

Discursos senatoriais: o orçamento e as despesas ferroviárias entre 1855 e 1889

Na segunda metade do século XIX o reinado de Dom Pedro II havia se estabilizado após anos de rebeliões e conflitos internos do período regencial. Com o golpe da maioria em 1840 Dom Pedro II começou seu reinado dando início a um período de consolidação da ordem interna, do fim das revoluções, do aperfeiçoamento do governo parlamentar e da luta contra o tráfico negreiro. Somente a partir de 1850 o governo imperial poderá desfrutar de uma maior estabilidade governamental.

No começo do século XIX o café despontava como um produto de crescente importância na pauta de exportação do Brasil, alcançando em 1830 o título de maior produtor mundial de café. A primeira etapa de expansão da cultura cafeeira se deu no Vale do Paraíba no Rio de Janeiro, espalhando-se posteriormente para as proximidades de São Paulo, Espírito Santo e Minas Gerais. A segunda etapa de expansão iniciou-se na década de 1850 com as plantações se estendendo até em direção ao oeste da província de São Paulo. O café havia alcançado um lugar de destaque dentro da economia brasileira sendo responsável pela maior parte da entrada de divisas.

Em 1830 João Manoel Cardoso de Mello definira o Brasil como uma economia mercantil escravista cafeeira, tendo como traços definitivos: a grande empresa produtora em larga escala, apoiada no trabalho escravo e articulada com o sistema comercial financeiro. O autor salienta três condições para se manter a sobrevivência da economia mercantil escravista cafeeira nacional: 1) disponibilidade de escravos a preços lucrativos 2) existência de terras onde a produção fosse rentável 3) condições relativamente autônomas de realização, por dependerem de economias importadoras.

A partir de 1850 a economia mercantil escravista cafeeira encontrará obstáculos à realização dos dois primeiros itens mencionados acima. A abolição da escravidão em 1850, através da lei Eusébio de Queiroz, aumentará o custo dos escravos e colocou o problema da mão de obra na pauta das preocupações nacionais. A cultura do café por sua vez, após anos de cultivo sem tratamento adequado do solo e sua conseqüente degradação, obtinha quedas na produção de café no Vale do Paraíba, obrigando os cafeicultores a expandirem suas plantações para o interior do Brasil, encarecendo o produto devido ao aumento do frete do transporte. Esses dois fatores tiveram considerável peso nas diretrizes da economia nacional.

A abolição do tráfico de escravos possibilitou que uma parte considerável dos capitais empregados no tráfico estivessem livres para serem redirecionados para outras atividades e setores da economia, enquanto que a interiorização das plantações de café em direção ao oeste de São Paulo fez com que os fazendeiros dessas novas regiões pressionassem o governo por melhores e mais baratos meios de transporte de suas produções para o porto. A lavoura de café via-se limitada na sua expansão pelos altos fretes que tornavam impossível o cultivo além de uma certa distância dos portos.

O governo imperial já se preocupava com questão do transporte desde o período regencial, concedendo sob o governo do Regente Feijó, privilégios as companhias interessadas na construção de ferrovias. Um inglês, Thomas Cochrane, em 1839 chegou a preparar um projeto para uma estrada de ferro que iria ligar São Paulo ao Rio de Janeiro, porém o alto custo da obra e as dúvidas em relação ao retorno do investimento fizeram com que o projeto fosse abandonado. O ceticismo em relação às compensações dos gastos com as ferrovias levou ao retardamento dos empreendimentos ferroviários. “Chegou-se à

conclusão que nenhuma estrada de ferro poderia ser construída no Brasil sem o auxílio governamental” (GRAHAM, p. 59).

O Império aproveitando a expansão das receitas providas das exportações, principalmente do café, a perspectiva do emprego dos capitais do tráfico de escravos em outros setores e levando em conta a necessidade de melhorar os meios de transporte a fim de expandir a produção em direção ao interior, fez com que fosse aprovada a lei numero 641, de 26 de junho de 1852, que estabeleceu o privilegio de zona e garantia de juros de 5% sobre o capital investido nas ferrovias, posteriormente acrescido de 2%. Com a garantia do capital investido, as companhias ferroviárias começaram a iniciar suas construções. Estava dado o principal incentivo à implantação de ferrovias no Brasil.

O início das construções ferroviárias na década de 50 ganhou maior impulso na década de 70, seguindo as plantações de café no oeste paulista. Joaquim Nabuco caracterizou o período entre 1850 a 1863 como a época da conciliação política, dos empreendimentos industriais das emissões bancárias e da construção das ferrovias. O império construiu entre 1850 e 1889 aproximadamente 10 mil Km de estradas de ferro, entre suas principais ferrovias se encontravam a São Paulo Railway, Mogiana, Paulista e Sorocabana.

O crescente gasto com a construção e garantia de juros concedidos às ferrovias acabou sobrecarregando as despesas do orçamento imperial. Apesar do sucesso das estradas de ferro apresentado na Europa e do caráter modernizador que ela trazia ao país, poucas obtiveram lucros, tendo apenas uma, a São Paulo Railway, de propriedade inglesa, obtenção de lucro acima de 7%, eximindo o governo de gastos com a cláusula da garantia de juros. Ao mesmo tempo em que as ferrovias acabaram por melhorar a infra-estrutura do transporte, barateando o frete das fazendas aos portos, ela também trouxe um problema sobre os gastos do governo.

O senado, constituído em sua maioria por grandes proprietários ligados a agricultura de exportação, abriu sucessivas discussões sobre os gastos nas ferrovias e seus benefícios para o Brasil, ora elogiando, ora criticando, pois as despesas com ferrovias, mesmo que beneficiassem a elite cafeeira, superava despesas como a imigração, consideradas de primeira ordem por esta mesma elite.

O orçamento imperial era, fora o Banco do Brasil, o único instrumento de ação do governo na área econômica. Fica claro nas discussões do Senado que questões referentes às despesas orçamentárias estão estreitamente vinculadas aos interesses agrários.

O orçamento indicava, no entanto, muito mais do que a disputa entre Legislativo e Executivo. Refletia o conflito entre a burocracia, a máquina do Estado, sempre em busca de maiores recursos, e os grupos dominantes na sociedade, aqueles de que se podiam extrair esses recursos. Representava o conflito interno de uma elite política que hesitava entre as necessidades do governo, que ele dirigia, e os interesses dos proprietários que ele deveria representar. (CARVALHO, p.263).

Entender como o Senado via o constante aumento de despesas em ferrovias dentro do orçamento imperial, em detrimento de outros setores considerados por essa mesma elite como de vital importância para o futuro do país, é o foco desse trabalho.

Referências Bibliográficas

CARVALHO, José Murillo de. *A construção da ordem: a elite imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional

GRAHAM, Richard. *Grã Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo. Brasiliense, 1973.

MELLO, João Manuel Cardoso. *O capitalismo tardio - contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

PRADO JR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004.