

As ferrovias na Argentina e no Brasil: estudo sobre a relação entre o capital ferroviário e o Estado-nacional (1854-1914)

Guilherme Grandi
Doutorando em História Econômica pela FFLCH-USP
Mestre em Economia pela Unesp/Araraquara
Professor da Faculdade Cásper Líbero

Introdução

Para muitos pesquisadores, compreender as causas do relativo “atraso” das economias latino-americanas pressupõe uma análise dos processos históricos ocorridos ao longo do século XIX. Conseqüentemente, boa parte da historiografia produzida no Brasil e em outros países – como nos Estados Unidos e na Inglaterra – identifica os fatos mais importantes que marcaram o desenvolvimento sócio-econômico desses países durante o período assinalado, e que, de uma forma ou de outra, determinaram o caráter subdesenvolvido de suas economias.

Numa interessante resenha bibliográfica, Colin Lewis ressalta que os estudos sobre o período anterior a 1940 da história, da sociedade e da economia dos países latino-americanos refletem grandes controvérsias a respeito da natureza do desenvolvimento contemporâneo desse continente (2002: 59).

No decorrer da segunda metade do século XIX, especialmente a partir da década de 1860, observa-se que países como Argentina, Brasil, México e Chile passaram a se modernizar em relação aos demais países da América Latina. Esta constatação indica que o referido período constitui um marco importante no que diz respeito à diferença dos padrões de desenvolvimento econômico dos países latino-americanos.

Em conformidade com outros estudos, ressalta-se que o descompasso entre o grau de desenvolvimento dos países latino-americanos pode ser explicado pela investigação sobre o papel da classe empresarial vinculada aos interesses do setor mais dinâmico de suas economias durante a segunda metade do século XIX: o setor agro-exportador. A principal exceção é o México o qual, conforme Francisco Câmara, apresenta um mercado interno formado de modo desassociado da expansão das exportações, já que a industrialização

mexicana se esboçou mais como continuação do desenvolvimento do artesanato colonial do que como efeito diversificador da produção para a exportação (1967: 52 e segs). Paralelamente, a inserção chilena na economia internacional também apresenta um elemento atípico à trajetória de países como a Argentina e o Brasil, pois ela se caracteriza, basicamente, pela exportação de metais, em especial a prata e o cobre.

Experiências à parte, não há dúvida de que, como observa Aldo Ferrer, o “mundo subdesenvolvido” de hoje é composto basicamente pelo mesmo grupo de países que durante a segunda metade do século XIX se incorporou à economia mundial como produtores e exportadores de produtos primários (1976: 103). Ainda a esse respeito, Fernando Henrique Cardoso e Enzo Falleto afirmam que:

... mais do que a diferenciação econômica em si, conseguida durante o período de expansão para fora, a diferenciação social e, correlativamente, o equilíbrio de poder entre os grupos sociais são os fatores que “explicam” o tipo de desenvolvimento alcançado nos diversos países (Cardoso e Falleto, 1975: 63-64).

Seguindo os propósitos cepalinos de Celso Furtado, Ferrer enfatiza a relativa desconexão entre os setores exportadores e manufatureiros durante a fase de crescimento econômico orientado pelas exportações na Argentina. Se por um lado, aceita-se que as exportações criaram a plataforma para a expansão industrial, por outro, observa-se relações menos diretas entre a economia agro-exportadora dos pampas e o setor industrial na Argentina do que é argumentado por muitos autores que estudaram o Brasil (Lewis, 2002: 63).

Já para o próprio Furtado, um dos aspectos que mais chama a atenção é a elevação da produtividade durante o século XIX ocorrida exatamente em consequência da expansão dos setores primários exportadores. Desse modo, países esparsamente povoados como a Argentina – onde a extensão da agricultura impunha o uso intensivo do fator trabalho e, por conseguinte, salários relativamente altos – tinham condições suficientes para que a economia de exportação engendrasses, rapidamente, um importante mercado interno de manufaturas. A propósito, a região no Brasil que mais se desenvolveu ao longo do século XIX, a zona cafeeira de São Paulo, tinha, pelo menos em partes, as mesmas características dos pampas do cone sul: zona “vazia” que necessitava atrair mão-de-obra em função do fim

da escravidão em 1888. Porém, no conjunto da economia brasileira o efeito diversificador sobre a demanda foi menor do que no caso argentino (1969: 98-101).

Não obstante, alguns autores argumentam que, diferentemente dos cafeicultores paulistas, a elite econômica dos pampas na Argentina não diversificou demasiadamente seus investimentos além das atividades agrárias. Até 1930, a história econômica argentina pode ser caracterizada pela remarcada diversificação na produção de commodities exportáveis demandadas pelo mercado europeu. Dito de forma sintética, há poucas evidências de fluxos substanciais de capitais para as atividades produtivas não agrárias (a respeito v. Sabato, 1979).

Como se vê, a literatura está repleta de controvérsias e, portanto, parece razoável investigar a origem social dos capitais investidos na indústria de modo a caracterizar os empresários como um grupo social importante na condução do padrão de desenvolvimento político e econômico de qualquer país.

Este trabalho se propõe a analisar o surgimento de um setor de infra-estrutura econômica fruto da diversificação dos capitais agro-exportadores e da inserção do investimento estrangeiro na Argentina e no Brasil: o transporte ferroviário. O objetivo é analisar de que modo e, em que medida, a atuação do Estado-nacional com respeito à promoção do transporte ferroviário na Argentina e no Brasil se subordinou aos interesses dos grupos empresariais nacional e estrangeiros, vinculados a esse setor, no decorrer da segunda metade do século XIX e início do XX.

Para tanto, a seqüência do presente texto apresenta-se subdividida em quatro partes. A primeira parte reúne algumas considerações gerais a respeito do setor ferroviário na Argentina e no Brasil. Na segunda e terceira partes, respectivamente, analisam-se as características específicas das ferrovias, primeiro na Argentina e, em seguida, no Brasil. Por fim, a quarta parte se destina à análise da relação entre o capital ferroviário e a atuação do Estado nesses dois países.

As ferrovias na Argentina e no Brasil: considerações gerais

A história ferroviária da Argentina e do Brasil apresenta, ao mesmo tempo, convergências e aspectos muito distintos. Enquanto o Brasil saía na frente em 1854, ano de

inauguração da primeira ferrovia – a Estrada de Ferro Mauá com 14,5 quilômetros – o governo argentino promulgava a concessão ferroviária que deu início aos trabalhos de construção da Companhia Ferrocarril del Oeste, aberta ao tráfego três anos mais tarde, em 1857. Não obstante, a experiência argentina demonstrou um desenvolvimento mais vigoroso devido à consolidação de um sistema mais integrado do que o implantado no Brasil. Isto pode ser explicado, mesmo que de maneira incompleta, por dois fatores: primeiro, a vantagem oferecida pelo relevo argentino, muito mais apropriado à instalação ferroviária e, segundo, a diferença entre as dimensões territoriais dos países, visto que o Brasil apresenta um território de aproximadamente 2,3 vezes maior do que o do país vizinho.

Entre 1857 e 1880, o Brasil construiu 3.398 quilômetros de trilhos e a Argentina 2.516 quilômetros. Porém, no ano de 1891, a Argentina superou o Brasil em termos de extensão ferroviária com 12.475 quilômetros contra 10.590 quilômetros de linhas em operação no Brasil (Summerhill, 2003: 52; Dirección General de Ferrocarriles, 1947).

Nathaniel Leff afirma que o Brasil demorou a iniciar a construção ferroviária em larga escala. O maior aumento na frequência das construções iniciou-se somente nos anos de 1890. De fato, o grande crescimento absoluto da ampliação ferroviária no Brasil só ocorreu ao longo da década de 1920 (1997: 45). Numa perspectiva comparada, em 1900 a Argentina alcançara 16.563 quilômetros de linhas, enquanto o Brasil possuía 15.316 quilômetros de vias em operação (Summerhill, 2003: 52; Dirección General de Ferrocarriles, 1947). A tabela a seguir ilustra a evolução da quilometragem ferroviária dos dois países.

Tabela 1. Extensões ferroviárias – Argentina e Brasil, 1880-1900

	Argentina		Brasil	
	extensão férrea (km)	acréscimo (%)	extensão férrea (km)	acréscimo (%)
1880	2.516	-	3.398	-
1881	2.516	-	3.946	16,1
1882	2.632	4,6	4.464	13,1
1883	3.164	20,2	5.354	19,9
1884	3.628	14,7	6.302	17,7
1885	4.502	24,1	6.930	10,0
1886	5.836	29,6	7.586	9,5
1887	6.689	14,6	8.400	10,7
1888	7.571	13,2	9.321	11,0
1889	8.158	7,8	9.583	2,8
1890	9.432	15,6	9.973	4,1
1891	12.475	32,3	10.590	6,2
1892	13.682	9,7	11.316	6,9
1893	13.852	1,2	11.485	1,5
1894	14.030	1,3	12.260	6,7
1895	14.116	0,6	12.967	5,8
1896	14.461	2,4	13.577	4,7
1897	14.755	2,0	14.015	3,2
1898	15.451	4,7	14.664	4,6
1899	16.413	6,2	14.916	1,7
1900	16.563	0,9	15.316	2,7

Fonte : Dirección General de Ferrocarriles (1947); Summerhill (2003), p. 52, Tabela 3.1.

Outra importante diferença diz respeito à natureza dos investimentos ferroviários. O capital aportado nas ferrovias argentinas era predominantemente britânico, enquanto que no Brasil grupos privados nacionais tinham uma participação bastante significativa. Contudo, vale ressaltar que do ponto de vista empresarial, as taxas de retorno sobre os investimentos ferroviários na América Latina eram, em determinadas circunstâncias, relativamente pouco

atrativas ao capital britânico se comparadas às oportunidades alternativas existentes durante a maior parte do século XIX.

Essa inferência pode ser reforçada considerando-se que os investimentos no setor bancário, em geral, forneciam retornos significativamente maiores do que os investimentos ferroviários. Por exemplo, durante a crise financeira de 1889-1891 na Argentina, o *Bank of London and River Plate* chegou a declarar dividendos de 15% e 10%, enquanto que no quinquênio 1888-1892 o dividendo médio pago sobre o capital da principal ferrovia britânica do país, a *Buenos Ayres Great Southern*, ficou em apenas 8,6% (Lewis, 1968: 74).

Segundo dados apresentados por Stone, em 1862 as linhas de propriedade britânicas representavam 17% da extensão ferroviária total existente na Argentina. Todavia, em 1890 esta participação havia aumentado para 81% (1993: 3).

Na verdade, em ambos os países as primeiras execuções ficaram a cargo dos investidores britânicos em função, principalmente, da posição hegemônica exercida pela Grã-Bretanha na exportação de capitais e tecnologia de construção e operação ferroviária durante grande parte do século XIX. De modo geral, observa-se que entre 1865 e 1885, as ferrovias brasileiras lideravam a preferência dos investidores britânicos no setor na América Latina. Depois disso, durante a forte expansão do setor a partir da década de 1880, as ferrovias argentinas passaram a atrair mais a atenção da praça financeira de Londres.

Após o período inicial de formação da rede ferroviária argentina (início da década de 1860) e de sua consolidação (final da década de 1870), os investidores britânicos perceberam que os títulos ferroviários da Argentina, especialmente debêntures, consistiam em uma forma segura de garantir retorno aos seus capitais.

Além disso, é notório o fato de que na Argentina as ferrovias mais lucrativas eram controladas pelo capital britânico, o que não se verificou no Brasil, mais especificamente em São Paulo, onde as companhias privadas nacionais estavam entre aquelas que apresentavam os melhores resultados operacionais – a exceção, porém, ficava por conta da companhia inglesa *São Paulo Railway*, que também foi um empreendimento lucrativo ao monopolizar por décadas a principal saída exportadora de café no porto de Santos.

De modo geral, os investimentos ferroviários tanto na Argentina como no Brasil não foram vistos como um fim em si mesmo, mas de preferência, como meio de estimular a economia local e a abertura dos mercados – processo que beneficiaria as atividades

primárias exportadoras. Aquelas companhias ferroviárias que provassem ser lucrativas, tornar-se-iam veículos de atração em larga escala dos interesses financeiros vindos do exterior.

A seguir, discorreremos a respeito de alguns aspectos do setor ferroviário, primeiro na Argentina e, depois, no Brasil.

Argentina

É fácil compreender a vinculação do capital britânico com a introdução do sistema ferroviário na Argentina. Durante o período inicial de desenvolvimento, as companhias foram financiadas majoritariamente por comerciantes e donos de terras (em geral britânicos) que tinham diversos interesses econômicos aliados ao desenvolvimento da região. Dentre os proeminentes comerciantes locais que adquiriram a concessão da Companhia Ferrocarril del Oeste estava Daniel Gowland, que foi presidente por um longo período do *Committee of British Merchants de Buenos Aires* (Lewis, 1983: 18-19; Schvarzer e Gómez, 2006: 25).

Aliás, o caso da Oeste não foi o único. Na primeira metade da década de 1860 seis companhias britânicas operavam na Argentina. Dentre elas, duas – a Central Argentino e a anteriormente mencionada Great Southern – foram as companhias mais bem sucedidas ao se transformarem em grandes sistemas de transporte. As outras quatro eram pequenas: *Buenos Ayres Northern*, *Buenos Ayres and Ensenada Port*, *Buenos Ayres and Campana* e *East Argentine*.

A Great Southern é o exemplo mais representativo do envolvimento britânico na promoção das ferrovias na Argentina. No momento de constituição da Companhia, o seu representante britânico na Argentina, John Fair, era cônsul de Buenos Aires em Londres. Sua família possuía muitos negócios envolvendo compra de terras, criação de ovelhas e gado na região do Rio da Prata. No início, ele participou ativamente da empreitada; detinha cerca de 500 ações da Companhia. Mais tarde, chegou a envolver-se com outras companhias ferroviárias, ao lado do aumento na participação dentro do grupo londrino da Southern. Sua atuação, porém, não foi diferenciada, já que praticamente todos os britânicos que formaram a Companhia também estavam envolvidos em outros negócios não ferroviários. Nesse sentido, era de se esperar que os ganhos desse grupo britânico aumentassem através do estímulo às atividades econômicas domésticas associadas com a expansão das ferrovias (Lewis, 1983: 20).

Não há dúvidas de que a Great Southern constituiu o maior empreendimento ferroviário do capital britânico na Argentina. Em 1889, com cerca de 1.554 quilômetros de linhas, a Companhia operava por toda a costa marítima da Província de Buenos Aires ao

cobrir mais da metade de seu território. Após a conclusão das extensões até Bahia Blanca e Mar del Plata, a ferrovia passou a representar o sistema mais capitalizado do país, equivalente a £8,5 milhões (*Parliament Papers*, 1890-91, LXXXI: 7-8 apud Lewis, 1983: 138).

Tabela 2. BAGS: dados operacionais e financeiros, 1880-1899

	Receita bruta	Custo operacional	Receita líquida	Coef. de tráfego (%)	Div. (%)
1880	429.748	164.155	265.593	38,2	10
1881	463.528	192.046	271.482	41,4	10
1882	262.475	133.431	129.044	50,8	6
1883	583.969	299.046	284.923	51,2	11
1884	697.629	371.761	325.868	53,3	11
1885	921.976	566.984	354.992	61,5	10
1886	887.479	461.677	425.802	52,0	8
1887	1.012.919	471.224	541.695	46,5	10
1888	1.195.681	512.052	683.639	42,8	10
1889	1.320.458	642.255	678.203	48,6	10
1890	1.282.053	694.390	587.663	54,2	10
1891	1.098.446	518.163	580.283	47,2	8
1892	956.630	396.377	560.253	41,4	5
1893	1.054.077	462.181	595.309	43,8	5
1894	1.045.325	409.598	635.727	39,2	5
1895	1.123.797	399.754	724.043	35,6	5
1896	1.296.121	496.445	826.676	38,3	5,5
1897	1.400.677	534.078	866.599	38,1	5,75
1898	1.519.032	584.634	934.398	38,5	6
1899	1.995.725	867.954	1.127.771	43,5	7

Fonte : Compilado e calculado a partir de Lewis (1983).

A análise dos dados acima confirma a trajetória gloriosa da Great Southern que distribuiu aos seus acionistas o dividendo médio de 7,9% entre 1880 e 1899. Um fator importante que contribuiu para sua viabilidade econômica foi a construção do seu traçado na região mais populosa da Argentina, o que lhe proporcionava um fluxo de tráfego suficientemente remunerativo. Ainda a esse respeito, sabe-se que em seus projetos de expansão, os dirigentes da Southern sempre procuravam as rotas que pudessem estabelecer centros comerciais que demonstrassem potencial de geração de receita para o transporte a ser realizado pela Companhia.

Até a década de 1880, a composição dos fretes da Companhia se limitava basicamente às commodities mais tradicionais vinculadas a economia argentina desde o final do período colonial. Tratava-se de itens como óleo, sebo, charque, couros e peles. Além destes produtos, a Southern era nacionalmente reconhecida pelo transporte de carne, lã, fibras e animais, principalmente ovelhas. Já por volta do final da década de 1870, o tráfego de grãos passou gradualmente a figurar entre os fretes da ferrovia. Todavia, esse tipo de mercadoria só produziu um volume de tráfego significativo quando a fronteira do cultivo de cereais se expandiu para além dos arredores de Buenos Aires (Lewis, 1983: 90).

Ricardo Ortiz observa que, ao final do século XIX, as quatro maiores companhias ferroviárias – Southern, Central Argentino, Ferrocarril del Oeste e a Buenos Ayres and Rosário – davam acesso ou estavam vinculadas à cidade de Buenos Aires, ao mesmo tempo em que eram responsáveis por 60% do total de cargas transportadas no país (1978: 263-64).

Como as bases da atividade econômica na Argentina gravitavam em torno dos “novos” complexos agrícolas, a formação do mercado nacional junto às instalações ferroviárias subordinou, de uma vez por todas, o interior do país ao centro dinâmico representado pela região litorânea e pelos núcleos portuários de Buenos Aires, Rosário e Bahía Blanca.

Nesse contexto, é interessante notar que o dinamismo proporcionado pelas exportações de bens primários e a entrada de capital a elas associadas deram sustentação a um crescimento substantivo em outros setores. Díaz Alejandro destaca que os frigoríficos e outros estabelecimentos fabris que utilizam os produtos agropecuários como principais insumos deram um grande estímulo à indústria nascente. O mesmo autor supõe que o PIB real na Argentina tenha crescido a uma taxa anual de aproximadamente 5% durante os cinquenta anos que precederam a Primeira Guerra Mundial (1983: 18-20).

Segundo se depreende das observações de Díaz Alejandro, a utilidade econômica das terras da região dos pampas relaciona-se à preocupação da elite proprietária em atender as necessidades européias de produtos primários e ao interesse das autoridades argentinas em promover as exportações, o investimento estrangeiro e a imigração (1983: 24).

Como representantes de parcela significativa do empresariado vinculado às atividades agro-exportadoras, a elite rural e o capital ferroviário londrino, a partir da

organização política ocorrida em 1862, passaram a exercer uma poderosa influência na condução do processo de desenvolvimento da sociedade argentina.

Aliado a essa constatação, cabe ressaltar que a concentração da posse territorial por esse grupo social reduzido impossibilitou o acesso à propriedade da terra pelos trabalhadores rurais, em sua grande maioria imigrantes, que, como única alternativa, tiveram que se incorporar à expansiva economia agropecuária.

Finalmente, como observa William Glade, a Argentina foi o país latino-americano que mais se dedicou à economia de exportação. A Buenos Aires do final do século XIX representava a metrópole mais cosmopolita do continente ao administrar, por um lado, um fluxo enorme de entrada de capital e mão-de-obra imigrante e, por outro, a saída de uma grande variedade de produtos como: trigo, milho, carne congelada e resfriada, lã, couro, linhaça, etc (2004: 32-33).

Brasil

Como se vê, a história das ferrovias no Brasil e na Argentina está diretamente vinculada ao desenvolvimento das atividades agro-exportadoras. A maioria das linhas foi construída com o propósito de reduzir os custos de transporte dos produtos exportáveis e, assim, facilitar o acesso aos principais portos de navegação. Além disso, a política governamental de 7% de juros sobre o capital investido nas linhas férreas constituiu outro importante aspecto referente as principais semelhanças entre os sistemas ferroviários dos dois países. Entretanto, com respeito à evolução da malha ferroviária, ao desempenho médio das linhas e à origem dos investimentos, percebe-se muitos antagonismos.

Desconsiderando-se o malogro dos primeiros intentos, a fase inicial do desenvolvimento ferroviário no Brasil, que se encerra ao final da década de 1860, foi marcada pela forte presença de capitais britânicos, pela construção de duas linhas extremamente ineficientes na região nordeste e pela transferência da E. F. Dom Pedro II à administração do governo imperial.

Aliás, a origem dessa ferrovia data de 1852, quando foi autorizada a construção de uma linha ligando a Corte Imperial às Províncias de São Paulo e Minas Gerais. Financiada com capitais privados e estatais, a E. F. Dom Pedro II foi formada no Rio de Janeiro em

1855 e teve os trabalhos de construção iniciados em junho do mesmo ano (Lamounier, 2000: 8-9). Inaugurada em março de 1858 e após as dificuldades enfrentadas com a transposição da Serra do Mar, a constante escassez de recursos acabou levando à encampação da Companhia pelo governo imperial em 1865. Todavia, somente em 1875, a Companhia teve seu percurso concluído ao alcançar o município de Cachoeira já na Província de São Paulo (Matos, 1977: 53).

De modo ainda mais dramático, as experiências das duas companhias britânicas instaladas nos centros açucareiros do nordeste denotam a incapacidade do país em promover o transporte ferroviário. Com a possível exceção de São Paulo, o fato é que o suporte governamental da garantia de juros foi, em grande medida, um fracasso. Após treze anos da abertura da primeira linha, faltava ao Brasil um plano ferroviário nacional cujo resultado era um conjunto de redes regionalmente isoladas, separadas pela distância e pela incompatibilidade de bitolas.

Ainda no tocante às linhas deficitárias do nordeste, a primeira companhia inglesa a se instalar no Brasil foi a *Recife and San Francisco Railway*. As obras de construção da primeira seção da ferrovia tiveram início em 1855 com cerca de 124 quilômetros entre Recife e a confluência dos Rios Una e Pirangí. No entanto, a abertura ao tráfego de toda sua extensão ocorreu apenas em 1862. Paralelamente, outra companhia foi organizada em Londres com o objetivo de conectar a capital da Província da Bahia ao vale do Rio São Francisco em Juazeiro, a linha da *Bahia and San Francisco Railway* alcançou, em 1863, Alagoinhas a cerca de 123 quilômetros de Salvador (Lamounier, 2000: 7-8).

Certamente, a presença do capital britânico nas ferrovias brasileiras não atingiu a rentabilidade esperada, semelhante àquela conseguida junto as principais linhas férreas construídas na Argentina.

Diante dessa circunstância, são inegáveis os prejuízos que o sistema de garantia de juros acarretou ao Tesouro Nacional do Brasil. Segundo Lewis, ao final do Império o governo havia subscrito o equivalente a 167.021:299\$678 em juros por ano as ferrovias subsidiadas (2000). Grande parte deste valor tinha sido absorvida pelas duas companhias britânicas acima mencionadas. Para concluir esta nota, ressalta-se que em 1913 a dívida pública externa do Brasil estava em torno de £103,8 milhões. Deste montante, £16,6

milhões tinham sido contraídos no início do século XX para o pagamento de garantias ferroviárias (cf. Lewis, 2000).

José Cechin comenta que há dois padrões de desenvolvimento ferroviário no Brasil. No primeiro, vinculado às regiões açucareiras do nordeste, a empresa ferroviária não proporcionou rentabilidade aos capitais investidos, não foi financiada localmente, não pôde prescindir da garantia de juros e não alcançou uma extensão quilométrica significativa. No segundo padrão, ao contrário, algumas ferrovias foram lucrativas e muitas financiadas localmente. É o caso da região sudeste do país, particularmente em São Paulo, onde se estabeleceu uma rede ferroviária que foi a base para o desenvolvimento posterior (1978: 31).

O sistema ferroviário de São Paulo fazia-se pela junção da bem sucedida linha da São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiaí, com a linha principal da também afortunada Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Inaugurada em 1872 entre Jundiaí e Campinas, a Companhia Paulista construiu inúmeras ligações com as linhas e ramais das outras principais ferrovias de São Paulo: Sorocabana, Mogiana, Araraquarense, Noroeste, além de estradas menores vinculadas a esse grande eixo que se estende de Santos até as margens dos Rios Grande e Paraná.

Para as finalidades do presente estudo, importa investigarmos a relação entre os interesses dos grupos de empresários responsáveis pela promoção das ferrovias no Brasil e na Argentina e o papel do Estado-nacional nesses dois países.

A relação capital ferroviário e Estado-nacional

Via de regra, a discussão do advento do transporte ferroviário implica na análise do papel do Estado enquanto fomentador e regulador desse setor. É compreensível que seja assim, pois é através da atuação característica dos Estados-nação que se pode verificar os delineamentos de cada processo de modernização da infra-estrutura econômica.

Outro importante aspecto de análise, quando se estuda o período aqui focalizado, refere-se à especificidade da relação de cada país latino-americano com os interesses estrangeiros. Nesse sentido, sabe-se que a Grã-Bretanha foi responsável pela maior formação de capital no exterior, equivalente em média a 4,3% do seu PIB entre 1870 e

1914. Todavia, deve-se ressaltar que uma das principais características desses investimentos britânicos era a alta volatilidade (Edelstein, 1994: 174-75).

Dentre as modalidades desses investimentos no exterior, não há dúvidas de que as ferrovias ocupavam uma posição de destaque. Em geral, os investimentos ferroviários feitos fora da Grã-Bretanha produziam retornos mais altos do que os montantes alocados nas próprias ferrovias britânicas. Essa inferência pode ser reforçada considerando-se que a taxa de retorno médio das ações ferroviárias na América Latina foi de 8,4% ao ano entre 1870 e 1913. Durante o mesmo período, por outro lado, as emissões de títulos (debêntures) das ferrovias latino-americanas, outra forma de investimento muito praticada pelos britânicos, forneciam uma taxa média de 5,5% ao ano, abaixo apenas das debêntures das ferrovias norte-americanas que alcançavam uma taxa média de 6,0% (Edelstein: 1994: 184).

Ao analisar o ano de 1913, Michael Edelstein observa que do volume total investido pela Grã-Bretanha 8,5% afluíu para ativos e compra de títulos na Argentina, enquanto que o correspondente para o Brasil representou uma participação bem menor de apenas 3,9% (1994: 177).

Todas essas considerações endossam o fato de que a Argentina e, por sua vez o setor ferroviário, recebeu um fluxo de investimento britânico significativamente maior do que o Brasil, em particular durante a década de 1880, como já foi exposto, e também entre 1900 e 1914.

Contudo, não nos cabe trazer a baila o exame das características dos investimentos britânicos na Argentina e no Brasil, mas sim sobre a relação dos respectivos Estados-nacionais com o atendimento dos interesses do capital privado aportado nas ferrovias.

Para tanto, não é desnecessário reforçar que o perfil das ações e a origem dos grupos que investiam em ferrovias na Argentina e no Brasil eram bem diferentes. A marcante presença de negociantes britânicos junto às atividades exportadoras na Argentina se explica pela forte dependência que os produtos argentinos tinham do mercado consumidor da Grã-Bretanha. A atividade de processamento de carne resfriada e congelada, por exemplo, que teve um grande desenvolvimento ao final do século XIX e início do XX, ficara a cargo quase que exclusivamente dos empresários de origem britânica, geralmente grandes proprietários de terras e de ações ferroviárias na Argentina.

Foi durante o governo de Mitre que o Estado argentino pôs em prática o livre comércio ao permitir legalmente a entrada de homens, bens e recursos financeiros oriundos de países estrangeiros. Assim, o Estado agia como um intermediador dos capitais estrangeiros devido a sua insuficiência de meios necessários para levar a cabo o papel de investidor direto. A lei de 5 de setembro de 1862, por exemplo, garantia aos que fossem investir na construção da ferrovia de Rosário a Córdoba, além dos dividendos de 7% sobre um capital de £6.400 por milha, o fornecimento de terras para o estabelecimento da linha, estações, depósitos, etc, como também isenções fiscais e o compromisso estatal de congelar os preços caso isto fosse necessário (Ferns, 1968: 327-28).

O fato é que coube ao Estado argentino construir ferrovias onde o capital privado não tinha interesse especial em atuar. A propósito, e de acordo com Elena Salerno, as grandes linhas ferroviárias britânicas – Oeste, Central Argentino, Southern e Buenos Aires and Pacific – dominavam o transporte no mercado pampiano. Assim, o Estado e outras linhas privadas menores tiveram que se dirigir para as áreas mais afastadas das ligações com os portos e com os mercados regionais de maior importância para a economia doméstica do país (Los ferrocarriles del Estado, conectividad y..., 2001).

À medida que o Estado, através da expansão de suas ferrovias, buscava integrar o território nacional e estimular o povoamento nas regiões mais recônditas do país, ficava cada vez mais evidente a subordinação dessa rede férrea estatal às linhas privadas britânicas. Companhias estatais como a Ferrocarril Andino e a Ferrocarril de Córdoba a Tucumán, por exemplo, eram subsidiárias da Central Argentino, de capital britânico, na ligação das regiões agropecuária pampiana, viticultora cuyana e açucareira de Tucumán com o porto de Rosário (Salerno: 2001).

Em face de tais circunstâncias, pode-se argumentar que a política ferroviária do Estado cumpria com seu objetivo de fortalecer as elites provinciais, especialmente a de Buenos Aires, no sentido de garantir ao máximo a rentabilidade das linhas que davam acesso aos portos e que, portanto, transportavam majoritariamente os principais produtos demandados pela Grã-Bretanha.

O argumento acima adquire ainda maior relevância quando se considera os freqüentes empréstimos tomados ao capital britânico pelo Estado para financiar os projetos públicos, dentre eles a própria expansão da rede ferroviária estatal. Vale notar também que

não eram raras as ocasiões em que o Estado se alienava de algumas de suas ferrovias, cujas operações acarretavam, muitas vezes, margens de rendimentos razoáveis para o padrão de transporte por ferrovias.

É curioso observar que apesar do crescente endividamento externo, comum a muitos países latino-americanos durante todo o século XIX, a trajetória de ação do Estado brasileiro na área de transporte ferroviário destoa sensivelmente da estratégia levada a diante pelo Estado na Argentina.

Referindo-se a propriedade pública das ferrovias no Brasil, Julian Duncan ilustra que os governos federal e estaduais aumentaram suas participações de 34% em 1889 para 61% de toda a rede férrea nacional em 1914. Entretanto, não se pode deixar de ressaltar que o expressivo percentual das operações ferroviárias sempre ficara majoritariamente a cargo da iniciativa privada: 66% em 1889 e 80% em 1914 contra 34% das operações estatais em 1889 e apenas 20% em 1914 (1932: 87).

Como mais da metade das linhas férreas do Brasil localizava-se no centro-sul do país, torna-se evidente a estreita relação entre as economias dessa região, em especial a economia cafeeira, e o capital ferroviário privado. Conforme consta em ampla parcela da bibliografia, a Primeira República é frequentemente caracterizada como “oligárquica”, pois o que prevalecia no campo político era a dominação dos grandes proprietários rurais que procuravam reforçar o seu poder nos respectivos estados e evitar, no plano federal, cisões que pudessem colocar em xeque a estabilidade do Estado. No entanto, segundo Florestan Fernandes, o grande dilema republicano é que nem a Colônia e nem o Império deixaram um legado econômico, social, cultural, político e psicológico de uma República burguesa federativa. Comenta o autor:

A mentalidade senhorial se aninhou no íntimo do “espírito capitalista”, lançasse ele raízes em atividades econômicas agropecuárias e agrocomerciais, mercantis, bancárias, industriais ou de especulação com aluguéis e empréstimos a juros. (...)

O republicanismo foi sepultado ao nascer. A democracia, funcional para as classes dominantes, mantinha-se aquela que prevalecera antes, extra e anti-republicana. Ou seja, com as alterações havidas ao longo do século XIX, a democracia dos senhores de escravo. Ela definiu a essência da chamada República oligárquica. Em condições inteiramente inadequadas para uma democracia restrita, com as alterações ocorridas na sociedade civil, no modo de produção e no corpo de leis ou na Carta constitucional que delimitava a forma, os conteúdos e o funcionamento do Estado, permanecia em toda a sua força a autocracia senhorial, agora exercitada por cidadãos da República a ser castrada por aqueles que deveriam servi-la e não tornar-se um apêndice da iniciativa privada (o contraponto republicano da ordem privada) (Fernandes, 1995: 30-32).

Essa autocracia senhorial, indicada por Fernandes, seguramente dominou o Estado brasileiro até as agitações que culminaram na Revolução de 30. O aparente caráter democrático da Primeira República era reflexo da chamada política dos governantes, que tivera início com Campos Sales e que tempos depois se consolidou através da alternância na Presidência da República de representantes das oligarquias de São Paulo e Minas Gerais.

Os efetivos contornos dos dois Estados-nacionais, na Argentina e no Brasil, nos permitem inferir sobre as peculiaridades de suas relações com os grupos privados que investiram nas ferrovias. A esse respeito, ressalta-se que uma das principais diferenças é que enquanto no Brasil parece que eram as elites que dependiam do Estado, no sentido político de garantir seus interesses dentro do quadro oligárquico de forças, a experiência da política ferroviária argentina denota que era o Estado que necessitava do auxílio financeiro das elites econômicas, basicamente dos britânicos dispostos a fornecer empréstimos e a investir em ferrovias e outras atividades que pudessem proporcionar uma rentabilidade relativamente atrativa.

Com base neste raciocínio, compreende-se a importância que esses grupos de britânicos residentes na Argentina tiveram para o desenvolvimento econômico do país, já que há fortes indícios de que não só o escoamento feito pelas ferrovias, mas, grande parte do financiamento e da comercialização dos produtos exportáveis dependiam da intermediação desses estrangeiros que fizeram fortunas ao dominarem alguns segmentos estratégicos da economia agro-exportadora argentina.

Para finalizar essas considerações, a tabela a seguir compara a produção e as receitas operacionais de algumas das principais ferrovias que operavam na Argentina e no Brasil no ano de 1913. De modo geral, observa-se que apesar das ferrovias argentinas apresentarem um melhor nível de produção, os dados sugerem que o transporte ferroviário de cargas no Brasil era mais remunerativo.

Tabela 3. Produção e receita do serviço de frete ferroviário – Argentina e Brasil (1913)

Argentina		
ferrovia	produção (ton/km)	receita (pesos ouro)
Central Norte	443.114.994	3.938.442
Central Cordoba	866.708.093	7.954.572
B. A. Great Southern	1.594.695.007	16.834.518
Ferrocarril del Oeste	882.478.389	8.793.509
Central Argentino	2.029.615.655	20.760.430
B. A. and Pacific	1.328.780.378	11.800.325
Entre Rios Railway	164.073.855	2.125.840
Argentine Great Western	271.533.308	4.213.538
Total	7.580.999.679	76.421.174
Brasil		
ferrovia	produção (ton/km)	receita (mil-réis)
Central do Brasil	359.931.486	20.916.928
Cia. Paulista	236.054.054	25.391.470
Cia. Mogiana	154.085.223	19.368.000
São Paulo Railway	265.649.458	27.623.875
Cia. Ituana-Sorocabana	137.520.736	12.347.898
Great Western	80.081.948	7.497.105
Leopoldina Railway	58.360.320	19.691.325
Viação Férrea R. G. do Sul	155.006.377	8.447.538
Total	1.446.689.602	141.284.139

Fonte: Summerhill, Profit and Productivity..., p. 29; Summerhill, 2003: 88.

Referências bibliográficas

- CÁMARA, F. L. *La estructura económica y social de México en la época de la reforma*. México: Siglo XXI, 1967.
- CARDOSO, F. H. e FALETTO, E. *Dependência e desenvolvimento na América Latina*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- CECHIN, J. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Campinas-SP: IFCH-Unicamp, Dissertação de Mestrado, 1978.
- DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES. *Estadística de los ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires, 1947.
- DÍAZ ALEJANDRO, C. F. *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Buenos Aires: Amorrortu, 1983.
- DUNCAN, J. S. *Public and Private Operation of Railways in Brasil*. New York: Columbia University Press, 1932.
- ELDESTSTEIN, M. “Foreign Investment and Accumulation, 1860-1914”. In: FLOUD, R. and Mc CLOSKEY, D. (eds.) *The Economic History of Britain since 1700*. 2ª ed. Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 173-198.
- FERNANDES, F. “Nem federação nem democracia”. In: FUNDAÇÃO SEADE. *Brasil em artigos*. São Paulo: Seade, 1995, p. 29-36.
- FERNS, H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Solar-Hachette, 1968.
- FERRER, A. *La economía argentina*. Buenos Aires, 1976.
- FURTADO, C. *La economía latinoamericana desde la conquista ibérica hasta la revolución cubana*. México: Siglo XXI, 1969.
- GLADE, W. “A América Latina e a economia internacional, 1870-1914”. In: BETHELL, L. (org.) *História da América Latina*. vol. IV, São Paulo: Edusp; Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2004, p. 20-82.
- LAMOUNIER, M. L. The “labour question” in nineteenth-century Brazil: railways, export agriculture, and labour scarcity. *Working papers in economic history*, n° 59/00. London: London School of Economics, 2000.

- LEFF, N. H. "Economic Development in Brazil, 1822-1913". In: HABER, S. (ed.) *How Latin America Fell Behind. Essays on the Economic Histories of Brazil and Mexico, 1800-1914*. Stanford, California: Stanford University Press, 1997.
- LEWIS, C. M. "Latin American Business History, c. 1870-1930: Recent Trends in the Argentinian and Brazilian Literature". In: SILVA, S. S. e SZMRECSÁNYI, T. *História econômica da Primeira república*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p. 59-87.
- _____. "Regulating the private sector: government and railways in Brazil. c. 1900". In: BÖTTCHER, N. and HAUSBERGER, B. (ed). *Dinero y negocios en la historia da America Latina*. Vervuert/Iberoamericana, 2000, p. 453-486.
- _____. *British Railways in Argentina, 1857-1914*. London: Institute of Latin American Studies/Athlone, 1983.
- _____. Problems of Railway Development in Argentina, 1857-1890. *Inter-American Economic Affairs*, 22 (2), Autumn, 1968, p. 55-75.
- MATTOS, O. N. "Vias de comunicação". In: HOLANDA S. B. *História geral da civilização brasileira*. Tomo II, 4º vol. São Paulo: Difel, 1971, p. 42-59.
- ORTIZ, R. *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1978.
- SABATO, J. F. *Notas sobre la formacion de la classe dominante en la Argentina moderna*. Buenos Aires, 1979.
- SCHVARZER, J. y GÓMEZ, T. *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.
- STONE, H. R. *British Railways in Argentina, 1860-1948*. Kent, England: P. E. Waters & Associates, 1993.
- SUMMERHILL, W. R. *Order Against Progress: Government, Foreign Investment, and Railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, California: Stanford University Press, 2003.
- _____. Profit and Productivity on Argentina Railroads, 1857-1913. Disponível em: <http://www.stanford.edu/group/sshi/conferences/2000-2001/laclio2000/summerhill.pdf>