considerados antieconômicos em benefício do restante das linhas. QUINTELLA, M. V. *Avaliação e erradicação de ramais deficitários da RFFSA*. *Revista Ferroviária*, setembro de 1991, p.37-43.
- <sup>6</sup> Encampar - v. t Jur. 1. Rescindir (contrato de arrendamento). 2 bras. Gir. Meter na prisão; prender



- 
- <sup>7</sup> Existem casos de cidades que sofreram enorme redução de sua população. A cidade de Dourado parece ser um caso típico. De uma população estimada em 18 mil habitantes em 1920, chegou em 1970 a contar com apenas 5.634 habitantes (Dourado: Informações sócio-geográficas. [www.taguanet.com.br/~dourado](http://www.taguanet.com.br/~dourado)).
- <sup>8</sup> QUINTELLA, M. V. loc. cit.
- <sup>9</sup> Dentro dessa perspectiva de ordenamento do "caos" que estudos do Instituto de Engenharia de São Paulo, sugerem a criação da RFE - Rede Ferroviária Estadual - que sob controle estatal deveria agrupar todas as ferrovias estatais numa única empresa. Projetos nesse sentido foram apresentados a Assembléia Legislativa nos anos de 1962, 66 e 1971, quando finalmente foi aprovado a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A), que passou a administrar através de uma só diretoria, as companhias Paulista, Sorocabana, Mogiana, São Paulo Minas e Araraquarense, (e outras a elas já agregadas antes deste processo de estatização).
- <sup>10</sup> Decreto n.356, 30 abr., 1896.
- <sup>11</sup> Decreto n.373, 15 jul., 1896.
- <sup>12</sup> Decreto n.622, 2 dez., 1896.
- <sup>13</sup> Decreto n.1003, 11 fev., 1902.
- <sup>14</sup> MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. 4. ed. São Paulo, Hucitec, 1982. p.24.
- <sup>15</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 20*. São Paulo, ?, anual, 1935, p.6.
- <sup>16</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 25*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1941. p.21.
- <sup>17</sup> BRASIL, Ministério de Viação e Obras Públicas. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941, p.29.
- <sup>18</sup> TARTAGLIA, J. C., OLIVEIRA, L.O. *Agricultura paulista e sua dinâmica regional 1920-80*. In: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977. p.115.
- <sup>19</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Exportação brasileira do café*. in: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977. p.115. Podemos observar que a participação relativa do café na exportação salta de 41,5% em 1948 para 57,6% em 1949. Em 1952, atinge a maior participação relativa desde 1900 com 73,7% da pauta de exportações.
- <sup>20</sup> BRASIL, Ministério da Indústria e Comércio. *Registro anual segundo Estados e Zonas Fisiográficas*. in: Anuário estatístico do café. Rio de Janeiro, Instituto brasileiro do café, 1972, p.14. Para o ano de 1965, com base nos dados do IBC, as dez maiores zonas produtoras de café no Estado de São Paulo, de um total de trinta e três, eram: 1) Zona de Marília (2.873.611 sacas); 2) Zona de Catanduva (1.018.385 sacas); 3) zona de Assis (861.248 sacas); 4) Zona de Rio Preto (759.137 sacas); 5) Zona de Andradina (712.487 sacas); 6) Zona de Bauru (649.644 sacas); 7) Zona de Piraju (544.901 sacas); 8) Zona de Botucatu (525.479 sacas); 9) Zona de Araçatuba (485.505 sacas); 10) Zona de Pereira Barreto (461.282 sacas).
- <sup>21</sup> FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 23<sup>a</sup> ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1989, p.178.
- <sup>22</sup> Dentro da política de valorização de café, entre 1931-44 foram destruídos mais de 78 milhões de sacas de café no Brasil. INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Anuário Estatístico do Café, 1727-1977*. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia cafeeira, 1977, p.54.
- <sup>23</sup> Fonte: ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório da Companhia*, São Paulo, Duprat e Comp., 1910, p.7, 8, 10-12. Até o ano de o ano de 1927 a diretoria afirma que "tem atendido pontualmente aos compromissos com os portadores de obrigações do empréstimo externo, em Paris, e feito as remessas dos fundos necessários para pagamento dos cupons números 3 e 4 e da amortização das debêntures sorteadas". (ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.12*, São Paulo, Typ. C. D Bocaina,1928, p.3)
- <sup>24</sup> COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório no. 12*. São Paulo, C.D Bocaina, 1928. (Relatório da Superintendência).
- <sup>25</sup> Idem. *Relatório da Superintendência*.

- 
- <sup>26</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. São Paulo, 1931. *Relatório no. 15*. p. 6.
- <sup>27</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO, Relatório n. 15, São Paulo, 1931, p.5. Consta também, no mesmo relatório, (p.79), a redução no número de funcionários da Companhia naquele ano. De um total de 590 em 31/12/29, restaram um total de 495 em 31 de dezembro de 1930. Entre os 95 desempregados naquele ano, 57 eram funcionários da linha, 16 do tráfego, 8 da tração, 7 das oficinas, 5 da contadoria, 1 do almoxarifado e 1 da superintendência.
- <sup>28</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. Op. cit. P.6.
- <sup>29</sup> Devido a retenção do café despachado em seus armazéns e nos armazéns reguladores no ano de 1930, e acrescido da diminuição de transportes ocasionada pela crise comercial, a Companhia deixou de produzir fretes em um total de R\$2.723:627\$700, (equivalente a mais de 70% da receita de 1929). Em 1930, em consequência deste transporte não realizado a Companhia apresentou um déficit de R\$139:821\$131, (equivalente a 5,5% da receita total). Mesmo antes da crise de 1929, no relatório do superintendente Wilson M. Ferreira, em 1928, já constava que “o transporte de café, desde seu recebimento ao despacho, foge cada vez mais do controle das Estradas e tende a ficar completamente dependente do Instituto”.
- <sup>30</sup> O transporte de passageiros, como se observa, continuou decrescendo consideravelmente, segundo a Companhia, isto estaria se dando “com todas as estradas de ferro, pela concorrência que lhes fazem os automóveis”. O resultado em 1930 foi 46% menor que o ano de 1924, quando se iniciara o declínio do transporte de passageiros.
- <sup>31</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 16*, p.79.
- <sup>32</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.16*, São Paulo, Companhia do Dourado 1933, p.5-7.
- <sup>33</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..17*, São Paulo, Companhia do Dourado 1934, p.7.
- <sup>34</sup> Decreto-lei n.5672, 17 set. 1932 e Decreto-lei n.5786, 30 dez. 1932. Relatório n.17, op. cit., p.7.
- <sup>35</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..19*, São Paulo, Companhia do Dourado 1934, p.7.
- <sup>36</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..19*, São Paulo, Companhia do Dourado 1934, p.11-4, 24.
- <sup>37</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n..20*, São Paulo, Companhia do Dourado 1935, p.7-8.
- <sup>38</sup> Segundo a diretoria da Companhia, contribuíram para a diminuição dos saldos, além do aumento de salários ocorrido em janeiro de 1936, o “decréscimo sensível, com caráter generalizado dos transportes ferroviários. O café diminuiu de 43.133 toneladas em 1936 para 33.843 toneladas em 1937; o tráfego de passageiros passou de 232.780 para 210.289 no mesmo período.
- <sup>39</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.23*. São Paulo, Companhia do Dourado 1939, p.9.
- <sup>40</sup> ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n.24*. São Paulo, Companhia do Dourado 1940, p.9.
- <sup>41</sup> A justificativa para o déficit “provem da diminuição dos transportes pela reduzida safra deste ano, agravado pela atual situação de guerra que originou a paralisação do mercado de exportação e conseqüente retraimento dos negócios”. Relatório n. 26, p.6.
- <sup>42</sup> Relatório n. 27, 1943, p.6,13,19.
- <sup>43</sup> Relatório n. 28, 1944, p.6,18, 22.
- <sup>44</sup> Relatório n. 29, 1945, p.5, 6, 22.
- <sup>45</sup> Relatório n.30, 1946, p.5,6,24.
- <sup>46</sup> Relatório n. 31, 1947, p. 2, 3, 6 et seq.
- <sup>47</sup> As ações estavam divididas em 22.499 nominativas e 22.501 ao portador. Relatório n. 31, 1947, loc. cit.
- <sup>48</sup> A aquisição da Douradense já era dada como certa desde o final de 1947. Pela circular n.56, de 12 jan. 1948, a Paulista comunicou aos funcionários da Douradense que, a partir de 1 jan. 1948, “todos os empregados passaram a fazer parte dos quadros da Companhia (...) e que a partir de 1 fev. 1948, a antiga Douradense passaria a fazer parte

---

da V Divisão da Paulista”. BITTENCOURT, J. Paulo. A aquisição da Companhia Estrada de Ferro do Dourado pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro e sucessão de empresas no Direito do Trabalho”. São Paulo, 29 de maio de 1950, pp. 1-5, 91-2.

<sup>49</sup> CONTADORIA GERAL DOS TRANSPORTES. *Guia Geral das Estradas de ferro e empresa de transportes com elas articuladas*. Rio de Janeiro, Contadoria Geral dos Transportes, 1960, pp.219-29. ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1940. Suplemento da *Revista Ferroviária*. Pp. 160-61, 169-74. COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. *Mapa das linhas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. São Paulo, Comp. Lith Ypiranga, 1950, color, escala 1:1000.000.

<sup>50</sup> Relatórios n. 28, 29, 30. 1944-46. Pp.20-21; 22-23 e 25-26, respectivamente.