

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

Os trens urbanos em um tempo de escassez: a operação da estrada de ferro central do Brasil e da estrada de ferro Rio d'Ouro no Rio de Janeiro durante a primeira guerra mundial, 1914 e 1917.

321

Raphael Castelo Branco da Silva¹

Resumo: O artigo analisa o impacto da Primeira Guerra Mundial (1914-1917) nas ferrovias do Rio de Janeiro, especialmente na Estrada de Ferro Central do Brasil e na Estrada de Ferro Rio d'Ouro. Durante o conflito, o Brasil enfrentou dificuldades econômicas, como a escassez de crédito e a interrupção das importações de equipamentos ferroviários da Europa, o que afetou diretamente a operação das ferrovias. A escassez de recursos financeiros também prejudicou a capacidade do governo de investir em melhorias, resultando em uma gestão focada na contenção de despesas e na renegociação de contratos. A dependência do investimento externo, que era fundamental para o crescimento da infraestrutura ferroviária e urbana, se mostrou uma vulnerabilidade durante o conflito, com a suspensão dos empréstimos provenientes de países europeus e a limitada contribuição dos Estados Unidos. Apesar dos desafios, algumas obras de expansão e manutenção das ferrovias continuaram, como a construção de novos ramais e a conclusão de importantes trechos de linhas. No entanto, o governo enfrentou dificuldades para atender à crescente demanda por transporte público e infraestrutura urbana, que se tornaram ainda mais urgentes devido ao rápido processo de urbanização e ao crescimento das cidades, especialmente

¹ Doutorando em História pela Universidade Federal Fluminense, sob orientação do Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

do Rio de Janeiro. Em meio a esse cenário de escassez, a administração das ferrovias foi palco da complexidade da gestão orçamentária durante a guerra.

322

Palavras-chave: Estrada de Ferro Central do Brasil. Estrada de Ferro Rio d'Ouro. Augusto Tavares de Lyra. Primeira Guerra Mundial. Economia.

O presente artigo tem como objetivo apenas apresentar reflexões preliminares que estão sendo desenvolvidas na tese de doutoramento, que analisará o papel das ferrovias na urbanização da cidade do Rio de Janeiro e seu entorno. O período correspondente na análise é o período da Primeira Guerra Mundial, entre 1914 e 1917, sob a gestão do ministro da Viações e Obras Públicas Augusto Tavares e Lyra, e seus impactos. O momento foi caracterizado por uma complexa dinâmica financeira para a economia brasileira, e isso se refletiu em um de seus principais pilares: as estradas de ferro. As ferrovias eram de suma importância não apenas para o escoamento da produção, mas também para o incipiente processo de urbanização que estava ocorrendo em grandes cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo. Entretanto, a dependência das estradas de ferro em relação a maquinário estrangeiro tornou-se um problema administrativo, pois, com as exportações basicamente paralisadas de material vindo da Europa, os administradores das estradas de ferro tiveram que adotar uma série de procedimentos para superar esses problemas

Um dos principais problemas financeiros para as estradas de ferro foi a dificuldade de obter crédito, tanto em âmbito nacional, pelos ajustes fiscais, como em âmbito internacional, pela situação do conflito. Os quatro anos referentes ao conflito foram períodos de grande escassez de liquidez, e essa dificuldade de crédito somava-se aos problemas relativos às emissões de papel-moeda, assim como aos empréstimos

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

323

externos, que tornavam o conjunto econômico como um todo extremamente vulnerável. Bill Albert, em artigo sobre o impacto da Primeira Guerra Mundial sobre o investimento estrangeiro na América do Sul, afirma que, à primeira vista, pode parecer inútil escrever sobre o tema. Sua explicação deriva do fato de que, durante o conflito, esse investimento foi escasso, pois cessaram-se quase totalmente os empréstimos tomados na Alemanha e na França, além de a Grã-Bretanha suspender os investimentos estrangeiros. Apenas os Estados Unidos teriam incrementado o investimento, mas não de forma suficiente para suprir as demandas da economia brasileira, que era muito dependente do financiamento externo. O autor considera que as estruturas financeiras possuem uma imagem de imutabilidade, mas basta um período de anormalidade para que estas entrem em colapso. A vulnerabilidade da economia brasileira estava-se através de sua já citada dependência. Mas foi o investimento estrangeiro que possibilitou o crescimento do desenvolvimento urbano e o financiamento das obras de ferrovias e de portos.²

A presidência de Wenceslau Brás foi marcada por um baixo crescimento econômico. Nesse sentido, também se exacerbou a fragilidade da economia brasileira diante da dependência do setor externo e da incapacidade de gerar um crescimento sustentável com base na industrialização por meio de máquinas pesadas. O material rodante não pôde ser produzido no Brasil por falta de tecnologia disponível. Essa situação foi diagnosticada em vários atores da administração brasileira. As primeiras observações a serem feitas no relatório referente ao ano de 1914 são de que as ferrovias analisadas dividiam-se em dois tipos: as custeadas pela União e as não custeadas pela

² ALBERT, Bill. O impacto da Primeira Guerra Mundial sobre o investimento estrangeiro na América do Sul: Brasil e Argentina. In: *História Econômica & História de Empresas*, volume 4, número 1. São Paulo: HUCITEC, 2012. pp.143-147.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

324

União. Esse fato deve ser levado em conta em relação à análise feita da operação e da administração de cada estrada de ferro. Em 31 de julho de 1915, o ministro da Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra, envia ao presidente da República, Wenceslau Brás, uma mensagem introdutória ao seu relatório, no qual afirma que não se vivia, naquele momento, uma época normal e que ele, de acordo com suas atribuições constitucionais que o obrigavam a prestar contas, reconhecia tal situação e que, dadas as dificuldades, o “governo não pode ter outro programa que não seja o da mais rigorosa economia, com cortes profundos nas despesas e adiamento de todos os gastos que não forem absolutamente indispensáveis”.³

Augusto Lyra culpabilizava a regulação anterior ao seu ministério pelas responsabilidades e, para isso, informa uma série de determinações, avisos e decretos que corroboravam sua visão dos problemas. Sua alternativa ao estado financeiro da viação brasileira era uma tomada de posições que incluía um movimento de corte de gastos somados a uma análise dos contratos assinados até então. Contratos considerados onerosos seriam rompidos, com as devidas garantias, e os que fossem possíveis de renegociar, assim seria feito. Revisão e rescisão eram as palavras-chave. De acordo com o ministro, o relatório não era o espaço correto para fazer tais críticas aos diversos regimes para construção e operação das ferrovias, o que incluía a administração por garantia de juros com pagamento da dívida interna, entre outras modalidades. Mas este não poderia deixar de apresentar uma série de questões que referendavam o seu diagnóstico do problema para o Tesouro.⁴

³ MIVOP. *Relatório de 1914 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. p. III.

⁴ MIVOP. *Relatório de 1914...*, *idem*. p. III-V.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

325

O ano de 1914 teve, no Ministério de Viações e Obras Públicas, um déficit no montante de 2.000.000\$. Portanto, era essencial, naquele momento, buscar outras fontes de financiamento que não fossem apenas os cofres públicos. Não se menciona a desativação de linhas, mas certamente apresenta-se uma argumentação a favor de uma maior racionalidade na construção de novas linhas, pois existia uma série de obras de prolongamento, como ramais, desvios e ligações, que foram construídos sem autorização e que, mesmo sendo necessários, deveriam ter aguardado uma situação financeira mais favorável. Destacamos uma análise de Augusto Lyra sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, que compreendia tanto o setor de subúrbios como as linhas de longa distância:

A Central do Brasil, a primeira e a mais importante de nossas linhas férreas, é disto um exemplo edificante: só com a liquidação de seus débitos, pagos ou verificados, de dezembro até agora, teremos de despende 80.000.000\$ no mínimo; um crédito de 45.000.000 votado em fins do ano passado, outro de 25.000.000\$ já solicitado em mensagem presidencial e outro de 10.000.000 a 12.000.000\$ a solicitar brevemente. Junte-se a estes numerosos excessos de despesas, que se tornaram normais, sobre as consignações orçamentárias, e ter-se-á uma ideia da necessidade que há, ao meu ver, de lançar as bases sobre as quais deve repousar, de futuro, a autonomia de sua administração, de modo que o custeio de seus serviços fique, ao menos, dentro dos limites de sua renda. Sob esse regime, acredito que o progressivo desenvolvimento desta não seria anulado pelo aumento da despesa e redução constante das tarifas, como tem sucedido (...).⁵

A Central do Brasil era, até então, a principal estrada de ferro que atendia os subúrbios do Rio de Janeiro. Mas não era a única. Também circulavam os trens da Linha Auxiliar, da Rio d'Ouro e da Leopoldina Railway. Essas estradas de ferro, além de serem a via de comunicação principal de localidades que passavam por um

⁵ MIVOP. *Relatorio de 1914...*, *ibidem* pp. XXIV.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

326

processo de loteamento, também eram a ferrovia que conectava regiões do entorno da capital federal que ainda enfrentavam problemas de saneamento. Com a introdução da estrada de ferro, a população, fugindo de doenças, se rearticulou em povoados de novas áreas.⁶ Mesmo em um contexto de asfixia financeira devido às restrições orçamentárias, a estrada de ferro conseguiu entregar algumas obras importantes tanto no entorno da capital federal quanto no setor de subúrbios. Abriu-se tráfego de 46 quilômetros de linhas que conectavam Japeri à Barra do Piraí, com seis túneis e sete pontes, um padrão considerável de obras de arte. Cabe lembrar, contudo, que as obras estavam ocorrendo desde anos anteriores; ou seja, a maior parte do investimento para a conclusão dessas obras não foi relativa ao exercício orçamentário de 1914,⁷ que tinha sido aprovado no ano anterior. Sendo assim, suspenderam-se uma série de obras de prolongamento, apesar de que algumas continuaram a realização através de empreiteiros locais.⁸ Também foram concluídas importantes obras de linhas férreas dentro da cidade do Rio de Janeiro.

Foram concluídos os trabalhos para as linhas 5 e 6, entre São Cristóvão e Deodoro, sendo de São Cristóvão a Del Castillo pela linha auxiliar; de Del Castillo a Engenho de Dentro, atravessando terreno das oficinas, e de Engenho de Dentro a Deodoro pelo leito da bitola larga.⁹

Transportou-se em 1914 um total de 30.810.559 passageiros, sendo que 28.161.222 passageiros se locomoveram apenas nos subúrbios. Ou seja, o total de viajantes da Estrada de Ferro Central do Brasil tinha como base quase 90% de

⁶ MIVOP. *Relatório de 1914...*, *ibidem* p. 312

⁷ MIVOP. *Relatório de 1914...*, *ibidem* p. 40-42.

⁸ MIVOP. *Relatório de 1914...*, *ibidem* p. 43

⁹ MIVOP. *Relatório de 1914...*, *ibidem* p. 42

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

327

passageiros suburbanos. Isso não se refletia, necessariamente, como um valor expressivo no orçamento da ferrovia, que obtinha mais renda através de fretes de mercadorias.¹⁰

Esses contratos estabelecidos revelam uma tentativa de integração entre as operações ferroviárias e outros serviços no Rio de Janeiro. Isso possibilitou que a Estrada de Ferro Rio d'Ouro ampliasse suas áreas de atuação e também se tornasse mais atrativa para aqueles que a utilizassem. O primeiro contrato também possibilitou que diferentes serviços ferroviários compartilhassem linhas e passagens para operar em conjunto, demonstrando que a colaboração entre as ferrovias era mais comum do que geralmente é trabalhado. Elas formavam um sistema comum que possibilitava o intercâmbio não só de tecnologia, mas também de materiais. Em 1914, a Estrada de Ferro Rio d'Ouro operou de forma regular e, de acordo com as fontes oficiais, não apresentou queixas substantivas por parte da população¹¹.

No ano de 1915, o ministério de Viação e Obras Públicas continuou a sua cruzada em relação ao combate aos contratos considerados onerosos¹². Oficialmente, veiculava-se ao público que os serviços ferroviários transcorriam sem maiores dificuldades¹³. Contudo, basta observarmos o próprio relatório ministerial que encontramos indícios de problemas na operação das estradas de ferro.

¹⁰ MIVOP. *Relatorio de 1914...*, *ibidem* p. 46

¹¹ MIVOP. *Relatorio de 1914...*, *ibidem* p. 408-409.

¹² MIVOP. *Relatorio de 1915 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. p. VII.

¹³ MIVOP. *Relatorio de 1915...*, *idem*. p. 4.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

328

Apesar da crise, houve espaço fiscal para a realização de uma série de obras que apresentaram melhorias. Parte dos investimentos da Estrada de Ferro Central do Brasil foi destinada à expansão da área atendida pela mesma, e não cabe ao escopo do artigo trabalhá-las. Em sua operação suburbana, destaca-se a inauguração de uma nova cabine de controle de tráfego em Deodoro, na região de entrada do sertão carioca. Isso possibilitou uma melhoria no sistema de chaves e sinais e finalmente conectou ao sistema de controle as novas linhas inauguradas, que aumentaram em 1/3 a capacidade de locomoção da ferrovia. Essa obra possibilitou uma melhora nas condições de segurança da circulação de trens. O bairro de Deodoro também recebeu um depósito de carros, no qual o documento não especifica de que tipo. Provavelmente, eram carros de passageiros, pelo aumento na circulação de trens urbanos e também por Deodoro ser a localidade onde se dividiam os ramais de São Paulo e o ramal de Mangaratiba. Reconhecia-se a importância da mobilidade urbana. Entretanto, apesar do comprometimento em melhorias na operação, muito do que fora planejado não pôde ser realizado por falta de materiais ou mesmo restrições orçamentárias.¹⁴

As tentativas de regularização do tráfego de passageiros esbarravam em dificuldades que se acentuaram com o problema de importação de materiais. A insuficiência de carros de passageiros necessários para suprir as demandas de transporte no subúrbio denunciava esse déficit. Além disso, tornava-se um problema a questão dos carros com iluminação. Seu pequeno número impedia que, por exemplo, serviços noturnos fossem realizados com regularidade. Ao final do ano de 1915, os números da Central do Brasil indicavam que o total de locomotivas existentes era de 450, sendo 306 delas da bitola de 1,60 m e 144 da bitola de 1,00 m. Entre as locomotivas

¹⁴ MIVOP. *Relatorio de 1915...*, *ibidem*. p. 22-23.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

329

de 1,60 m, 185 estavam em bom estado e em condições regulares, enquanto 35 necessitavam de reparos e 11 estavam em mau estado. No que se refere às locomotivas de bitola de 1,00 m, 79 estavam em bom estado, 31 em condições regulares, 19 precisavam de reparações e 12 estavam em mau estado. É importante ressaltar que, das locomotivas de bitola de 1,00 m, 3 estavam emprestadas ao Ministério da Guerra.¹⁵ Em relação às que foram consideradas impróprias para o serviço, foram retiradas de operação 10 locomotivas da bitola de 1,60 m e 7 da bitola de 1,00 m. Para adaptar-se à queima de óleo combustível, 31 locomotivas passaram por modificações, o que também denota um problema de acesso aos combustíveis para a frota disponível até então.¹⁶

A discussão sobre a existência de duas bitolas já existia naquela época, e sua coexistência era justificada oficialmente pelas especificidades técnicas, mas muitas vezes questões políticas e econômicas justificavam a adoção de um ou outro modelo. Devido à topografia montanhosa, muitas vezes escolhia-se a bitola de 1,00 m pela facilidade de realização de curvas com ângulos fechados e construção de túneis, mas isso por vezes tornava a operação limitante devido à baixa velocidade, ao passo que a bitola de 1,60 m possibilitava uma maior velocidade, garantia de estabilidade para as composições e uma maior capacidade de transporte de cargas. Em relação à Estrada de Ferro Central do Brasil, a coexistência de bitolas, devido à dificuldade de importação de material, tornava o sistema ferroviário vulnerável e de difícil manutenção. Estratégias como a modificação da alimentação das locomotivas foram tomadas, mas em geral eram paliativas. A maior quantidade de intervenções não se

¹⁵ Este fenômeno também ocorreu em outras estradas de ferro, e pode indicar uma presença de militares em decisões do MIVOP.

¹⁶ MIVOP. *Relatório de 1915...*, *ibidem*. p. 24.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

deu na frota, mas sim nas oficinas e depósitos, que foram melhorados a fim de possibilitar mais espaços de manutenção.¹⁷

Já na estrada de ferro Rio d'Ouro, alguns acidentes aconteceram, mas não há maiores detalhes sobre o fato. Tendo um total de 16 locomotivas, 2 precisaram ser desativadas por serem imprestáveis. Deste número, uma se encontrava em bom estado, quatro em condições regulares, cinco em mau estado, três em reparação e uma aguardando baixa, também por ser imprestável. Houve um aumento na quantidade de vagões de segunda classe, mas existia um limite nesse aumento devido à ausência de material rodante disponível. O que existia já tinha problemas e, com a precariedade da infraestrutura, a prestação de serviços não era satisfatória.¹⁸ O relatório destaca que a estação estava funcionando com poucos recursos, e que, no máximo, foi possível aumentar a estação de Belford Roxo, que finalmente teve a sua construção finalizada em alvenaria.¹⁹

O ano de 1916 não foi positivo para as ferrovias brasileiras e para os meios de comunicação em si no país. Aconteceu uma intensificação das dificuldades enfrentadas pelo setor, principalmente devido à falta de material e às dificuldades de comunicação com a Europa. Por exemplo, a Estrada de Ferro Central da Bahia operava com os mesmos horários de 1914, apesar do aumento da demanda, e precisava reorganizar sua grade de horários para que também fossem transportadas

¹⁷ MIVOP. *Relatorio de 1915...*, *ibidem*. p. 25.

¹⁸ MIVOP. *Relatorio de 1915...*, *ibidem*. p. 274.

¹⁹ MIVOP. *Relatorio de 1915...*, *ibidem*. p. 274.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

331

mercadorias.²⁰ O relatório ministerial referente àquele ano dá uma série de exemplos de como as comunicações no país foram prejudicadas pela guerra. Um dos principais, que foge ao escopo do artigo, foram os correios, que tiveram uma significativa diminuição da renda obtida com os valores referentes ao trânsito de envelopes e encomendas, também prejudicado pelo fechamento das fronteiras de países europeus, em particular a Alemanha.²¹

O governo brasileiro iniciou novas tentativas de solução para as restrições internacionais de comércio. Em relação à operação, devido à escassez de recursos, reconhecida pelo próprio ministro, essas soluções eram mais adaptativas ao que já existia no território nacional do que envolvendo aquisições de materiais de melhor qualidade ou maior eficiência. Optou-se pela substituição do carvão estrangeiro por carvão nacional, mesmo que este fosse menos potente, sendo essa uma das principais estratégias. O mesmo ocorreu com a lenha e os óleos. A busca por uma autossuficiência em um contexto de guerra tinha limites, mas ensaiava-se uma substituição de importações.²² O ministro afirmava, em seu despacho introdutório que:

Certo, não é lícito assegurar que tudo está normalizado; mas é forçoso reconhecer que muito se tem conseguido, dada a insuficiência de meios ao alcance do Governo. A este propósito, vem a calhar uma referência aos sacrifícios do Tesouro para manter com regularidade o tráfego da Central do Brasil, cujas despesas de custeio crescem em progressão assustadora.²³

²⁰ MIVOP. *Relatorio de 1916 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. p. 124.

²¹ MIVOP. *Relatorio de 1916...*, *idem*. p. 346.

²² MIVOP. *Relatorio de 1916...*, *ibidem*. p. XII-XIII.

²³ MIVOP. *Relatorio de 1916...*, *ibidem*. p. XIII.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

Em ofício enviado ao ministro, o diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil afirma que:

332

As importâncias despendidas com o pessoal nos últimos três anos foram, por exercício: 1914, 29.212.068\$698; em 1915, 31.263.935\$85; 1916, 33.776.090\$599. Estas três cifras indicam que a despesa com o pessoal vem crescendo de ano a ano, o que encontra fácil explicação no fato de que o algarismo total representativo das mercadorias e passageiros transportados apresentar o mesmo aspecto da elevação anual progressiva e na certificação de, todos os anos, serem abertas as linhas ao tráfego, quer nos prolongamentos e ramais. Nestas condições, no exercício vigente, em que o serviço de transporte tem assumido uma intensidade extraordinária, em parte devido às dificuldades nos transportes marítimos, em que a tonelagem de mercadorias de exportação vai se elevando de mês para mês, o que aliás constitui verdadeiro motivo de contentamento para esta diretoria que, no fato, vê um sintoma de progresso econômico do país. A verba a ser despendida com o pessoal, por maiores que sejam os esforços em fazer o serviço de modo econômico, não poderá ser muito inferior à despendida no ano próximo findo, que atingiu a cifra de 33.776.090\$599. Subtraindo deste total a importância relativa ao pagamento dos domingos e feriados, que está estimada em 3.714.373\$85, chega-se à conclusão que, no corrente exercício, seria necessária a dotação orçamentária de 3.121.13\$858; tendo o Congresso Nacional votado apenas 28.015.200\$, torna-se necessária a abertura de um crédito suplementar, o qual foi calculado na demonstração que acompanha ao presente ofício, em presença das folhas de pagamento do primeiro trimestre, em 3.378.863\$172. Da mesma demonstração verá Vossa Excelência que ao mesmo tempo que se nota a grande deficiência em algumas rubricas, em outras a verba votada apresentará saldos que estão estimados em 1.111.547.272\$ (quatro vezes o saldo já verificado no trimestre). Destes dados se conclui que, mesmo com a abertura do crédito suplementar ora pedido, a despesa com o pessoal neste exercício será menor do que a verificada no ano passado (...) Adicionando a este total a parcela destinada ao pagamento de domingos e feriados, a qual deixa de ser aqui incluída porque corre por disposição de lei e rubrica orçamentária diferente, conclui-se que no presente exercício se dispenderá, no máximo, 33.403.929\$758, outra 3.760.090\$59 no exercício próximo findo.²⁴

²⁴ MIVOP. *Relatorio de 1916...*, *ibidem*. p. XIV-XV.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

Apesar das dificuldades, reconhece-se o esforço do governo, embora as despesas aumentassem de forma alarmante. O trecho que trouxemos em destaque mostrava uma análise de pessoal, e observamos um crescimento de 16% entre os anos de 1914 e 1916, explicado pelo aumento proporcional no transporte de passageiros e mercadorias, fruto não só da demanda, mas também da expansão tida como racional por parte do Ministério, cujo pessoal via o sistema ferroviário como um dos suportes do sistema portuário que, através do aumento da tonelagem exportada, sinalizava o crescimento econômico do país. Ao menos na avaliação do ministro, pois as cifras econômicas de 1916, assim como as de toda a presidência de Wenceslau Brás, foram de estagnação econômica. O intenso foco da diretoria da estrada de ferro no controle das despesas entrava em choque com o investimento, entendido como gasto, no esforço para um aumento da oferta dos serviços.

Esses esforços para o aumento da demanda não eram artificiais, pois ela já existia, tanto para passageiros quanto para cargas. No entanto, seguiu-se a lógica de alocar recursos para o funcionamento e expansão da operação, custeada em sua maioria por créditos suplementares. Mesmo com a necessidade de controle dos gastos, em muitos setores do planejamento não houve execução dos valores, o que demonstra uma certa ineficiência na alocação de recursos por parte do governo federal, resultando em uma distribuição desigual dos recursos, refletindo-se em déficits em diversas áreas do setor ferroviário. Em um cenário de conflito distributivo clássico, a necessidade de créditos para cobrir o orçamento era uma estratégia constante para a solução da alocação de recursos. Contudo, a luta do governo para, se não estabelecer uma relação positiva com as ferrovias, ao menos equilibrá-la, demonstrava uma séria limitação da gestão e do planejamento das ferrovias. Em muitos casos, as estatísticas apresentadas

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

pelas diretorias das estradas de ferro eram deficientes, quando não fantasiosas e descoladas dos custos reais da operação.

Prossegue o ofício do diretor, no qual, sobre o material rodante e seus custos, afirma que:

A verba votada pelo Congresso Nacional para a aquisição de material para todas as divisões foi de 7.6000:000\$, inclusive a parte destinada a combustível; de antemão se podia afirmar que semelhante dotação orçamentária era positivamente insuficiente, por isso que em 1914 a estrada dispendido 10.107:582\$286 e em 1915 14.964:302\$475. Para que Vossa Excelência ajuíze da exiguidade da verba concedida, basta que se pondere, por um lado que tendo aumentado a tonelagem de mercadorias transportadas, por força, na mesma razão, terá de crescer o material consumido e, pelo outro, como aliás está no conhecimento de todos, o preço dos materiais subiu extraordinariamente de 1914 para cá (*grifo nosso*), conforme Vossa Excelência verá da referência que adiante farei a alguns dos de maior consumo na estrada. Ocorreram assim duas circunstâncias contingentes - aumento de consumo de material e elevação dos preços deste, quando o Congresso Nacional votou uma verba que rastejava por 50% da importância dispendida no ano anterior. Todos os preços subiram desproporcionalmente e sobretudo os daqueles materiais cujo consumo não se pôde restringir, como sejam, entre muitos, acessórios para trilhos e óleos de diversas naturezas, para iluminação, para lubrificação e para vários outros misteres. Em começo de 1914, o preço de uma tonelada de acessórios de trilhos - talas, parafusos e grampos - orçava em média por 200\$; atualmente, em concorrência, o menor preço obtido foi de 273\$28 ouro, americano ou cerca de 1.120\$; uma tonelada de trilhos que era adquirida por £7, hoje custa preço superior a £20; uma barrica de cimento com 150 quilos, que custava 7\$330, hoje está pelo preço de 24\$; o custo de uma pá subiu de 1\$700 para 4\$900; o de uma enxada de quatro libras de peso cresceu de 1\$000 para 3\$800; o de uma picareta subiu de 1\$800 para a mesma proporção todos os materiais indispensáveis à conservação da via permanente — como também todos os utilizados nas locomotivas e nas oficinas — tiveram preços extraordinariamente elevados, bastando citar os aumentos seguintes: óleo para lubrificação custava, por litro, 180 réis, hoje custa 600 réis; óleo de linhaça fervido, por quilo, subiu de 550 réis para 300 réis; óleo de linhaça crua subiu de 840 réis para 1\$998 réis; óleo de caroço de algodão de 528 réis por litro subiu para 2\$300 e, finalmente, o óleo para cilindros subiu de 360 réis por litro para 940 réis. Foi pelas razões acima expostas que, depois de pormenorizado estudo, informei Vossa Excelência que se fazia indispensável solicitar do Congresso Nacional a abertura de um crédito suplementar de 7.080.000\$ para

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

aquisição de material destinado às seis divisões.²⁵

335

Neste trecho que destacamos, é possível observar as dificuldades do governo em obter materiais básicos para as operações de conservação das ferrovias. Com a inflação acelerando, a verba votada no Congresso para o ajuste das contas da Estrada de Ferro Central do Brasil era insuficiente. Comparando-se os dados entre 1914 e 1915, houve um aumento de 48% no custo de operação. Já os materiais básicos para a manutenção do que já existia não escaparam, como a tonelagem dos trilhos, que chegou a um aumento de 185%. Outros itens básicos derivados de ferro, como ferramentas, assim como materiais ligados ao funcionamento de locomotivas, entraram em uma espiral inflacionária difícil de contornar. O cimento, que era fundamental para a substituição de paradas de madeira por casas de alvenaria, teve um aumento de 226%. Os três tipos de óleo, fundamentais para o funcionamento e manutenção das locomotivas e vagões, tiveram, respectivamente, um aumento de 233% para o óleo de lubrificação; 212% para o óleo de linhaça; e o mais alarmante aumento de 335% para o óleo de caroço de algodão.

O relatório relativo ao ano de 1917 iniciou a sua apresentação de contas ao presidente da República, reconhecendo a complexidade da situação financeira do governo desde o ano de 1914 e apresentando um vasto painel sobre a situação caótica dos serviços públicos devido à escassez de recursos, o que levava o Ministério a manter a abordagem de contenção orçamentária, minimizando despesas e reduzindo ou paralisando obras em andamento ao longo dos anos de 1915 e 1916. O programa de austeridade teria produzido resultados positivos no sentido de, ao menos, diminuir os

²⁵ MIVOP. Relatório de 1916... *ibidem*. p. XV-XVI.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

déficits presentes em diversas ferrovias, argumentando que a estratégia foi necessária para garantir a manutenção de serviços essenciais²⁶.

Sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil, as restrições orçamentárias apenas possibilitaram obras de alongamento da linha e o ampliamto cartográfico que possibilitaria a criação de uma carga geral da estrada. Em relação às obras de infraestrutura menores, a estação de Belém²⁷ recebeu ajustes. A fragilidade operacional era exposta quando o documento fornecia informações que permitiam concluir que a estrada de ferro não estava atendendo às demandas de viagens de longa distância ou mesmo de subúrbio. Já o transporte de mercadorias teve destaque no trânsito de manganês, revelando uma capacidade positiva. A capacidade do transporte de cargas aumentou 10% em relação a 1916, expansão essa possível através do aumento do horário de circulação de trens de carga em detrimento aos de passageiros. As estatísticas de 1917 ainda não estavam todas computadas, o que impossibilitava ao próprio ministério uma ideia da real performance operacional do sistema.²⁸

"Em virtude do sempre crescente preço do material, notadamente do combustível, a Diretoria da Estrada, em obediência à disposição da lei orçamentária, viu-se obrigada a propor o aumento de 20% no preço dos transportes, medida que foi posta em vigor em junho de 1917. Foram excluídos pelo governo dessa taxa adicional os gêneros de pequena lavoura, os cereais e as passagens para os trens de subúrbios e pequeno percurso.²⁹

²⁶ MIVOP. *Relatorio de 1917 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. p. III.

²⁷ Atual estação de Japeri.

²⁸ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *idem*. p. 19.

²⁹ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 20.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

337

O aumento de 20% foi uma resposta da diretoria aos altos custos, assim como à necessidade de manter a lei orçamentária. No entanto, a preocupação em excluir deste aumento os setores mais vulneráveis, como produtores rurais e passageiros de subúrbios, demonstrava uma tentativa de equilibrar as finanças da estrada de ferro e manter o acesso aos serviços para a população. Isso revela a importância desses pequenos setores, que poderiam gerar instabilidade social caso entrassem em colapso. As obras da usina de pulverização de carvão em Barra do Piraí, que produzia alimentação para as locomotivas, ressaltam a transição pela qual o sistema ferroviário passava. A usina teve suas obras finalizadas com urgência, e ainda no ano de 1917, as primeiras locomotivas compradas nos Estados Unidos, que era o único fornecedor disponível devido ao contexto de conflito mundial, já estavam equipadas para operar com o carvão totalmente produzido por usinas brasileiras.³⁰

A escassez de peças acontecia em todo o território brasileiro. Não era possível fabricar, em terras nacionais, os sistemas de iluminação dos carros, o que impedia a expansão da oferta de serviços de trens de passageiros noturnos. A vulnerabilidade do setor industrial brasileiro e sua incapacidade de suprir as demandas do sistema de transportes de passageiros obrigaram as várias diretorias de estradas de ferro pelo país a criar formas adaptativas e substitutivas de seus equipamentos. Foi possível observar relatos detalhados sobre a situação da Estrada de Ferro Oeste de Minas, cujas peças eram importadas majoritariamente da Alemanha.³¹ Antes mesmo da Primeira Guerra Mundial, a Estrada de Ferro do Tocantins já encontrava problemas em importar material rodante devido à Guerra dos Balcãs. O conflito mundial só exacerbou um

³⁰ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 20-21.

³¹ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 26.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

problema que já existia.³² As autorizações de compras, e as concessões de crédito, muitas vezes eram fantasiosas, pois se permitia a aquisição de materiais que não podiam ser importados, como ocorreu com a Estrada de Ferro Terezópolis.³³

O conflito europeu chegou aos confins de Nova Iguaçu através dos trilhos da Estrada de Ferro Rio d'Ouro. As regiões periféricas servidas por essa ferrovia passaram a sofrer com a diminuição da oferta de trens de passageiros. A falta de recursos não possibilitou que a Inspetoria Geral de Obras Públicas da Capital Federal resolvesse os problemas em barreiras no ramal do Tinguá, que teve seu tráfego interrompido. Os ramais adjacentes da Estrada de Ferro Rio d'Ouro tiveram a circulação interrompida devido às condições das velhas locomotivas, que já tinham 40 anos de uso e datavam ainda das bases de abastecimento de água do Império. Com a impossibilidade de compra de novas locomotivas e de manutenção das que existiam, só trens de passageiros circulavam em dois horários, apenas entre a estação de Ponta do Caju e Rio d'Ouro, em Nova Iguaçu.³⁴

Conclusões parciais

O artigo apresentado aqui tem apenas um caráter preliminar de análise de um tipo de fonte primária utilizada na confecção da tese de doutorado. Por isso, há a ausência de uma discussão bibliográfica mais aprofundada. A economia brasileira durante a Primeira Guerra Mundial, em particular entre 1914 e 1917, apresentou baixo crescimento e uma fragilidade das contas públicas, notadamente devido ao problema do crédito. No início do século XX, o parque industrial brasileiro não tinha capacidade

³² MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 92.

³³ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 153.

³⁴ MIVOP. *Relatorio de 1917...*, *ibidem*. p. 448.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

339

de produzir máquinas para substituir as locomotivas obsoletas, ou mesmo as peças de reposição. O setor ferroviário brasileiro tornou-se extremamente dependente das importações. Com o surgimento do conflito europeu, essa situação tornou-se ainda mais latente. Sob a liderança do ministro Augusto Tavares de Lyra, titular da pasta de Viação e Obras Públicas, o governo buscou cada vez mais enfrentar os déficits ferroviários através da revisão de contratos e da paralisação de obras. Contudo, como a Estrada de Ferro Central do Brasil era a mais importante ferrovia brasileira, para não ter sua operação prejudicada, acabou por demandar uma grande quantidade de créditos. Apesar da queda vertiginosa em 1914, no ano de 1915 a ferrovia pôde inaugurar algumas obras significativas, focadas no transporte suburbano. Contudo, já em 1916, a operação tanto da Estrada de Ferro Central do Brasil como da Estrada de Ferro Rio d'Ouro já enfrentavam sérios problemas, com materiais que chegaram a disparar mais de 300% de aumento de preço, comparado aos anos anteriores. Materiais básicos, como ferramentas de ferroviários, assim como produtos industrializados, estavam com custos inacessíveis. Em 1917, observamos a interrupção do tráfego de ramais subjacentes da Estrada de Ferro Rio d'Ouro por falta de material e de manutenção. Com o mercado de peças paralisado, a população do Rio de Janeiro pôde ver *in loco* as consequências da guerra.

Referências

Fontes

MIVOP. Relatório de 1914 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

V JORNADA DISCENTE DE HISTÓRIA ECONÔMICA

340

MIVOP. Relatório de 1915 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

MIVOP. Relatório de 1916 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

MIVOP. Relatório de 1917 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

Bibliografia

ALBERT, Bill. O impacto da Primeira Guerra Mundial sobre o investimento estrangeiro na América do Sul: Brasil e Argentina. In: *História Econômica & História de Empresas*, volume 4, número 1. São Paulo: HUCITEC, 2012. pp.143-147.