

UMA FERROVIA EM XEQUE: A E.F. NOROESTE DO BRASIL (1918-1956)

PAULO ROBERTO CIMÓ QUEIROZ
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Nas origens da ferrovia historicamente conhecida como *Noroeste do Brasil* (NOB) encontra-se a *Estrada de Ferro Bauru-Cuiabá*, que começou a ser construída em Bauru, no Estado de São Paulo, em 1905 – mediante concessão, sob o regime de garantia de juros, efetuada pelo governo federal a uma empresa denominada *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*. A construção estava em andamento, com a ponta dos trilhos ainda em território paulista, quando, em abril de 1907, o governo federal determinou a mudança do ponto final a ser atingido – o qual, de Cuiabá (situada na região central do Estado de Mato Grosso), passava a ser *Corumbá*, no sul do mesmo Estado, à margem direita do rio Paraguai e nas proximidades da fronteira com a Bolívia¹. No ano seguinte firmou-se, entre o governo federal e a Companhia, um novo entendimento sobre as bases financeiras do prosseguimento da obra, alterando consideravelmente as condições originais do contrato. Assim, passaram a existir, no lugar da antiga *Bauru-Cuiabá*, duas estradas independentes. O trecho entre Bauru e a localidade de *Itapura* (situada no extremo oeste do Estado de São Paulo) passou a constituir a *E. F. Bauru-Itapura*, a qual permanecia no regime anterior (construção e operação concedidas, com garantia de juros, à Companhia Noroeste). O trecho restante foi excluído do regime primitivo, passando a formar a *E. F. Itapura-Corumbá*, desde logo declarada propriedade da União (convencionando-se, porém, que a construção e a operação dessa ferrovia seriam confiadas àquela mesma Companhia).

A construção da *Itapura-Corumbá* foi então atacada pelas duas extremidades, sendo que já em maio de 1908 as obras tiveram início a partir do território mato-grossense. Entretanto, o ponto escolhido para a abertura dessa segunda frente de trabalhos não foi *Corumbá* mas a localidade denominada *Porto Esperança* – que, embora sendo igualmente ribeirinha do rio Paraguai, situava-se na margem esquerda desse rio e, ademais, em ponto localizado muito a jusante de *Corumbá*. A partir da outra extremidade, ainda em território paulista, a construção prosseguia para oeste, de modo que a ligação entre as duas pontas de trilhos ocorreu em fins de 1914, nas proximidades de *Campo Grande*.

Circunstâncias várias, todavia, determinaram o rompimento do contrato entre o governo federal e a Companhia Noroeste, relativo à construção da *Itapura-Corumbá*, antes mesmo que se efetivasse a ligação acima mencionada. De fato, em outubro de 1913 a União assumiu diretamente os trabalhos de operação e conclusão da estrada. Enquanto isso, prosseguiram os desentendimentos entre o governo federal e a Companhia – chegando as coisas a tal ponto que, em dezembro de 1917, a União decidiu encampar a própria *E. F. Bauru-Itapura*. Uma vez encampada, essa estrada foi incorporada em 1918 à *Itapura-Corumbá*, e logo se consolidou, para designar a ferrovia resultante, o nome *Noroeste do Brasil*.

A *Noroeste* permaneceu até fins da década de 30 com seus trilhos limitados ao trecho de Bauru a *Porto Esperança* (1.273 km, em bitola de 1 metro). A partir dessa época, contudo, o segmento sul-mato-grossense da ferrovia foi objeto de vultosos investimentos. Assim, foi construída uma ponte sobre o rio Paraguai, em *Porto Esperança*; iniciado o prolongamento da Estrada em direção a *Corumbá*; e iniciada também a construção de um ramal que, partindo das imediações de *Campo Grande*, dirigiu-se a *Ponta Porã*, na fronteira com a República do

Paraguai. É importante salientar que, nessa mesma época, foi construída também, mediante acordo entre o Brasil e a Bolívia, uma ferrovia entre Corumbá e a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra – sendo essas três obras (o prolongamento a Corumbá, o ramal de Ponta Porã e a ferrovia Brasil-Bolívia) concluídas na primeira metade da década de 50. Como propriedade federal, a NOB passou em 1942 ao regime autárquico e, em 1957, foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S. A. Em 1996 a velha ferrovia, rebatizada com o nome de *Noroeste*, voltou a ser operada por uma empresa privada.

No panorama da história ferroviária brasileira, a *Noroeste* se destaca, entre outros motivos, pelo forte sentido político (estratégico e internacional) que assumiu. Com efeito, a construção dessa ferrovia, em princípios do século XX, e do mesmo modo sua conclusão e ampliação, a contar de fins dos anos 30, corresponderam a desígnios essencialmente *políticos* do Estado brasileiro – desígnios esses vinculados, por um lado, às preocupações desse Estado com sua soberania nos confins sul-mato-grossenses do território nacional e, por outro, às relações entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos. Essas circunstâncias conduziram a um outro traço de distinção de nossa ferrovia: sua notável diferenciação em dois segmentos, correspondentes a cada um dos dois Estados nos quais se estendem seus trilhos. Com efeito, pode-se dizer que uma coisa foi a *Noroeste* em São Paulo, e outra, muito diferente, foi a mesma *Noroeste* no sul do antigo Mato Grosso. Em São Paulo a ferrovia inseriu-se claramente no conhecido processo de expansão cafeeira, tendo contribuído em escala considerável para a emergência, nesse trecho, de notáveis transformações econômicas. Já com relação ao trecho mato-grossense, é particularmente notável o peso das dimensões simbólicas, das representações, dos intentos de poder e domínio projetados sobre a ferrovia. Aqui, o que se projeta são diretamente as conveniências da alta administração federal, do círculo mesmo do poder decisório. Aqui se trata de uma região toda peculiar: o Mato Grosso *distante, isolado, deserto e misterioso* – região, ademais, fronteira, fonte tanto de temores como de esperanças de variada espécie. Aqui, portanto, a estrada deveria tomar a seu cargo a tarefa de incorporar definitivamente a região ao corpo da nação; ela seria o instrumento apto a “derrotar as distâncias” e “levar a civilização” a paragens dominadas pela “barbárie”. Seria também uma importante peça do angustiado xadrez jogado por Brasil e Argentina: no âmbito da política continental dos dirigentes brasileiros, ela se destinava a “atrair” para a “órbita” brasileira os dois vizinhos mediterrâneos, isto é, a Bolívia e o Paraguai – envolvendo mesmo o projeto de uma ferrovia transcontinental (cf. QUEIROZ, 1997 e 1999; CASTRO, 1993).

Entretanto, é preciso notar que essas mesmas considerações político-estratégicas não só não excluía como até mesmo *pressupunham* outras considerações, essas revestidas de um sentido claramente econômico. Em outras palavras, o papel político-estratégico da ferrovia deveria ser cumprido mediante a obtenção de determinados efeitos que, pelo menos em sua roupagem exterior, eram econômicos. A lista é longa: encaminhar para os portos brasileiros o comércio exterior da Bolívia e do Paraguai, ademais do comércio propriamente mato-grossense (fluxos comerciais esses que, até então, subordinavam-se à via fluvial, pelos rios Paraguai e Paraná e estuário do Prata); prover meios para o desenvolvimento econômico de Mato Grosso, de modo a crescer sua população; abrir, nos países vizinhos, mercados para os produtos da indústria paulista; e, por último (a partir de fins da década de 30), permitir o aproveitamento, pelo Brasil, do petróleo boliviano.

A *Noroeste* salienta-se, finalmente, pelas notáveis vicissitudes de sua construção, marcada pela resistência indígena à violação de seu espaço (no oeste de São Paulo), pelo pesado tributo cobrado pelas febres paludosas e pelas dificuldades enfrentadas nos pantanais sul-mato-grossenses, circunstâncias essas que se traduziram em grandes sacrifícios impostos aos trabalhadores (cf. AZEVEDO, s.d.; CASTRO, 1993; QUEIROZ, 1997 e 1999).

No presente texto procuramos privilegiar a análise do desempenho econômico-financeiro da NOB, entre 1918 e 1956 – visando a mostrar, contudo, que a apreciação desse desempenho não pode deixar de referir-se à situação que sobretudo caracteriza a Estrada, a saber, sua condição, acima descrita, de instituição *estatal* e ferrovia *estratégica*.

A questão da administração estatal constitui um tema bastante debatido na história das ferrovias. No Brasil o assunto deu margem a acesos debates, noticiados por exemplo pelo interessante estudo de J. S. Duncan, escrito no início da década de 30; em suas próprias conclusões, esse autor avalia de modo pouco favorável a gestão das ferrovias brasileiras submetidas à administração federal (cf. DUNCAN, 1932, p. 176-177). Outros trabalhos, de autores brasileiros, se referiram também de forma bastante crítica à gestão federal nas ferrovias, sendo possível notar que, nessas críticas, sobressaem mais claramente elementos como os seguintes (relacionados, em geral, com a questão da interferência política nas administrações): “inchaço” do quadro de pessoal; arbitrária definição de traçados, em atendimento a interesses de chefes locais; pressões espúrias sobre as tarifas; o ambiente de “repartição pública”, considerado inadequado para uma empresa industrial etc. (cf., p. ex., CALÓGERAS, 1928 e 1933; PENIDO, 1933; AZEVEDO [1948]; BENÉVOLO, 1953). O tema foi tratado também pela pesquisa acadêmica, como demonstram por exemplo os trabalhos de SAES (1981), EL-KAREH (1982) e MARTINS (1995).

Um importante aspecto, no interior desse tema, consiste no debate em torno do papel de “fomentadoras do desenvolvimento”, atribuído às ferrovias em geral e particularmente às estatais. A esse assunto se vincula, por exemplo, a questão dos níveis de *racionalidade econômica* que conviria preservar, na administração das ferrovias estatais. No Brasil, eminentes técnicos ferroviários sustentaram que toda ferrovia, mesmo estatal, devia ter resguardada sua condição empresarial. Sejam estatais ou privadas, dizia em 1935 o respeitado engenheiro da estatal *Sorocabana*, Orsini de Castro, “o natural, justo e razoável é que as estradas de ferro retirem anualmente do respectivo tráfego e serviços conexos todos os recursos de que possam necessitar”; “a regra a prevalecer”, insiste Castro, “é que as estradas de ferro oficializadas se bastem a si próprias” (Orsini de CASTRO, 1935, p. 79-80, 82). O mesmo era dito por outro ferroviário muito acatado no Brasil, o engenheiro Arthur Castilho: “as estradas de ferro, racionalmente, têm que cobrar seus serviços em função do custo [...]. Não importa que a propriedade da ferrovia seja privada ou pública. O regime industrial para garantir uma exploração técnica razoável deve permanecer no nível de rendimento positivo” (in *Revista Ferroviária*, maio 1940, p. 130).

A fuga a esses preceitos, assinalam esses autores, representaria uma injustiça social. Não podendo as estradas estatais bastarem-se a si próprias, “teria o Estado que buscar na tributação geral os meios de ocorrer aos déficit verificados em serviços prestados a uma parte apenas da sua população” (Orsini de CASTRO, op. cit., p. 82). Do mesmo modo argumenta Castilho, ao registrar os efeitos da ausência de rendimentos positivos nas estradas estatais: “será favorecer os usuários, em detrimento do contribuinte em geral. A *sã* doutrina é que deve pagar o transporte quem dele se utiliza” (in *Revista Ferroviária*, maio 1940, p. 130; grifos nossos).

Contudo, sabe-se que essa “*sã* doutrina” não foi, em geral, aplicada às ferrovias estatais brasileiras, particularmente àquelas sob administração federal. No Brasil, parece evidente que o mágico prestígio das ferrovias, sua *fascinação*, bem como a crença em suas virtudes como fator de desenvolvimento econômico, produziram um sem-número de abusos, todos relacionados à atuação dos detentores dos poderes de decisão. Dentre tais abusos, por parte de nossas elites dirigentes, destacaram-se certas práticas que se poderiam classificar como “predatórias”, a saber: a exigência de tarifas muito baixas, que freqüentemente desciam abaixo dos custos de operação (cf. QUEIROZ, 1999a). Tais práticas, verificadas desde muito cedo, prolongaram-se pelo período da industrialização acelerada, quando as ferrovias, dentre

outras instituições estatais, foram utilizadas como meio de incrementar a acumulação de capital².

Ao longo do período aqui considerado, são particularmente notáveis dois aspectos que caracterizam o desempenho econômico-financeiro da *Noroeste*: um grande incremento nos volumes transportados, por um lado (cf. **Tabela 1**), e por outro um persistente “regime deficitário”, que pode ser verificado mediante o exame de seu *coeficiente de tráfego* (isto é, a razão *despesa de custeio sobre receita operacional*, expressa em termos percentuais). Conforme se pode verificar pela **Tabela 2**, durante os 39 anos decorridos entre 1918 e 1956, em apenas 14 exercícios esse coeficiente foi positivo, isto é, ficou abaixo (frequentemente pouco abaixo) de 100%.

É interessante notar que, de acordo com o mesmo indicador, o desequilíbrio entre receita e despesa apresenta-se mais gritante nos anos iniciais e nos anos finais do nosso período, embora com uma nítida diferença de tendência entre as duas séries. Nos anos iniciais, entre 1918 e 1927, as cifras do coeficiente de tráfego apresentam-se oscilantes, indicando em geral um déficit bastante elevado, mas com uma clara tendência declinante: de 172,05 em 1918, o coeficiente desce a 119,36 em 1927, não sem antes haver passado por um ponto de rigoroso equilíbrio, em 1925 (coeficiente de 99,18). Nos anos finais, ao contrário, a tendência é de uma elevação quase ininterrupta das cifras do déficit: o coeficiente salta de 124,70, em 1948, para espantosos 240,83 em 1956, numa marcha ascendente praticamente contínua. Diversamente, nos anos intermediários – um lapso de dois decênios entre 1928 e 1947 – encontram-se nada menos que 13 dos 14 exercícios em que o coeficiente de tráfego foi positivo. É curioso notar que também esses 13 exercícios apresentam-se, por sua vez, nitidamente dispostos em duas séries. A primeira, com seis exercícios superavitários, situa-se entre os sete anos decorridos de 1928 a 1934. A segunda série encontra-se entre os anos de 1938 e 1947, e os números estão dispostos de tal modo que parece possível identificar aí o mais longo período de relativa bonança na situação econômico-financeira da empresa: dos 10 anos que compõem o citado período, nada menos que sete correspondem a exercícios superavitários, enquanto nos 3 exercícios restantes o déficit foi extremamente baixo.

Passando a uma análise mais detalhada dos dados mostrados na **Tabela 2**, convém examinar o comportamento das cifras³ correspondentes às receitas e despesas (de custeio) médias por ton./km. Segundo mostram esses dados, nos 17 anos situados entre 1923 e 1939 a receita média por ton./km mantém-se, em geral, em torno do patamar de Cr\$ 0,40; já a partir de 1940, contudo, ela desce abruptamente do anterior patamar, iniciando uma clara trajetória de queda até o final do período estudado. As despesas médias de custeio, por seu turno, apresentam um comportamento menos marcado. Desde logo, contudo, chama a atenção o fato de que seus valores mais elevados se situem nos anos iniciais de nosso período, com notáveis picos nos anos de 1924, 1926, 1927 e 1930 (sendo de ressaltar que, nos anos seguintes, até o final de nosso período, a despeito de oscilações às vezes fortes, não mais seria atingido sequer o menor daqueles picos, a saber, os Cr\$ 0,49 de 1927). Assim, durante a década de 30 as despesas mantêm-se, grosso modo, em torno do patamar de Cr\$ 0,40; descem significativamente a partir de 1940, atingindo, no período que vai até 1945, os valores mais baixos de toda a série, abaixo dos Cr\$ 0,30; enfim, de 1946 em diante, até o final do período, tendem a elevar-se, mas mantendo-se ainda em patamares perceptivelmente inferiores aos verificados nos anos 30. Comparando-se, enfim, as duas séries (receita e despesa), uma conclusão parece impor-se: enquanto, ao longo do período, as despesas de custeio, ainda que com altos e baixos, apresentam uma tendência geral *positiva* (isto é, de queda, apenas ligeiramente revertida nos anos finais), as receitas mostram uma tendência geral *negativa*, com queda bastante acentuada a partir de 1940.

Os transportes de café

Para tentar entender melhor essa situação, pelo lado das receitas, parece interessante buscar avaliar o peso dos transportes de café na formação da receita da *Noroeste* (visto que, como se sabe, o café é apontado como o único gênero que foi capaz de remunerar adequadamente os transportes ferroviários no Brasil, cf. p. ex. DUNCAN, 1932, p. 10). A esse respeito, é sabido que na zona servida pela *Noroeste*, no trecho paulista, a implantação da ferrovia estimulou o povoamento não-índio e a implantação de fazendas de café, de tal modo que, segundo assinala um autor, “para a zona noroeste se deslocará, na década de 30, o grande centro produtor do Estado” (MATOS, 1990, p. 134). Com efeito, segundo os dados incluídos na **Tabela 2**, em determinados períodos verifica-se uma notável relevância do café no montante dos transportes efetuados pela ferrovia.

Contudo, acreditamos que somente com muitas ressalvas a *Noroeste* pode ser considerada uma “ferrovia do café” – a começar pelo fato de ela apresentar-se claramente repartida entre seus trechos paulista e mato-grossense, sendo sabido que apenas no primeiro se pode notar uma efetiva relevância da cultura cafeeira. Pode-se, sem dúvida, identificar certa correlação entre o volume dos transportes de café e os resultados operacionais da *Noroeste* – sendo impossível deixar de notar, por exemplo, que a abrupta queda das receitas médias por ton./km, a partir de 1940, coincide com idêntica diminuição da participação do café na formação da receita da Estrada (cf. **Tabela 2**). Entretanto, parece que não se pode levar demasiado longe tal correlação – que é desde logo problematizada, por exemplo, pelo fato de que a mencionada trajetória de queda das receitas médias, a partir do início dos anos 40, parece claramente muitíssimo mais acentuada que a diminuição dos *volumes* de café transportados. Na verdade, o que se nota é que a tendência de queda das receitas médias se verifica também no tocante ao transporte do próprio café – o que sugere que o problema não se encontrava propriamente no terreno do *quantum* transportado.

O peso da herança

É sabido que, na história ferroviária brasileira, a ânsia de ampliar a quilometragem construída levou a que as vias férreas fossem freqüentemente construídas com “erros notórios”, que tendiam a onerar perpetuamente os custos de operação (cf. KATINSKY, 1994, p. 45-46; DUNCAN, p. 26-27; AZEVEDO, nota 6, p. 137). No caso da *Noroeste*, tudo indica que essas circunstâncias foram ainda agravadas pelo ritmo particularmente rápido que foi imprimido à construção, em razão dos objetivos estratégicos associados à via (cf. QUEIROZ, 1997, p. 136). Assim, os vários *defeitos* verificados na época de sua construção, bem como algumas soluções “provisórias” então adotadas, constituíram um fator que contribuiu para deprimir o desempenho econômico-financeiro da Estrada, seja pelo incremento desproporcional das despesas de custeio, seja pela restrição de suas possibilidades de operação lucrativa.

Pode-se dizer que um bom traçado ferroviário expressa-se, fundamentalmente, pelo menor número e maior raio das curvas, bem como pela mínima inclinação das rampas. A qualidade da linha férrea, por sua vez, expressa-se antes de mais nada pelo peso e estado dos trilhos, pelo número e qualidade dos dormentes, pela qualidade do lastro e pelo estado das obras-de-arte⁴, aterros etc. Ademais, a rapidez e a eficácia dos serviços ferroviários dependem, em larga medida, da adequação das instalações adicionais da via, tais como estações, armazéns, oficinas, sistemas de comunicação etc.

No trecho de Mato Grosso, todas as fontes coincidem em considerar excelente o *traçado* da NOB: curvas com o raio mínimo de 300 metros e rampas com inclinação máxima de 1% (cf. GUIMARÃES, 1933, p. 31). No trecho paulista, entretanto, o traçado serpenteava em incontáveis curvas, a maioria delas de raio tão exíguo (muitas com apenas 150 m) que a

operação dos trens ficava seriamente prejudicada; inúmeras rampas, com inclinação igualmente acima do máximo desejável (havia rampas até de 2%), ampliavam as dificuldades de operação. Nessas condições, embora a distância de Bauru a Araçatuba, por exemplo, fosse de apenas 281 quilômetros, o comprimento virtual do trecho elevava-se a incríveis 1.188 quilômetros (cf. R21, p. 20)⁵.

A situação da *linha*, por sua vez, era ruim em toda a estrada. Os dormentes assentavam-se, na maior parte da ferrovia, em simples leito de terra (ao invés de se encaixarem em um lastro de pedra britada, muito mais resistente à erosão); além disso, era insuficiente o número de dormentes por quilômetro de linha e os trilhos eram fracos (leves). O problema das obras-de-arte improvisadas repetia-se ao longo de toda a ferrovia: grande parte dessas obras (principalmente pontes) era do tipo provisório, isto é, de madeira ou mesmo de “fogueiras de dormentes”; nos vales dos grandes rios pantaneiros, por outro lado, os aterros eram inadequados frente à magnitude das enchentes – o que tudo resultava em uma linha pouco sólida, suscetível de abalar-se e romper-se com a passagem de trens pesados ou em velocidade mais elevada.

Era particularmente no segmento entre Bauru e Araçatuba, no Estado de São Paulo, que as condições desfavoráveis da infraestrutura da NOB se acentuavam dramaticamente, pelo fato de que o movimento mais intenso e pesado da estrada encontrava-se precisamente nesse trecho. Já o segmento restante da linha em território paulista – os 181 km entre Araçatuba e Jupiá, às margens do rio Paraná – constituía um problema à parte. Nesse trecho, o leito da ferrovia abandonava o espigão separador das águas dos rios Tietê e Aguapeí, em que se vinha desenvolvendo desde Bauru, e desviava-se para o norte, para alcançar o fundo do vale do Tietê e continuar por ele, acompanhando o rio até as proximidades de sua desembocadura. As deficiências gerais do traçado e da linha, acima apontadas, somavam-se aqui às características de um solo brejoso, “úmido e falso”. Nesse segmento, batido pela malária (que dizimava os trabalhadores e transformava a região numa autêntica zona fantasma) e a exigir vultosos gastos com a consolidação da linha, a exploração ferroviária era tão completamente antieconômica que foi desde logo julgado preferível abandoná-lo em favor da construção de uma nova linha Araçatuba-Jupiá pelo espigão – essa sim uma região salubre, apta para o desenvolvimento econômico e, portanto, capaz de retribuir os investimentos a serem feitos pela empresa (R21, p. 21-24).

Igualmente precária se apresentava, inicialmente, a travessia do rio Paraná, efetuada por meio de um improvisado e dispendioso *ferry boat* até 1926. Enfim, em toda a linha, de Bauru a Porto Esperança, a operação dos trens era prejudicada pela ausência de edifícios e instalações necessárias aos serviços (estações, armazéns, oficinas, casas para trabalhadores etc.), pela ausência de cercas que fechassem as linhas e, finalmente, por carências dos sistemas de comunicação. Todas essas circunstâncias são copiosamente mencionadas e lamentadas pelos relatórios dos diretores da *Noroeste*, os quais apontam, com razão, que parte das ineficiências e dos custos de operação da ferrovia constituía como que um tributo pago às características da obra, tal como ela fora edificada, constituindo portanto uma *herança negativa* a pesar sobre os ombros dos pósteros⁶.

Nessas circunstâncias, parece-nos perfeitamente inteligível o fato, há pouco apontado, de se situarem nos anos iniciais de nosso período os mais elevados valores da despesa média de custeio. De fato, nossas pesquisas sugerem que muito da herança negativa da NOB, no tocante à situação da linha e traçado, havia sido removido já na década de 40. Na verdade, uma importante melhoria ocorre já em fins de 1926, que é quando se inaugura a ponte sobre o rio Paraná. Mas o que importa sobretudo ressaltar é que, durante o período estudado, a *Noroeste* foi quase inteiramente *reconstruída*, em seu trecho paulista (com novo traçado, novos trilhos, novas obras-de-arte etc.). A esse respeito, cabe destacar a chamada “variante” Araçatuba-Jupiá pelo espigão, que foi efetivamente construída entre 1926 e 1937 e desde então promovida a linha-tronco (a velha e problemática linha pelo fundo do vale do Tietê

tornou-se assim um simples ramal, e depois de 1940 foram mesmo suprimidos seus 75 km finais). No trecho mato-grossense, teve início em 1936 o trabalho de elevação do nível da linha nos pantanais. Assim, a tendência positiva das despesas médias, notada a partir dos anos 30, refletiria essas melhorias, sobretudo aquelas implantadas no trecho paulista, onde o tráfego era mais intenso.

A carência de material rodante

Outro fator usualmente apontado como responsável por certa depressão nos resultados financeiros da empresa é a carência de material rodante, em razão da qual a Estrada se veria obrigada a deixar de realizar transportes. Tal deficiência, reiteradamente apontada pelos dirigentes, parece efetivamente constituir-se em um problema real, isto é, não poderia ser reduzida a mera alegação de administradores em disputa por recursos governamentais (a esse respeito, cf. p. ex. *Report and recommendations covering the Noroeste do Brasil Railroad*, elaborado em 1952 pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos)⁷. Um seguro indício dessa carência parece ser a constante dependência da NOB com relação à utilização de locomotivas e vagões das ferrovias com as quais ela se entroncava em Bauru, isto é, a *Paulista* e a *Sorocabana*. De fato, o saldo do intercâmbio de material rodante com essas ferrovias, na maior parte do nosso período, foi desfavorável à *Noroeste*, conforme fica expresso pelas contas regularmente apresentadas pelos relatórios dos diretores (cf. QUEIROZ, 1999, p. 249).

Parece possível observar, contudo, que essa carência não era apenas *absoluta* (isto é, não decorria unicamente do aumento dos volumes a transportar) mas era também, em alguma medida, *relativa*, em outras palavras: relacionava-se com a citada *herança negativa*, na medida em que certas condições vigentes na Estrada tendiam a limitar o eficiente aproveitamento do material rodante existente. Dentre essas condições é possível destacar aquelas referentes à via permanente (linha e traçado) e respectivas instalações adicionais (desvios, armazéns, sistemas de comunicação).

Não é demais lembrar, por exemplo, a *lentidão* imposta à marcha dos trens pelas inúmeras condições desfavoráveis da via – lentidão essa que se traduzia, evidentemente, em uma subutilização do material. Cabe assinalar também o problema do material rodante mantido em reparação, isto é, fora de uso, numa proporção anormalmente elevada em razão dos freqüentes acidentes determinados pelas más condições da via (principalmente os descarrilamentos); além disso, a falta de lastro de pedra era responsável por um excessivo desgaste do material (o “pó arenoso”, explica um diretor, funcionava “quase como um verdadeiro esmeril”, cf. R24, p. 100). Deve-se ressaltar também o fato de que certas deficiências da Estrada se refletiam diretamente sobre as possibilidades de operação das locomotivas. Tais deficiências, com efeito, parecem mesmo haver sido responsáveis, em determinados momentos, por um certo desequilíbrio entre a demanda e a oferta de tração, segundo diferentes seções da via – produzindo-se, em outras palavras, uma “superoferta” de tração em dado trecho e uma escassez em outro, pelo simples fato de que, nesse segundo trecho hipotético, a linha, demasiado frágil, não poderia suportar o peso das locomotivas disponíveis (cf., p. ex., R26, p. 28; R48, p. 145).

Dispomos, finalmente, de vários indícios de que o material de transporte restava subutilizado devido ainda a outros fatores parcialmente vinculados à herança negativa da Estrada. Referimo-nos à falta de armazéns e às deficiências dos aparatos destinados ao cruzamento de trens, vale dizer: falta de instalações adequadamente dotadas de sistemas de comunicação (instrumentos para licenciamento de trens), de espaços para acomodar os veículos ao lado da via principal (desvios, linhas auxiliares) e, quando fosse o caso, de espaços para abrigar mercadorias. Tais carências concorriam, destacadamente, para acentuada morosidade no ritmo dos transportes, o que se traduzia em exagerados tempos de retenção do material rodante empregado⁸.

A concorrência dos caminhões

A competição efetuada pelas estradas de rodagem, no trecho paulista da *Noroeste*, é mencionada já no começo da década de 40 (cf. CARVALHO, 1942, p. 83), menção essa reiterada no final dessa década (cf. R47 e R48) e no início da seguinte (cf. REPORT..., 1952). De fato, parece certo que, a partir do início dos anos 40, consideráveis volumes de café produzido na zona paulista da NOB eram “desviados” pelos caminhões para serem embarcados diretamente em estações da *Paulista* (cf., p. ex., CARVALHO, 1942, p. 83; COVELLO, 1941, p. 17-18; R47, p. 147-148). Parece igualmente certo que tal evasão, ao incidir sobre o gênero que melhor remunerava os transportes ferroviários, haja sido responsável, em parte, pela tendência de queda nas receitas médias da NOB, à qual já fizemos referência. Contudo, julgamos possível afirmar que a concorrência dos caminhões não representou para a *Noroeste*, no período analisado, um problema tão candente como se poderia imaginar. Ressalte-se, a esse respeito, a avaliação francamente otimista de Fernando de Azevedo, que, escrevendo em 1948, não se mostra de modo algum alarmado com o problema da concorrência rodoviária – preferindo, ao contrário, destacar certa harmonia entre a NOB e outros meios de transporte, tanto no trecho paulista como no mato-grossense (cf. AZEVEDO, p. 75-76, 105-106). Do mesmo modo, os técnicos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos assinalam que, na região servida pela NOB, verificava-se uma carência *absoluta* de meios de transporte, mesmo considerando-se os transportes rodoviários (REPORT..., p. 3.6, 3.7).

O problema das tarifas

Os problemas até aqui mencionados, embora todos tenham contribuído para elevar os custos ou deprimir as receitas da *Noroeste*, não nos parecem, todavia, capazes de explicar o mais notável fenômeno verificado na trajetória empresarial da ferrovia no período abordado, ou seja, o crescente fosso entre receitas e despesas médias a partir do final da década de 40. Segundo nosso ponto de vista, as principais razões para esse fenômeno devem ser buscadas no terreno dos níveis gerais de remuneração dos transportes efetuados pela Estrada.

Ao longo do nosso período, ao que tudo indica, os níveis tarifários vigentes na *Noroeste* permaneceram em regra abaixo do que seria necessário para fazer face aos custos de operação da ferrovia. Em diversas ocasiões os diretores comparam os níveis vigentes em sua Estrada com aqueles vigorantes nas “demais” estradas paulistas, conforme dizem (trata-se da *Sorocabana* e da *Paulista*, principalmente), e noticiam, às vezes com grande desgosto, um descompasso entre os ritmos do aumento dos custos e do correspondente reajuste das tarifas. Nessas circunstâncias, o problema parece ainda mais grave em vista de que até mesmo nessas demais ferrovias se verificava fenômeno semelhante (embora, provavelmente, em escala menor). De fato, Saes, por exemplo, em seu estudo sobre a *Mogiana*, a *Sorocabana* e a *Paulista*, no período entre 1870 e 1940, assinala que as tarifas “parecem elevar-se menos do que o custo de vida em período correspondente”: “no longo prazo”, nota, “o nível das tarifas não parece ter acompanhado a desvalorização da moeda” (SAES, 1981, p. 123).

A fim de não alongar demasiadamente o presente texto, limitamo-nos aqui a assinalar um único fato, de grande significação por relacionar-se diretamente com o fenômeno acima mencionado: o fato de que as tarifas da NOB permaneceram sem qualquer reajuste por um período de mais de cinco anos, ou seja, entre novembro de 1949 e janeiro de 1955 (cf. R55, p. 4) – período, ademais, como se sabe, em que a economia brasileira se caracterizou por acelerada elevação de preços⁹.

Comparando as receitas médias por ton./km de mercadorias, na estatal *Noroeste* e na particular *Paulista*, durante o período estudado, notamos que, dos 36 exercícios em que essa comparação é possível, em apenas 14 as receitas médias obtidas pela *Noroeste* foram superiores às da *Paulista*. Quase a metade desses 14 exercícios concentrou-se no período entre 1943 e 1949 – o que parece indicar que, nesse período, o nível dos ingressos percebidos pela *Noroeste* situava-se em padrões relativamente confortáveis. Contudo, o que nos pareceu particularmente relevante foi o interregno seguinte, isto é, de 1950 ao final do período, quando as receitas médias obtidas pela NOB passam a situar-se muito aquém das obtidas por sua congênera. Cabe acrescentar que, ao longo do nosso período, a *Paulista*, com despesas de custeio menores e uma densidade de tráfego maior, *podia* oferecer tarifas *inferiores* às da *Noroeste* – circunstância que apenas realça o significado negativo que apresentava, para a NOB, o fato de que, na maior parte do tempo, parecia ocorrer precisamente o contrário (cf. dados in QUEIROZ, 1999, p. 339-340).

Ademais, o problema tarifário, na NOB, não se esgotava no aspecto do mencionado descompasso e dos baixos padrões médios que conseqüentemente tendiam a vigir. De fato, é preciso acrescentar ainda outro importante aspecto, a saber, as reduções e isenções de fretes, freqüentemente concedidas em atendimento a pressões exercidas por agentes econômicos ou seus representantes corporativos ou políticos. A esse respeito, um caso interessante era constituído pelos abatimentos habitualmente concedidos ao transporte de “gêneros de primeira necessidade”, supostamente destinados a baratear o preço desses gêneros de consumo popular. Na verdade, a documentação traz diversas indicações de que tais abatimentos, longe de cumprir a nobre função que os inspirava, pareciam servir mais à acumulação de capital nos setores beneficiados. Conforme se lê em uma manifestação do Conselho de Tarifas e Transportes, da Contadoria Geral dos Transportes (órgão ligado ao Ministério da Viação e Obras Públicas), “dado o fato do público não ser beneficiado com as tarifas reduzidas para os gêneros, praticamente não se justifica a manutenção dessa *vantagem que só tem favorecido aos intermediários*” (Ata 211, de 29.4.54, p. 36; grifos nossos).

Especificamente no segmento mato-grossense, é digno de nota o caso do transporte do gado em pé – gênero que, como se sabe, era particularmente problemático para as empresas ferroviárias, principalmente por seu baixo valor unitário (que não permitia sequer a cobrança de tarifas capazes de compensar minimamente os custos do transporte). A despeito do sabido regime deficitário em que se efetuava o transporte de gado (não apenas na NOB como na generalidade das ferrovias brasileiras), os pecuaristas sul-mato-grossenses, durante o período que estudamos, mostraram-se incansáveis em suas pressões contra os supostos “aumentos” de tarifas – na verdade, simples tentativas, tímidas e insuficientes, de reduzir o enorme fosso entre receitas e despesas na movimentação daquele gênero (cf. QUEIROZ, 1999, p. 353-360).

Problemas de administração e pessoal

Sob a administração federal, a partir de 1918, a NOB assumiu a condição de uma repartição pública como outra qualquer, entregando ao Tesouro Nacional suas rendas e dele recebendo, através do orçamento federal, os recursos de que necessitava. Essa situação durou até 1942, quando a Estrada passou ao regime autárquico, a exemplo do que já acabara de ocorrer na E. F. Central do Brasil. Não nos foi possível, em nossa pesquisa, chegar a uma avaliação conclusiva acerca do significado dessas diferentes formas de gestão, no tocante ao desempenho da ferrovia. Assim, limitamo-nos aqui a assinalar que as fontes e a bibliografia apresentam avaliações diversas e às vezes conflitantes acerca das mencionadas formas de gestão.

Com efeito, notamos que no início do período o diretor Arlindo Luz lastimava o “morosíssimo processo de compras oficiais, incompatível com a urgência dos serviços ferroviários” (R21, p. 16-17). Tais críticas são mais claramente explicitadas, *a posteriori*, por

um ex-diretor da NOB. Trata-se do engenheiro Álvaro Pereira de Souza Lima, que, em 1931, comparando as administrações da *Noroeste* e da *Sorocabana*, assim se expressa: “as compras nessa última são cerca de 30 a 40 por cento mais baratas que na primeira, onde os pagamentos e liquidações de contas são dificultados e entravados [...] por um regime obsoleto e extremamente burocrático” (*apud* RICARDO JR., 1933, p. 51). Por outro lado, o diretor Marinho Lutz, saudando a implantação do regime autárquico, proclama que ele “assegurou à administração mais liberdade de ação” (R42, p. 3) e que, desse modo, os resultados apresentados pela *Noroeste* em 1943 já atestavam as “vantagens que o novo regime pode assegurar à administração da coisa pública” (R43, p. 3). Contudo, avaliações um tanto distintas foram efetuadas por Fernando de Azevedo. Para esse autor, o regime de administração federal, em que fora colocada a NOB desde 1918, havia sido benéfico para a Estrada, apesar dos “vícios quanto ao espírito burocrático e à organização de serviços” (AZEVEDO, p. 147). Azevedo mostra-se, porém, crítico em relação à política seguida durante o Estado Novo, estendendo tais críticas ao próprio regime autárquico. Assim, o autor admite que “foi sob a ditadura que tomaram maior impulso as obras de conclusão da Estrada e da remodelação de seu parque de material rodante e de tração”, mas ressalva: “Não certamente por obra e graça do regime [...], nem mesmo em virtude de se ter transformado, em 1942, em uma autarquia, cujos efeitos [...], naturalmente limitados e lentos, não podiam operar o milagre de sua transformação” (*id.*, p. 148)¹⁰.

No que respeita à questão do pessoal, a exemplo da generalidade das ferrovias estatais, também com relação à *Noroeste* encontram-se freqüentes menções ao suposto “inchaço” artificial de seu quadro e às ditas “excessivas” despesas com o pagamento de salários (*cf.*, p. ex., AZEVEDO, p. 118; REPORT..., p. 1.9-10; PROJETO nº 21, p. 26).

No entanto, os dados que analisamos não parecem confirmar tais hipóteses (*cf.* QUEIROZ, 1999, p. 330-338). Na verdade, cabe assinalar que foram muito notáveis, durante boa parte do nosso período, as queixas dos administradores da *Noroeste* com relação à *falta* de pessoal – queixas que, muitas vezes, associam esse problema aos baixos padrões salariais vigentes na Estrada (*cf.*, p. ex., R24, p. 26)¹¹. São significativas a esse respeito, por exemplo, as observações de Duncan, válidas para a década de 20. Esse autor, embora registre que em muitas ferrovias federais os gastos com pessoal eram excessivos, efetua uma expressa ressalva com relação à NOB: *The Noroeste [...], it is true, does not show an unduly high expenditure for labor* (DUNCAN, 1932, p. 166, nota 46).

Notamos também que nenhuma correlação segura pode ser estabelecida entre as cifras do coeficiente de tráfego e os percentuais da despesa com pessoal no total do custeio da NOB, vale dizer, não se encontram séries extensas de perfeita coincidência entre os padrões de flutuação desses dois índices; no geral, ao contrário, tais padrões são francamente díspares. Notamos igualmente que, entre 1938 (ano a partir do qual se encontram disponíveis dados mais sistemáticos sobre o pessoal empregado) e 1956, o número absoluto de empregados da NOB aumentou cerca de 80%; todavia, caso consideremos esse acréscimo em termos relativos, isto é, referido à variação das quantidades transportadas, chegamos a um resultado até certo ponto surpreendente, a saber, o aumento absoluto converte-se em uma relativa diminuição: de 23,2 empregados por milhão de TKU, em 1938, para 19,5 em 1956.

Embora não seja este o local para um maior aprofundamento dessas questões, paremos de todo modo conveniente comentar as referências à “excessiva” elevação dos gastos com salários e vencimentos, especialmente nos anos finais de nosso período. Na verdade, esse argumento parece um tanto impressionista – tanto mais quando freqüentemente se insiste em comparar o índice de gastos com pessoal com o índice das *receitas*, e não com o total das despesas. Do mesmo modo parece incorreto enfatizar simplesmente o incremento *nominal* dos gastos com pessoal, tratando-se de uma época inflacionária. Nessas circunstâncias, o que esse argumento parece mostrar, em essência, é antes de tudo o fato de que os trabalhadores estavam mostrando-se relativamente mais bem sucedidos que a empresa, no tocante à

obtenção do reajuste monetário de seus ingressos: salários, no caso dos trabalhadores, e tarifas, no caso da Estrada.

Certamente, apenas uma minuciosa pesquisa poderia coligar elementos suficientes para descartar ou afirmar, com total segurança, a suposição de que a NOB padecia, em nosso período, e particularmente após 1945, de um excesso injustificado de pessoal, o qual pudesse ser atribuído, em escala efetivamente significativa, a influências político-eleitorais. De nossa parte, em face dos elementos de que dispomos no momento, somos levados a uma conclusão semelhante à que chegou Saes, ao comparar o desempenho da estatal *Sorocabana* com o da *Paulista*, privada (cf. SAES, 1981, p. 136-138): assim, parece possível dizer que, na NOB, no período posterior ao final do Estado Novo, se houve “empreguismo”, ele não se refletiu de forma nítida nos indicadores de desempenho da Estrada – não, pelo menos, a ponto de poder ser apontado como o principal fator a puxar para baixo os índices de rentabilidade da empresa.

O desempenho da Noroeste: conclusões

Considerando simplesmente os números em sua frieza, sentimo-nos inclinados, a princípio, a formular uma avaliação negativa do desempenho da *Noroeste* – caracterizado, segundo o jargão usual, pelo “regime deficitário”. Contudo, parece-nos necessário suavizar um tanto a dureza de tal conclusão. De fato, tantas parecem ser as “circunstâncias atenuantes”, na trajetória da NOB, que se afigura injusto simplesmente acusá-la de um fracasso empresarial.

Dentre essas circunstâncias sobressai, a nosso ver, o sentido eminentemente político-estratégico dessa via, associado especialmente ao trecho sul-mato-grossense. Como foi dito, em se tratando das ferrovias estatais brasileiras, o cumprimento de suas funções como empresas de transporte foi historicamente problemático. Tais problemas se manifestaram também na *Noroeste*, como vimos, destacadamente sob a forma de tarifas mantidas artificialmente baixas, em desacordo com os incrementos dos custos. Na verdade, contudo, essa questão torna-se ainda mais problemática quando, além de *estatal*, uma ferrovia se caracteriza também como *estratégica*.

O próprio Orsini de Castro, já citado, enquanto defendia a manutenção da racionalidade econômica nas ferrovias operadas pelo poder público, abria exceção para os casos em que esse poder assumia, entre outras, as funções de “desbravador de sertões, mantenedor da ordem pública, guardião da integridade nacional” – casos esses em que o Estado poderia auferir da exploração ferroviária apenas “vantagens indiretas [...], em proveito de toda a comunidade” (Orsini de CASTRO, op. cit., p. 82).

Como se observa, o caso da *Noroeste* encaixava-se à perfeição nessa excepcionalidade. Tratando-se de uma ferrovia para Mato Grosso, desde o início se sabia que o *volume* do tráfego de mercadorias com que ela poderia contar era claramente insuficiente para justificar um investimento tão pesado como uma via férrea, e mais: como acertadamente afirmavam observadores do início do século, ele provavelmente continuaria a ser insuficiente por muito tempo¹².

É certo que a análise do desempenho da *Noroeste*, sob o ponto de vista de sua repartição em dois segmentos, encontra-se prejudicada pelo fato de que os documentos da ferrovia, a não ser muito excepcionalmente, não fornecem os principais dados de sua operação de forma desagregada, segundo os mencionados segmentos. Mesmo assim, sabemos que, ao longo do período examinado, o trecho mato-grossense, embora contando com cerca de 2/3 da extensão total da Estrada, foi responsável pela arrecadação de menos de 1/3 de suas rendas (exceto nos anos finais do período, a partir de 1950, quando essa proporção aumenta significativamente, chegando a perto de 50% em 1956, cf. **Tabela 3**).

Nessas circunstâncias, mesmo admitindo-se que a conservação do trecho sul-mato-grossense fosse objeto de atenção menor que a dispensada ao trecho paulista, de maior

movimento, parece lógico supor que as despesas de custeio naquele primeiro trecho tendessem a ser proporcionalmente maiores que as receitas ali arrecadadas. Além disso, tratando-se de uma ferrovia estratégica os grandes usuários pareciam sentir-se particularmente à vontade para reivindicar favores tarifários, adotando como argumento as perspectivas de desenvolvimento econômico de áreas próximas às fronteiras¹³. Tudo isso sugere a conclusão de que, na maior parte de nosso período, o trecho mato-grossense (onde o latifúndio pecuário, apesar de tudo, longe de ceder o passo a atividades mais dinâmicas, firmou-se como o principal ramo econômico) se configurava efetivamente como um *fardo*, uma espécie de sobrepeso atado à seção mais próspera da Estrada e puxando-a para baixo, na escala dos rendimentos e da eficiência operacional.

Cabe registrar que a conta de capital da *Noroeste*, durante o nosso período, foi quase totalmente financiada com recursos orçamentários da União (cobrindo, por exemplo, a aquisição de material rodante, as obras de remodelação do trecho paulista, a conclusão e a ampliação da ferrovia, em Mato Grosso, além de outros investimentos). Mesmo assim, especialmente no caso do trecho mato-grossense, parece claro que as obras novas representavam significativo acréscimo nas despesas classificadas como de custeio (notadamente pessoal, combustível, manutenção e reparação do material etc.)¹⁴.

Desse modo, quando dizemos que a construção e a implementação da *Noroeste* constituíram acima de tudo atos *políticos*, queremos significar que, mediante tais atos, se pretendia atingir determinadas finalidades (políticas, estratégicas e também econômicas) independentemente de saber-se se a própria ferrovia, enquanto empresa, estaria ou não apta a suportar os custos respectivos. Em resumo, no caso da *Noroeste*, talvez mais que em qualquer outra ferrovia brasileira, o abandono da racionalidade econômica era uma condição implícita na decisão mesma de construí-la. Nessa decisão, de fato, não se cuidava da *viabilidade* econômica da empresa; apenas se lhe atribuíam *funções* econômicas, as quais lhe tocava cumprir de uma ou outra maneira (vale dizer, ainda que seus serviços fossem precários e seu balanço deficitário).

Enfim, somando-se a essas circunstâncias o grande peso da *herança negativa* da Estrada, em toda a sua extensão, talvez já não pareçam tão exagerados os 25 exercícios (dentre os 39 que constituem nosso período) em que a operação registrou déficit. Do mesmo modo, parece relevante notar que, quando de sua incorporação à RFFSA, a *Noroeste*, a despeito de seus volumosos déficit, é incluída entre as únicas 4 ferrovias da Rede que podiam ser consideradas, “sob o ponto de vista econômico, como francamente recuperáveis” (cf. o relatório da RFFSA referente a 1958, p. 14). Pelos dados fornecidos pelo citado relatório (p. 12), vê-se que a NOB tinha o 4º melhor (ou menos pior) desempenho financeiro, entre as 16 ferrovias que então compunham a RFFSA: além dela, apenas a Santos-Jundiaí, a Paraná-Santa Catarina e a Central do Brasil apresentavam coeficiente de tráfego inferior a 200%, constituindo o grupo das ferrovias consideradas pelo relatório como “recuperáveis”.

TABELA 1

NOB: TRANSPORTES EFETUADOS

Ano	Total (nº de TKU)	Apenas café (nº de TKU)
1922	60.975.168	---
1923	59.325.244	---
1924	50.302.962	---
1925	71.114.408	---
1926	65.358.672	---
1927	83.521.607	---
1928	104.622.519	---
1929	117.586.354	---
1930	89.428.437	16.657.585
1931	100.667.555	15.998.946
1932	111.352.254	32.953.341
1933	169.119.174	44.784.580
1934	93.104.110	8.967.323
1935	128.714.960	18.165.629
1936	148.379.485	20.635.382
1937	165.161.630	17.009.624
1938	198.556.666	30.608.560
1939	207.832.564	31.424.397
1940	222.795.290	15.681.881
1941	263.853.147	25.556.983
1942	243.188.452	11.872.843
1943	277.803.730	12.423.830
1944	300.076.062	16.485.848
1945	302.886.097	9.350.845
1946	250.900.732	12.800.821
1947	290.669.954	15.831.870
1948	300.734.231	18.790.239
1949	240.623.346	21.776.037
1950	329.513.367	15.783.293
1951	374.559.313	16.178.028
1952	377.655.266	20.183.826
1953	416.065.018	17.666.262
1954	448.101.834	10.584.400
1955	477.340.144	17.967.060
1956	428.023.684	18.198.382

Fonte: relatórios dos diretores.

TABELA 2
 NOB: ALGUNS DADOS OPERACIONAIS
 Despesa e receita médias (em valores corrigidos)
 Dados para a análise dos transportes de café

Ano	Coefic. de tráfego	Despesa de custeio por ton./km (Cr\$ de 1944) ¹	Receita geral por ton./km (Cr\$ de 1944) ¹	Receita por ton./km de café (Cr\$ de 1944) ¹	% da receita do café sobre:		% dos transportes de café sobre o total de:	
					receita geral	receita de mercadorias ²	ton./km transportadas	mercadorias ² transportadas
1918	172,05	---	---	---	5,8	10,1	---	7,6
1919	162,72	---	---	---	2,5	4,4	---	3,2
1920	158,47	---	---	---	3,4	6,0	---	6,9
1921	199,66	---	---	---	7,7	13,6	---	11,3
1922	134,07	0,414	0,309	---	---	---	---	5,7
1923	111,09	0,430	0,390	---	---	---	---	8,3
1924	123,56	0,558	0,452	---	---	---	---	10,3
1925	99,18	0,406	0,412	---	---	---	---	12,0
1926	137,11	0,605	0,439	---	---	---	---	12,5
1927	119,36	0,487	0,410	---	---	---	---	18,2
1928	86,38	0,355	0,412	---	---	---	---	14,5
1929	95,56	0,378	0,397	---	---	---	---	17,5
1930	112,18	0,499	0,445	0,453	18,9	31,4	18,6	23,1
1931	97,42	0,380	0,390	0,594	24,2	36,7	15,9	31,0
1932	76,70	0,335	0,437	0,577	39,1	58,3	29,6	50,3
1933	69,76	0,406	0,582	0,807	36,8	55,5	26,5	50,8
1934	97,54	0,381	0,397	0,648	16,0	26,7	9,6	20,8
1935	112,90	0,424	0,377	0,626	23,5	35,4	14,1	25,3
1936	115,97	0,437	0,376	---	24,3	36,1	13,9	27,2
1937	112,48	0,401	0,357	0,616	17,8	27,5	10,3	29,2
1938	95,35	0,363	0,380	0,617	25,0	37,5	15,4	32,9
1939	98,44	0,398	0,404	0,632	23,6	35,4	15,1	29,7
1940	101,43	0,333	0,328	0,552	11,9	19,0	7,0	16,2
1941	93,69	0,272	0,289	0,401	13,4	21,1	9,7	23,2
1942	93,26	0,250	0,278	0,445	9,0	13,4	4,9	12,8
1943	86,72	0,256	0,294	0,448	7,0	12,2	4,5	10,9
1944	89,65	0,260	0,290	0,430	8,1	13,6	5,5	12,2
1945	94,78	0,267	0,284	0,387	4,3	7,7	3,1	6,6
1946	102,05	0,315	0,308	0,371	6,2	10,9	5,1	12,3
1947	102,51	0,299	0,286	0,325	6,2	10,8	5,4	12,8
1948	124,70	0,325	0,263	0,438	10,6	19,0	6,2	14,9
1949	127,06	0,404	0,316	0,374	10,7	18,0	9,0	16,0
1950	161,79	0,340	0,209	0,298	6,7	12,0	4,8	11,2
1951	145,04	0,275	0,189	0,265	6,1	10,5	4,3	10,5
1952	155,13	0,286	0,185	0,248	7,2	12,5	5,3	13,1
1953	194,62	0,335	0,173	0,186	4,6	9,3	4,2	11,6
1954	207,07	0,276	0,133	0,173	3,1	6,7	2,4	7,7
1955	229,25	0,306	0,133	0,148	4,2	7,7	3,8	11,1
1956	240,83	0,436	0,180	0,217	5,1	8,9	4,3	12,2

Fonte: relatórios dos diretores.

¹ Dados em cruzeiros de 1944, corrigidos: até 1947, pelo deflator de Haddad; de 1948 a 1956, pelo IGP-DI (cf. ESTATÍSTICAS históricas..., 1990; para detalhes, ver apêndice metodológico in QUEIROZ, 1999).

² Cabe esclarecer que, por definição, o item *mercadorias* significa a exclusão de *animais*.

TABELA 3

NOB: RECEITA ARRECADADA PELAS ESTAÇÕES
(valores nominais)

Ano	Total geral (a)	Parcela referente ao trecho de Mato Grosso (b)	b/a (%)
1931	Rs 20.651:042\$040	Rs 5.940:064\$390	28,8
1932	24.969:364\$560	5.917:710\$320	23,7
1933	35.437:437\$600	8.730:107\$100	24,6
1934	16.628:674\$700	4.936:742\$600	29,7
1935	23.558:284\$000	5.973:599\$700	25,4
1936	28.454:140\$500	7.143:821\$400	25,1
1937	30.913:680\$700	7.953:038\$500	25,7
1938	37.837:993\$300	8.092:204\$900	21,4
1939	41.059:398\$200	9.055:241\$600	22,1
1940	39.285:185\$800	11.578:293\$500	29,5
1941	43.847:091\$500	14.171:697\$200	32,3
1942	Cr\$ 47.760.196,80	Cr\$ 15.450.811,70	32,4
1943	61.182.126,40	19.163.763,80	31,3
1944	87.645.527,80	26.055.741,00	29,7
1945	99.193.113,00	32.489.934,10	32,8
1946	120.074.596,40	31.368.251,30	26,1
1947	141.464.708,70	35.639.899,70	25,2
1948	147.300.686,40	45.977.088,20	31,2
1949	155.894.653,50	49.914.495,60	32,0
1950	131.373.299,70	46.482.546,10	35,4
1951	156.148.567,10	57.734.929,30	37,0
1952	171.210.192,70	64.749.798,70	37,8
1953	170.790.606,80	70.371.449,00	41,2
1954	183.938.379,90	77.811.436,10	42,3
1955	268.359.069,50	123.143.266,90	45,9
1956	390.323.127,50	189.301.577,30	48,5

Fonte: relatórios dos diretores.

OBRAS CITADAS

Relatórios da Noroeste:

- INTRODUÇÃO ao Relatório referente ao exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng^o Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada. Bauru, agosto de 1922. São Paulo : Secção de Obras d' "O Estado de S. Paulo", 1922. [R21]
- RELATORIO referente ao exercício de 1924, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, MD. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng^o Oscar Teixeira Guimarães, Director interino da Estrada. 156p. Datilografado.
- RELATORIO da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, referente ao exercício de 1926 e apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng^o Alfredo de Castilho, Director da Estrada. Bauru, 30 de junho de 1927. 50p. Datilografado.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1942, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 21 de julho de 1943. São Paulo : Ind. Gráf. Siqueira, 1943. 205p.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1943, apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 21 de julho de 1944. Bauru : Tipografia Comercial, 1944. 174p.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1946, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Director. Bauru, 30 de junho de 1947. Bauru : Tip. Livr. Brasil, [s.d.]. 134p.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1947, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Director. Bauru, 26 de abril de 1948. Bauru : Tip. Livr. Brasil, 1948. 151p.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1948, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Director. Bauru, 31 de maio de 1949. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 149p.
- RELATÓRIO referente ao ano de 1955, apresentado ao Exmo. Snr. Capitão de Mar e Guerra Lúcio Martins Meira, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng^o Ubaldo Medeiros, Director. Bauru, 30 de agosto de 1956. Bauru : Tip. Livr. Brasil, [s.d.]. 141p.

Outras obras e documentos:

- ATA nº 211, de 29.4.54. In: CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. Conselho de Tarifas e Transportes. *Atas nº 208 a 219* : 1954. Rio de Janeiro, [s.d.]
- AZEVEDO, Fernando de [s.d.]. *Um trem corre para o Oeste* : estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2.ed. São Paulo : Melhoramentos, [s.d.]. 222p.
- BENÉVOLO, Ademar [1953]. *Introdução à história ferroviária no Brasil* : estudo social, político e histórico. Recife : Folha da Manhã, 1953. 700p.
- CALÓGERAS, J. Pandiá [1928]. *Problemas de governo*. São Paulo : Rossetti, 1928. 188p.
- CALÓGERAS, J. Pandiá [1933]. *Problemas de administração* : relatório confidencial apresentado em 1918 ao Conselheiro Rodrigues Alves sobre a situação orçamentária e administrativa do Brasil. São Paulo : Ed. Nacional, 1933. (Col. Brasileira, 24). 270p.
- CARVALHO, Luís de Sá [1942]. *Rumando para o Oceano Pacífico*. São Paulo : Ed. Assunção, Teixeira e Cia., 1942. 128p.
- CASTRO, Luiz Orsini de [1935]. O problema actual da tarifação ferroviária : systematização das tarifas ferroviárias, quanto a sua aplicação no Brasil. In: CONGRESSO DE ENGENHARIA E

- LEGISLAÇÃO FERROVIARIAS, Campinas, out. 1935. *Resenha dos trabalhos...* São Paulo : Empresa Graphica da “Revista dos Tribunaes”, 1937. v. 4, p. 79-135.
- CASTRO, Maria Inês Malta [1993]. *O preço do progresso : a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Campinas, 1993. 293p. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH/Unicamp.
- COVELLO, Júlio César [1941]. *Relatório de inspeção e estudos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e das condições econômicas matogrossenses*. Rio de Janeiro, 1941. 68p. Datilografado.
- DUNCAN, Julian S. [1932] *Public and private operation of railways in Brazil*. New York : Columbia University Press, 1932. 243p.
- EL-KAREH, Almir Chaiban [1982]. *Filha branca de mãe preta : a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis : Vozes, 1982. 153p.
- ESTATÍSTICAS históricas do Brasil : séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2.ed. Rio de Janeiro : Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1990. 642p.
- GUIMARÃES, Oscar Teixeira [1933]. *Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. [São Paulo] : Melhoramentos, 1933. 108p.
- KATINSKY, Júlio R. [1994] Ferrovias nacionais. In: TECNOLOGIA e industrialização no Brasil : uma perspectiva histórica. Org. por Shozo Motoyama. São Paulo : Ed. Unesp, 1994. p. 37-65.
- MARTINS, Margareth Guimarães [1995]. *Caminhos tortuosos : um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras – 1934 a 1956*. São Paulo, 1995. 381p. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH/USP.
- MATOS, Odilon N. de [1990]. *Café e ferrovias : a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4.ed. rev. Campinas : Ed. Pontes, 1990. 178p.
- PENIDO, Antônio Nogueira [1933]. *O arrendamento da E. F. Noroeste do Brasil : conferência realizada no Club de Engenharia do Rio de Janeiro em 5 de abril de 1933*. [S.l.] : Tip. Comercial, 1933. 66p.
- PINTO, Adolfo Augusto [1977]. *História da viação pública de São Paulo*. 2.ed. fac-similar. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo : Governo do Estado, 1977.
- PROJETO nº 21 : Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico. [Rio de Janeiro], 1952. 54p. Datilografado.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1997]. *As curvas do trem e os meandros do poder : o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande : Ed. UFMS, 1997. 163p.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1999]. *Uma ferrovia entre dois mundos : a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*. São Paulo, 1999. 559p. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH/USP.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1999a]. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo : ABPHE, n. 2, p. 91-111, 1999.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Relatório anual : 1958*. [Rio de Janeiro, 1959]. 96p.
- REPORT and recommendations covering the Noroeste do Brasil Railroad. Pela Subcomissão de Transportes [Transportation Sub-comission] da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro, 1952. Datilografado.
- Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, maio 1940.
- RICARDO JÚNIOR, Gaspar [1933]. *Do arrendamento da E. de F. Noroeste do Brasil a S. Paulo*. São Paulo : Tip. Comercial, 1933. 65p.
- SAES, Flávio A. M. de [1981]. *As ferrovias de São Paulo : 1870-1940*. S. Paulo : Hucitec : INL, 1981. 199p.

¹ Como se sabe, com a divisão do Estado de Mato Grosso, em 1977, a porção centro-norte manteve o antigo nome, enquanto a meridional passou a constituir o novo Estado de Mato Grosso do Sul.

² Como notou uma pesquisadora, as ferrovias contribuíram “para um dos períodos de arrancada da economia brasileira, subsidiando o transporte de cargas e passageiros” (MARTINS, 1995, p. 372).

³ Certamente não pretendemos que nossos dados a esse respeito – valores nominais corrigidos em parte pelo deflator de Haddad e em parte pelo IGP-DI – expressem perfeitamente o comportamento dos preços reais que interessam ao caso. Cremos, todavia, que esses dados servem para demonstrar pelo menos uma tendência, a ser considerada com as ressalvas necessárias em tais circunstâncias.

⁴ Por *obras-de-arte* entendem-se, nas construções ferroviárias, as pontes, pontilhões, viadutos, bueiros etc.

⁵ Os relatórios dos diretores da NOB vão aqui referenciados apenas mediante a letra R seguida do ano respectivo.

⁶ Tendo em conta o caráter dinâmico (não-estático) das deficiências que se podem apontar em uma via férrea, consideramos como “herança negativa” da NOB as carências apontadas já no início do nosso período, vale dizer, aquelas já classificadas como tal em face do patamar tecnológico e dos níveis de volume de tráfego então vigentes.

⁷ No corpo do presente trabalho, referimo-nos a esse documento simplesmente como REPORT; como ele é dividido em seções (em cada uma das quais a paginação recomeça do número 1), em nossas indicações o primeiro algarismo corresponde à seção, vindo depois do ponto o número da respectiva página.

⁸ Não parece supérfluo assinalar também que, na NOB, a utilização da *lenha* como principal e quase único combustível, ao longo do nosso período, não só dava causa aos inconvenientes habitualmente associados a esse combustível (limitado poder calorífico, acelerada devastação das matas, incêndios provocados pelas fagulhas emitidas pelas chaminés) como era responsável também pela retenção de significativa parcela do material rodante. Em 1951, por exemplo, nada menos que 160 vagões da *Noroeste* haviam sido usados *exclusivamente* para o transporte de lenha, apenas no trecho entre Bauru e Três Lagoas – serviço que ademais requeria, permanentemente, o uso de 6 locomotivas (REPORT..., p. 6.5).

⁹ Notamos que também Martins, em mais de uma ocasião, aponta o problema dos baixos níveis tarifários nas ferrovias estatais brasileiras (cf. p. ex. MARTINS, 1995, p. 146 e p. 325). A mesma autora assinala ainda: “mesmo em um período pesadamente inflacionário, como as décadas de 40 e 50, encontra-se um significativo número de empresas que não registraram aumentos reais de tarifas” (p. 368).

¹⁰ É interessante acrescentar que Fernando de Azevedo elogia a qualidade dos administradores da NOB: “excelentes administrações – e algumas de primeira ordem – tem tido a *Noroeste*”, escreve, por exemplo (AZEVEDO, p. 118).

¹¹ Notamos que o problema da escassez de pessoal era apontado também em outras ferrovias, como registra Margareth MARTINS (1995, p. 298, nota 115). Ademais, o próprio Fernando de Azevedo, embora referindo-se apenas aos engenheiros, registra que, com os salários que recebiam na NOB, esses profissionais não conseguiam “manter um padrão de vida decente”, vendo-se “obrigados a desertar” (AZEVEDO, p. 159).

¹² Num trabalho publicado em 1904, um conceituado analista avaliava como “prematureo” qualquer plano de estrada de ferro para Cuiabá, justificando-se assim: “A estrada de ferro para Cuiabá não custaria menos de cinquenta mil contos de réis, e o *deficit* anual [...] havia de ser de perto de dois mil contos de réis [...]. Nem outra coisa seria de esperar de uma linha extensíssima, através de território na maior parte ainda despovoado, a qual

por muitos anos só teria valor estratégico e político. Nestas condições já se vê que o sacrifício do Tesouro Nacional seria incomportável e sem resultado compensativo” (PINTO, 1977, p. 123).

¹³ A esse respeito, vejam-se os argumentos de produtores de tanino e de ferro gusa estabelecidos em Mato Grosso (QUEIROZ, 1999, p. 352, p. 364 e ss.).

¹⁴ Contudo, é notável que nos discursos oficiais as contradições entre as intenções e as realidades raramente aflorem com clareza, sendo, na maior parte dos casos, abafadas sob uma retórica patriótica e ufanista. Assim, apenas em raros momentos um diretor rompe o pacto de silêncio para verbalizar, com clareza, o *desastre* econômico representado por decisões tomadas com base em critérios eminentemente político-estratégicos. Esse é o caso de Lima Figueiredo, diretor de 1946 a 1950, com suas investidas contra o ramal de Ponta Porã, então em construção. Já em 1946 Figueiredo atribui “quase 50%” do prejuízo operacional da NOB, naquele ano, “à linha deficitária do ramal de Campo Grande a Ponta Porã” – o qual, prossegue, “está sendo construído, por ordem do Governo, mas [...] não se prende à conveniência econômica da Estrada” (R46, p. 10); o diretor chega a apresentar, ao governo federal, a conta dos déficit por ele atribuídos ao ramal (id., p. 131-132).