



## *História (São Paulo)*

### *Percursos e percalços: déficits operacionais, balanços e mercadorias da Estrada de Ferro Vitória a Minas em tempos de crise (1902-1942)*

### *Routes and mishaps: Operational Deficits, Balance Sheet and Goods of the Estrada de Ferro Vitoria a Minas at times of crisis (1902-1942)*

---

**Rogério Naques FALEIROS**

UFES – Universidade Federal do Espírito Santo

Contato: [rogerio.faleiros@ufes.br](mailto:rogerio.faleiros@ufes.br)

**Resumo:** A construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), no início do século XX, buscava estabelecer comunicações mais efetivas entre os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo, integrando importante região do *hinterland* brasileiro ao Porto de Vitória. Nosso objetivo é compreender as especificidades dessa ferrovia no que se refere à sua forma de atuação regional, saldos operacionais e Balanços Financeiros em fase na qual, dentro dos marcos da periodização proposta (1902-1942), o transporte de café foi prioritário para as receitas, dado o desenvolvimento dessa lavoura na região leste de Minas Gerais e no norte/noroeste do estado do Espírito Santo. Utilizamos como fonte os relatórios da EFVM, a partir dos quais percebemos o movimento de cargas nas distintas estações dessa companhia ferroviária, a natureza da receita e das despesas, seus aspectos financeiros e o crescimento econômico da região cortada pelos trilhos.

**Palavras-Chave:** Estrada de Ferro Vitória a Minas; Minério de Ferro; Café; Espírito Santo; Minas Gerais.

**Abstract:** The construction of the Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), in the early twentieth century, sought to set up more effective communications between the states of Minas Gerais and Espírito Santo, integrating important region of the Brazilian hinterland to the Victoria Port. Our goal is to understand the specificities of this railroad in relation to their form of regional operations, operating balances and balance sheets in phase in which, within the frameworks of the periodicity proposed (1902-1942), coffee transport was the priority for recipes since the development of this crop in eastern Minas Gerais and north / northwest of the state of the Espírito Santo. Used as main source reports EFVM, from which we perceive the movement of loads in the different stations of

this railway company, the nature of revenue and expenditure, financial aspects and economic growth in the region cut the tracks.

**Keywords:** Estrada de Ferro Vitória a Minas; Iron Ore; Coffee; Espírito Santo; Minas Gerais.

## **Introdução**

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) fora pensada desde o início como um corredor, entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo, para a exportação das riquezas naturais do interior do Brasil pelo Porto de Vitória. A partir de 1909, com a mudança do ponto de chegada da ferrovia de Diamantina para Itabira,<sup>1</sup> em Minas Gerais, todos os esforços de prolongamento e gestão da EFVM se voltaram para a exportação do minério de ferro (ver mapa ao final do texto).<sup>2</sup> Entretanto, por uma série de elementos explicativos envolvendo o contexto internacional marcado por duas guerras mundiais e uma severa crise econômica, o governo federal, o governo do estado de Minas Gerais, o *Brazilian Hematite Syndicate*, a *Itabira Iron Ore Company* e os planos de Percival Farquhar, os trilhos só chegaram à cidade de Itabira em 1943.

Ou seja, embora pensada desde os seus primeiros anos como um estratégico canal para o transporte de minério de ferro, a EFVM, de fato, só realizou o seu primeiro embarque dessa *commodity* cerca de quarenta anos após a sua inauguração. Nesse período, a estrada de ferro conviveu com déficits crônicos (exceção feita aos anos de 1920, 1939 e 1940), advindos, sobretudo, dos baixos fretes das mercadorias transportadas (milho, cereais, animais e madeiras) e do café (os fretes por sacas embarcadas eram maiores, mas, ainda assim, insuficientes) *vis à vis* às crescentes despesas de custeio e expansão dos trilhos por zona geograficamente desfavorável. Cabe salientar também as dificuldades vividas pela EFVM durante a Primeira Guerra Mundial e na crise de 1929, bem como o fato de que a integração dessa estrada de ferro às demais ferrovias estabelecidas no país também ocorrera tardiamente, somente em junho de 1936, quando da ligação do Ramal de Santa Bárbara da Estrada de Ferro Central do Brasil à estação de São José da Lagoa, da EFVM, no município mineiro de Nova Era. Nestas condições, a EFVM manteve-se isolada da “rede” nacional durante mais de trinta anos, não colhendo a receita advinda do tráfego mútuo.

É justamente no período marcado por estas condicionantes que definimos nossa periodização entre o Decreto 4.337 de 1902, confirmando a concessão do governo federal para a construção da ferrovia, e a encampação da EFVM pela CVRD, em 1942, momento no qual o modelo de negócios dessa estrada de ferro foi alterado. Nosso objetivo, portanto, é compreender as especificidades da EFVM em fase na qual, dentro dos marcos da periodização proposta, o transporte

de café foi prioritário para a ferrovia, dado o desenvolvimento dessa lavoura na região leste de Minas Gerais e no norte/noroeste do estado do Espírito Santo.

Utilizamos como fontes documentais os Relatórios da Diretoria da Estrada de Ferro Vitória a Minas entre os anos de 1903 e 1947, os Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, entre os anos de 1893 e 1937, e alguns decretos do Governo Federal emitidos entre os anos de 1890 e 1942.

O artigo está subdividido, além desta breve introdução, em quatro seções: na primeira, reconstituímos as possibilidades de traçados, conexões e a mudança determinante de 1909 face à divulgação da existência de minério de ferro no município de Itabira, mais precisamente no Pico do Cauê, Conceição e Esmeril; na segunda seção discutimos as receitas e despesas operacionais da EFVM; na terceira, apresentaremos algumas considerações sobre os Balanços Gerais da companhia e na quarta seção, a dinâmica das estações com suas receitas e principais mercadorias transacionadas. Tecemos, na sequência, algumas considerações finais.

### ***A partir de Vitória: do traçado original a Itabira do Matto Dentro***

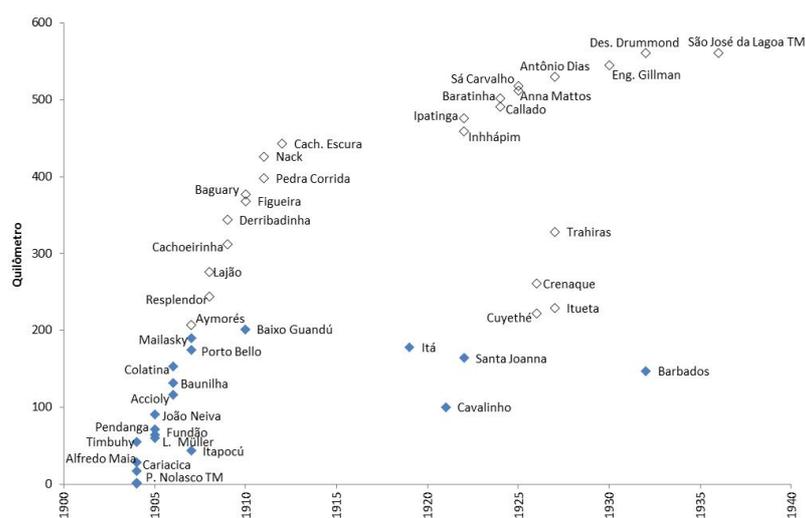
O traçado original, definido pelo decreto n. 574, de 12 de julho de 1890, previa a extensão dos trilhos entre Vitória, capital do estado do Espírito Santo, e o pequeno município de Peçanha, a noroeste de Governador Valadares, no estado de Minas Gerais. De lá, os trilhos encontrariam conexão com a Estrada de Ferro do Peçanha ao Araxá, passando por Curvelo (MG), e se ligariam à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, cujos objetivos eram os de alcançar, por navegação a vapor, a cidade de Belém, no norte do Brasil (TOSI; FALEIROS, 2000). Assim, o projeto inicial era ambicioso: conectar um porto marítimo situado no sudeste brasileiro ao norte do país, o que, de fato, nunca se concretizou. Entre planos e elucubrações, cabe destacar que a Cia. Mogiana sequer alcançou o município de Araxá (MG), e que a Ferrovia do Peçanha ao Araxá, com previsão de 850 quilômetros, havia instalado apenas 14 km em 1896. Na verdade, muitos desses projetos da década de 1890 careciam de conhecimento técnico específico e cortavam zonas absolutamente despovoadas, caracterizando-se muito mais como investimentos especulativos com vistas à aquisição de garantia de juros pelo governo brasileiro, e a correlata capitalização nas principais praças financeiras mundiais no contexto do Encilhamento,<sup>3</sup> do que como empreendimentos ferroviários efetivos.

No que se refere à estrada de ferro ligando o Porto de Vitória a Peçanha (MG), o projeto inicial tinha como concessionário a Estrada de Ferro Bahia a Minas em 1890,<sup>4</sup> mas já em 1899 a concessão foi transmitida para o *Banco Construtor do Brazil*, que pouco avançou. Os relatórios do

Ministério da Indústria, de Viação e Obras Públicas, pesquisados para a década de 1890, testemunham a morosidade dos serviços no trecho entre Vitória e Peçanha, que na verdade se centraram em estudos que nunca se efetivaram. Já em 1902, com o Decreto do Governo Federal n. 4.337, essa concessão, como também a do trecho Peçanha a Araxá, deixaram de existir, sendo a garantia de juros e o privilégio de zona anteriormente cedidos a esses empreendimentos repassados para a concessionária Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, que doravante gozaria de uma garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital investido, durante sessenta anos, com o limite de trinta contos de réis (ouro) por quilômetro. No mesmo decreto, promoveu-se uma alteração no traçado, definindo-se o município de Diamantina (MG) como ponto de chegada da linha.

Com essa perspectiva os trilhos de fato começaram a avançar a partir das proximidades de Vitória em 1904, e já em 1907 alcançaram o território mineiro, como podemos visualizar abaixo, na dispersão realizada considerando-se a data de fundação das estações e a distância quilométrica das mesmas em relação ao ponto inicial da EFVM.<sup>5</sup> Os pontos preenchidos indicam as estações construídas em território capixaba, e os pontos nos quais se observa apenas o contorno se situam em território mineiro. Nessa imagem, verifica-se a rapidez da expansão dos anos iniciais, erigindo-se quatorze estações e mais de duzentos quilômetros de trilhos em apenas três anos, de um total de setecentos quilômetros (aproximadamente) até o ponto final da linha em Diamantina.

**Gráfico 1 – Estações da EFVM 1904 a 1936**



Fonte: Adaptado de Relatório (1936).

A rapidez<sup>6</sup> da extensão dos trilhos e da inauguração das primeiras estações da EFVM explica-se, em parte, pelo interesse de grupos internacionais que miravam a exportação do minério de ferro brasileiro (vislumbrando, desde o início, a mudança de traçado da estrada de ferro) e, em *História (São Paulo)* v. 34, n.2, p. 334-363, jul./dez. 2015 ISSN 1980-4369

parte, pela capitalização realizada na praça financeira de Paris e Amsterdã em condições muito favoráveis aos rentistas (garantia de juros de 6% bancada pelo governo brasileiro). Em 1904 a empresa possuía ativos na ordem de trinta e um mil contos de réis, dos quais quatorze mil (aproximadamente) registravam-se na rubrica “Concessão, direitos e privilégios”, cuja contrapartida (passivo) era na ordem de quarenta milhões de francos subdivididos em oitenta mil ações de quinhentos francos. Tinha ainda como ativo: cerca de três mil contos na rubrica construções e materiais (o patrimônio físico propriamente dito); cerca de dois mil contos advindos de empréstimos do *Banco da República do Brasil*, 7.770:846\$544 advindos do Comitê de Paris para a emissão de debêntures, cuja contrapartida era constituída por oitenta mil títulos de quinhentos francos cada, totalizando 14.120:100\$000; e outros ativos (e respectivos passivos) subdivididos em outras rubricas. O que se percebe a partir desses números presentes no balanço da EFVM é que a capitalização se fez a custos financeiros muito elevados, sobretudo entre os credores portadores de debêntures, os quais praticaram um tipo médio de 65% do valor do título aos juros de 5% ao ano durante noventa anos, que remuneravam os portadores.

Nestas condições, a contrapartida da rápida expansão dos trilhos e estações (quase em termos verticais, como verificamos na figura acima) foram taxas de juros elevadas e tipos (RELATÓRIO, 1933)<sup>7</sup> muito inferiores à média do mercado mundial de capitais naquele momento, o que se explica pelo fato de que a EFVM cortaria região parcamente povoada e sem um sentido econômico mais claro, mantendo-se Diamantina como ponto final.

Por mais que a expectativa fosse de integração da EFVM com outras ferrovias estabelecidas no Brasil, colhendo-se as benesses do tráfego mútuo, a zona que seria cortada pela EFVM não se mostrava atrativa aos investidores internacionais num primeiro momento, residindo aí uma das explicações para os elevados *spreads* praticados. Os projetos (incipientes) previam as seguintes conexões ao longo do tempo:

- i) Conexão com a Estrada de Ferro Bahia a Minas (ligando-se a estação de Figueira a Philadelphia, atualmente Governador Valadares e Teófilo Otoni, respectivamente);
- ii) Feita essa conexão, passando-se por Araçuaí, Conquista e Gavião, abrir-se-ia a possibilidade de ligação com a Estrada de Ferro Central da Bahia, em Machado Portella (BA);
- iii) Ligação com a Leopoldina Railway, construindo-se um ramal que ligaria as estações de Natividade do Manhuaçu (atual Aimorés - MG) a Manhuaçu (MG). A

estação de Manhuaçu foi inaugurada em 1915 e centralizava importante região cafeeira;

- iv) A partir de 1909, com a mudança do ponto final da linha de Diamantina para Itabira, a ligação com a Estrada de Ferro Central do Brasil, na estação de São José da Lagoa. Destas, apenas a última se concretizou, em 1936, mantendo-se por mais de trinta anos o isolamento da EFVM em relação às outras ferrovias.

Nestas condições, e sendo o desenvolvimento da região ainda uma incógnita em 1904, o custo de capitação foi deveras elevado, o que pesaria significativamente na “saúde” financeira desta estrada de ferro até 1942.

Em contrapartida, outra característica da EFVM no que se refere à capitalização é o fato de que esta ferrovia sempre teve como objetivo o transporte do minério de ferro, e isso poderia colocá-la como um investimento diferenciado. Embora a informação da existência massiva de minério de ferro em Itabira tenha sido propalada em 1909, já em relatórios anteriores da EFVM a matéria já é tratada abertamente, colocando-se a necessidade de eletrificação da linha para melhor atender esse tipo de transporte.<sup>8</sup> De certo, sendo o ferro matéria-prima fundamental para a Segunda Revolução Industrial, os investidores internacionais dedicariam alguns capitais ao transporte dessa riqueza, mesmo sendo as condições geográficas ainda um grande obstáculo, seja pelo impaludismo, pela baixíssima densidade demográfica ou pelo relevo acidentado da região. Contudo, como veremos, a EFVM passou a ter dificuldades de capitalização a partir de 1909, justamente quando foram anunciadas as mudanças de traçado objetivando a chegada dos trilhos nas minas de ferro.

No que se refere ao transporte de cargas nestas estações na primeira década do século XX, observa-se na tabela abaixo o movimento geral de tráfego em cada uma delas:

**Tabela 1 – Linha de movimento geral de tráfego por estações, em 31/12/1909**

Linha de movimento geral de tráfego por estações, em 31/12/1909								
Estações	Passageiros		Animais		Bagagens e Encomendas		Mercadorias	
	Número	Mil-Réis	Número	Mil-Réis	Toneladas	Mil-Réis	Toneladas	Mil-Réis
Argolas	6.416	30.461,000	65	430,700	37.273	3.550,200	3.993.580	161.261,100
Cariacica	2.353	3.675,100	13	13,200	14.626	420,800	80.937	686,800
A. Maia	2.480	5.795,500	53	68,400	7.087	285,700	49.898	739,900
Timbuhy	1.267	3.017,900	51	150,700	9.520	336,000	1.132.837	7.929,200
Fundão	1.047	2.292,000	14	32,000	6.243	229,400	419.673	5.870,500
Pendanga	906	1.509,500	23	38,400	5.248	147,100	200.222	3.703,400
Lauro Müller	1.986	4.625,500	12	18,600	11.869	507,900	406.779	8.708,400
João Neiva	1.446	3.700,700	13	28,500	7.442	286,900	644.170	14.215,000
Accioli	1.332	3.580,000	56	81,700	4.862	199,500	2.207.866	28.584,300
Baunilha	1.184	3.227,700	113	465,000	7.351	300,700	1.868.762	23.534,400
Collatina	1.969	8.542,300	65	293,400	27.053	1.392,500	723.408	10.755,500
Porto Bello	856	1.214,900	32	292,200	4.886	262,500	551.623	11.492,900
Maylasky	1.944	6.339,500	319	2.859,700	9.545	432,100	821.377	12.602,000
Natividade (Aymorés)	2.647	12.607,800	107	514,800	37.827	1.759,700	2.141.082	108.047,500
Resplendor	581	1.615,200	41	57,900	5.328	234,300	20.596	348,100
Lajão	969	4.381,300	53	114,800	11.641	696,800	425.474	25.326,700
Cachoeirinha	826	1.484,100	10	37,200	1.506	178,800	3.129	92,400
Outras Estações	-	-	0	-	-	-	-	-
Total	30.209	98.070,000	1040	5.497,200	209.307	11.220,900	15.691.413	423.898,100

Fonte: Adaptado de Relatório (1910).

Tratando-se a EFVM de uma estrada de “perfuração”, é natural que a estação de chegada, o ponto de contato com o litoral, concentre os maiores fretes, pois lá se registram as receitas advindas da importação e das exportações de mercadorias, bem como o correlato fluxo de passageiros. Assim, a estação Argolas (posteriormente denominada São Carlos e Pedro Nolasco) é a que registra maior arrecadação, cerca de 40%, do transporte de mercadorias. Em sentido inverso, as estações de boca de sertão, em 1909 as de Natividade (Aimorés) e Lajão (atual Conselheiro Pena), também assumiam destaque na medida em que potencializavam e concentravam o embarque da produção até então dispersa no *hinterland*, embora a navegação do Rio Doce já houvesse provido a região com um meio de transporte de maior amplitude em meados do século XIX (ESPÍNDOLA, 2007). Cumpre ressaltar que, como a estação de Manhauçu da Leopoldina Railway só foi inaugurada em 1915, provavelmente parcela significativa do café daquela região, de destacada produção, diga-se de passagem, era embarcada em Aimorés.

Como estações intermediárias, destacam-se em 1909 as de Accioly (posteriormente Treviso), Baunilha e Colatina, todas situadas em importante região cafeeira do estado do Espírito Santo entre os municípios de Ibirapu e Colatina, de grande imigração italiana, indicando que nos primeiros anos de funcionamento da EFVM o café já alcançara relevante papel na composição das receitas da empresa. Corroborando tal assertiva, o Relatório da EFVM para o ano de 1908 já apontava a insuficiência das estações de Argolas, João Neiva, Accioly e Baunilha no que se refere à

capacidade de armazenamento de café. Cumpre destacar também a importância do transporte de madeira, digno de nota no mesmo relatório (RELATÓRIO, 1908), embora as receitas fossem insuficientes em face das despesas.

Em 1909, o modelo acima descrito, pautado no transporte de café e de mercadorias de baixo valor, torna-se passível de alteração em função da iminência do transporte de minério de ferro por parte da EFVM, em face de dois decretos emitidos pelo governo federal. O primeiro deles, n. 7.455 de 08 de julho, substituiu o trecho entre Sant'Anna dos Ferros (atual município de Ferros - MG) e Serro (MG), da primitiva concessão de 1902, pelo de Curralinho<sup>9</sup> (atual Corinto - MG) a Diamantina. A região entre Ferros e Serro situava-se na rota de avanço da EFVM no sentido noroeste até Diamantina, significando que, com a substituição, essa estrada de ferro não mais a alcançaria. Já a ligação entre este último município e Curralinho indica que o outrora definido como ponto de chegada da EFVM, em 1902, seria tributário, desde então, da Estrada de Ferro Central do Brasil, o que se ratifica em 1923.<sup>10</sup>

O segundo decreto, n. 7.773, de 30 de dezembro, estabelecia o prolongamento da linha de Sant'Anna dos Ferros a Itabira de Matto Dentro, ao sul, “servindo às jazidas de minério de ferro compreendidas entre os dois pontos” (DECRETO, 30/12/1909). O decreto determinava também o estabelecimento da tração elétrica, a aquisição de equipamentos compatíveis com o transporte de três milhões de toneladas de minério de ferro por ano, algumas modificações técnicas no traçado e a estipulação de um preço máximo de oito réis por tonelada-quilômetro. Além disso, a EFVM ficou obrigada a construir e custear por sua conta um estabelecimento metalúrgico que, utilizando minério de ferro do país, fosse capaz de produzir uma média de mil toneladas mensais de produtos brutos de ferro, não estando o custo deste estabelecimento incluído no capital garantido (MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1910).

Cabe salientar que, se por um lado, os decretos de 1909 realizam a expectativa de expandir os trilhos para as minas de Itabira, por outro, indicam que as condições de garantias de juros não seriam alteradas em relação ao decreto de 1902, e que a EFVM teria que fazer frente às novas necessidades (traçado, eletrificação e montagem de uma siderurgia) com capital próprio advindo do transporte de minério de ferro, caso quisesse escoar essa produção. Em resposta ao decreto, o Brazilian Hematite Syndicate, maior acionário da EFVM,<sup>11</sup> voltou-se imediatamente para a construção e eletrificação da ferrovia. Segundo Gustavo de Barros:

Um projeto e seu respectivo orçamento para a eletrificação da linha de Vitória a Itabira do Matto Dentro, no valor de pouco mais de 52.500:000\$000 a serem remunerados pelo produto do minério de ferro, apresentado pela EFVM, foi aprovado pelo governo em setembro de 1910. Já sob o comando de Ernst Cassel, a Itabira Iron Ore Co. trouxe o construtor de ferrovias Gustave Gilman e um

engenheiro suíço especializado em eletrificação ferroviária para preparar novos projetos, que previam o transporte de até dez milhões de toneladas por ano [superando-se em muito a quantidade definida em contrato]. Foi proposto então um novo traçado para a ferrovia, partindo não mais de Vitória, mas do porto de Santa Cruz, 56 km ao norte da capital capixaba, em condições técnicas bastante aprimoradas. No que diz respeito à usina siderúrgica, a Companhia EFVM teve aprovado pelo governo federal seu projeto para a construção de um alto-forno elétrico em setembro de 1910 (BARROS, 2011, p. 74-75).

A EFVM teria também, como visto acima, prazo exíguo para iniciar as obras, pois, segundo o decreto n. 7.773, teriam que ter início em 1º de julho de 1910. Finalmente, nesta guinada do traçado do noroeste ao sul do município de Ferros, e da correlata mudança de ponto de chegada de Diamantina para Itabira, define-se uma das mais ricas regiões de extração de minério de ferro do mundo como desiderato da EFVM. Contudo, tal feito se materializará apenas em 1943, trazendo sérios percalços à companhia.

Essas alterações de 1909 são muito significativas também num plano mais geral, no que se refere ao problema siderúrgico, que entrou definitivamente na pauta nacional no final da década de 1900 (BARROS, 2011, p. 51). Ao exigir-se contratualmente que a EFVM erigisse uma usina siderúrgica,<sup>12</sup> o governo brasileiro buscava de alguma forma “casar” a exportação de ferro com o estabelecimento da siderurgia nacional. No caso da EFVM, a pedra fundamental da Usina chegou a ser inaugurada em Aimorés (MG) em 1910,<sup>13</sup> porém não prosperou (mesmo o projeto tendo reduzida e defasada capacidade de produção). Os decretos de 1909, seguido pelo decreto 8.019 de 1910, alinham-se a uma estratégia do governo brasileiro de impedir “a simples” exportação de ferro por parte dos grupos e sindicatos internacionais já estabelecidos no Brasil à época, advindos da França, Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha, os quais detinham propriedades em Itabira, Nova Lima, Ouro Preto, Mariana, Congonhas do Campo, Paraopeba, Rio Piracicaba e outras localidades mineiras.<sup>14</sup>

Voltando à EFVM, sem poder contar com garantia de juros estatais para os novos empreendimentos, nos termos do decreto n. 7.773, foram emitidas 190 mil debêntures em 1909, no valor de quinhentos francos cada, com garantia de 5% de juros. O governo reconheceu essa emissão, o que em tese ampliava os valores repassados pelo governo federal como garantia de juros à EFVM. Contudo, segundo Gustavo de Barros, a receita advinda do transporte de minério de ferro não foi suficiente para atrair novos capitais internacionais, confortavelmente acostumados com as garantias de juros do governo. Explicando, a garantia de juros do decreto de 1902 continuaria em vigor, mas as adequações obrigatórias definidas no contrato em 1909, adequações de grande monta, por sinal, não contariam com tal benesse pública, o que espantou os investidores. Na prática, a EFVM teria que promover uma profunda alteração em seu modelo de negócio sem fontes de

financiamento viáveis, sobretudo a partir de 1914, com a eclosão do conflito mundial, momento no qual o governo brasileiro suspende a remuneração das garantias de juros. A questão foi assim descrita nos relatórios da EFVM e citada por Barros:

O auxílio que foi dado à companhia pelo Governo, com o abandono da renda de transportes do minério, para remunerar o capital, apesar de constituir uma garantia de solidez indiscutível para os juros desse capital, não tem sido devidamente apreciado pelo público da Europa, habituado à garantia de juros que o governo costuma conceder. Pareceu não acreditar que o Governo tivesse hesitado em dar a garantia de juros e preferido conceder uma coisa que vale mais do que ela. É muito difícil, infelizmente, mudar o hábito do público europeu que subscreve capitais para as nossas empresas. A companhia não tem por isso encontrado as facilidades que esperava para a obtenção da totalidade dos recursos de que necessita para a conclusão do grandioso melhoramento que está realizando. A diretoria terá, talvez, de recorrer aos poderes competentes para uniformizar as garantias do capital, de modo que uma das suas emissões não pareça concorrente de outra; mesmo, entretanto, que nada consiga, isso não prejudicará a realização do patriótico desiderato, apenas essa realização será muito mais dispendiosa e demorada (BARROS, 2011, p. 75-76).

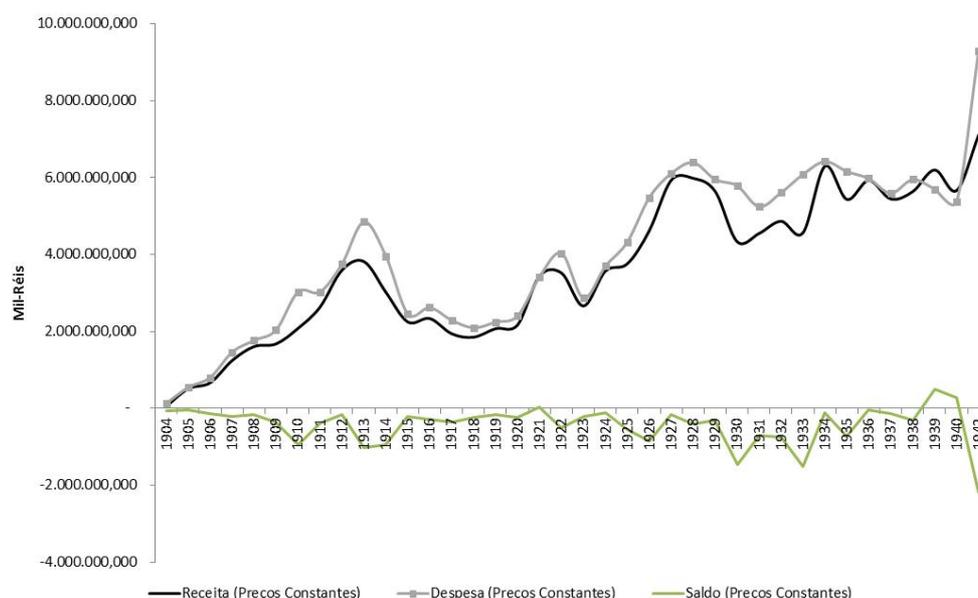
Os entraves para o embarque de minério de ferro pela EFVM foram retomados a partir do final da guerra. Percival Farquhar toma a frente da Itabira Iron Ore Co. a partir de 1919<sup>15</sup> e, em decreto emitido em 11 de maio de 1920 (DECRETO, 11/05/1920) a questão da exportação de ferro volta a ser discutida. Neste decreto, a *Itabira* (e não mais a EFVM, o que faz sentido contabilmente, mas pouca diferença na prática, dado que o controle acionário dessa estrada de ferro pertencia à empresa liderada por Farquhar) assume a responsabilidade pela eletrificação da linha e construção de trechos exclusivos entre Cachoeira Escura e o município de Itabira, e um prolongamento da linha principal da EFVM até o porto de Santa Cruz, no Espírito Santo. Em contrapartida, a empresa teria isenção de impostos de importação por sessenta anos e garantiria o direito de explorar o minério de ferro dessa zona exportando-o por Santa Cruz. Este contrato não gozava de privilégios, contudo, volta a ser impraticável, na perspectiva da *Itabira*, quando o governo de Minas Gerais, pela Lei n. 750 de setembro de 1919,<sup>16</sup> estipula um imposto de 3\$000 réis por tonelada para as empresas que se recusarem à montagem de uma fábrica em território mineiro (BARROS, 2011, p. 106). Entre propostas e contrapropostas, a questão pouco avançou nas décadas de 1920 e 1930, concretizando-se a chegada em Itabira apenas em 1943.

### ***Receitas e Despesas Operacionais***<sup>17</sup>

O cenário acima descrito coloca múltiplas dificuldades ao saldo operacional da EFVM. Pensada claramente a partir de 1909 como uma linha moderna, de tração eletrificada e trilhos mais

pesados, com traçado mais racional ligando o Pico do Cauê a Santa Cruz (o que, de fato, nunca ocorreu), a EFVM operou até 1942 num modelo característico de inúmeras estradas de ferro existentes no Brasil, qual seja, o transporte de mercadorias de baixo valor unitário na perspectiva do frete (exclusive o café), poucos passageiros dada a baixa densidade demográfica das regiões cortadas pelos trilhos, dependência das garantias de juros bancadas pelo governo federal e regime deficitário. Senão, vejamos:

**Gráfico 2 – Receita, despesas e saldos operacionais. Preços Constantes. EFVM 1904-1942**



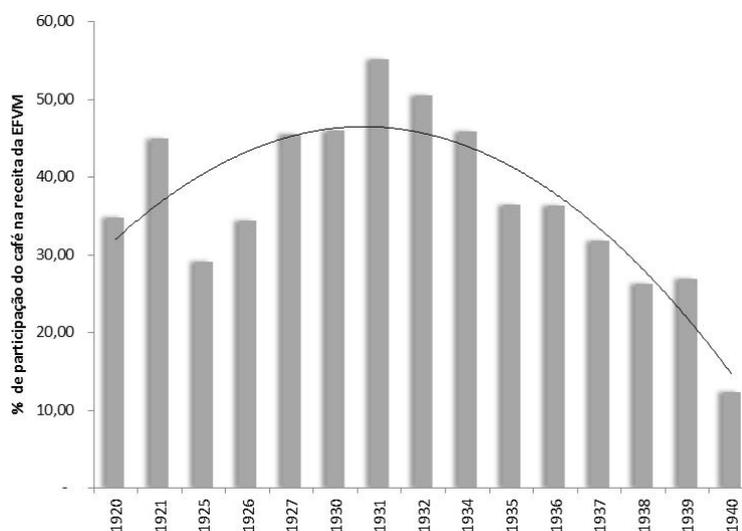
Fonte: RELATÓRIOS, 1903-1947.<sup>18</sup>

Com exceção de 1921, 1938 e 1940, a EFVM foi operacionalmente deficitária em todo o período aqui considerado.<sup>19</sup> Embora as receitas tenham sido crescentes até o início da Primeira Guerra Mundial, as despesas cresceram em proporção superior, o que deriva do próprio custeio da empresa, que envolvem os custos com administração, telégrafo, locomoção, via permanente, combustíveis e os acessórios. Com os impasses envolvendo a modernização da linha a partir de 1909, a EFVM viu-se impossibilitada de alterar o seu modelo de negócios especializando-se no transporte de minério de ferro. Além disso, com estes impasses (agravados pela I Guerra Mundial) a EFVM ficou sem inaugurar nenhuma estação entre 1912 e 1919,<sup>20</sup> o que, mesmo dentro do modelo de negócio vigente (efetivamente praticado) a impedia de ampliar a receita advinda do frete de mercadorias tradicionais, dado que, ao avançar para o *hinterland* mineiro poderia capturar a produção de uma região mais ampla, ou mesmo conectar-se com outras estradas de ferro, colhendo algum ganho do tráfego mútuo. No gráfico acima, cabe destacar o “solavanco” que a EFVM recebeu no momento de suspensão das garantias de juros, durante a guerra, sobretudo em 1913 e

1914, quando os déficits alcançaram mais de mil contos de réis e cerca de 950 contos de réis, respectivamente. Após esses anos, reduziram-se significativamente, tendo como contrapartida a paralisação na extensão dos trilhos para o interior de Minas Gerais. As dificuldades de capitalização persistiram até 1916, momento no qual os termos do decreto 7.773 de 1909 foram renovados. Apesar disso, pouca ou nenhuma mudança se verifica, dado o estreitamento dos canais de crédito internacionais. Chama a atenção também o fato de que, durante a Guerra, a receita verificou uma amplitude de variação muito menor (a preços constantes), o que indica que o seu patamar se “estabilizou” em torno de dois mil contos de réis entre 1915 e 1919, verificando-se o mesmo com as despesas e conseqüentemente com os déficits. Em 1921 verifica-se um dos poucos anos em que se registra saldo positivo, o que se explica pela retomada considerável das exportações de café no pós-guerra para efeitos de reconstituição dos estoques internacionais, subindo a receita operacional da ferrovia de cerca de dois mil e cem contos no ano anterior para cerca de três mil e quinhentos contos, a preços constantes. Neste ano, o transporte de sacas de café respondeu por 45% da receita da EFVM, proporção que se manteve crescente até a crise de 1929, sobretudo após o estabelecimento do Sistema de Defesa do Café do Espírito Santo, em 1927 (FALEIROS; NUNES, 2013). Destaca-se também a valorização cambial registrada nesse ano, o que impactou positivamente nas contas da companhia, como também a retomada do pagamento das garantias de juros pelo governo.

De uma forma geral, como já salientamos, dentro do modelo de negócio “possível” nos marcos da periodização proposta, o café assumia papel significativo na composição das receitas da EFVM, sendo as estações de Pedro Nolasco, Aimorés, Lajão (Conselheiro Pena), Cuieté, Figueira e as situadas nas redondezas de Colatina as que mais contribuía para os embarques desse produto. Temos abaixo um gráfico com a participação percentual do café, a preços constantes, na composição da receita operacional da EFVM, notando-se que essa participação é decrescente a partir de 1931, já no contexto da *débâcle* mundial dos anos trinta. A título de comparação, a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, que operava nos estados de São Paulo e Minas Gerais, possuía uma dependência maior em relação aos embarques de café, que chegaram, em 1909, a compor 60% da receita daquela estrada de ferro (TOSI; FALEIROS, 2011). Para o período compreendido entre 1888 e 1917, a média de participação no café das receitas da Cia. Mogiana foi de 42,5%, ao passo que na EFVM entre 1920 e 1940 foi de 37,5%, indicando dependência relativamente inferior àquela típica ferrovia cafeeira paulista.<sup>21</sup>

**Gráfico 3 – Participação percentual do café na receita operacional da EFVM. Preços constantes anos selecionados.**



Fonte: RELATÓRIOS, 1903-1947.

Perceba, numa observação dos Gráficos 2 e 3, que a redução percentual do café na receita da EFVM é acompanhada pelo aumento do déficit operacional anual nos anos trinta, indicando que outros produtos transportados pela companhia não foram capazes de proporcionar uma receita no mesmo patamar. De certa forma, isso se explica pelo frete diferenciado em relação a este produto. A título de exemplo, notemos o ano de 1926: foram transportados pelas estações da EFVM 25.251.198 de quilos de café que geraram à companhia uma receita nominal de 2.303:372\$420, ao passo que foram transportados no mesmo ano 13.784.335 quilos de madeira, a uma receita nominal de 350:893\$380. Assim temos uma relação de 0,091 para o café e de 0,025 para a madeira, o que indica que o frete do primeiro era 3,64 vezes maior que o frete do segundo.<sup>22</sup> Nestas condições, seria de se esperar que à queda da participação percentual do café correspondesse o aumento dos déficits operacionais da EFVM, justamente o que se verifica na década de 1930. Cabe salientar, ainda, que a madeira e o café, em certo sentido, constituem o mesmo negócio, já que as árvores derrubadas para os novos plantios eram embarcadas nas estações da estrada de ferro, como também os cereais, plantados geralmente nas fileiras do café. Ou seja, o estabelecimento da lavoura cafeeira na região potencializava uma série de outras atividades e serviços que reverberavam positivamente na EFVM em função do aumento de mercadorias transacionadas, dado o aumento da renda regional verificado em função dessa atividade econômica. Conquanto, o ponto de nosso argumento é que o dinamismo gerado pela cafeicultura no norte/noroeste do Espírito Santo, como também no leste

mineiro, fora insuficiente para garantir saldos operacionais no período considerado, dada a frustração dos planos de transportar o minério de Itabira pelos trilhos da companhia.

Ainda sobre as receitas e despesas operacionais, é necessário destacar também os efeitos da crise de 1929 sobre a companhia. Nos anos iniciais da década de 1930 registram-se os maiores déficits da EFVM (ver Gráfico 2). Em termos nominais, a receita reduziu-se de 8.814 contos de réis em 1929 para 5.536 em 1930, numa queda de cerca de 40%. Em termos constantes, essa redução foi menor, dado que o índice de preços recuou de um ano a outro. Entre 1931 e 1932 o patamar de receita permaneceu praticamente o mesmo, cerca de 5.500 contos de réis, elevando-se para 6.400 em 1933.

A estratégia da empresa, em face desta situação, foi a de conter as despesas, o que se mostrou limitada, dado que a taxa de câmbio tornou-se absolutamente desfavorável: em 1929, o câmbio era de 41\$070 por Libra Esterlina, subindo para 85\$112 em 1935 (VILLELA; SUZIGAN, 2001, p. 433), o que trouxe sérios impactos no custo operacional da EFVM. Apenas para exemplificar, em 1932 a EFVM inaugurou a estação de São José da Lagoa,<sup>23</sup> no quilômetro 561, ao custo de 500 contos de réis por quilômetro (440.140\$850 em valores deflacionados), num total de 16 quilômetros entre esta estação e Engenheiro Gillman, sua precedente na linha tronco. (RELATÓRIO, 1933)<sup>24</sup>. Cabe salientar que a garantia de juros (cujos pagamentos foram suspensos naquele ano) era de no máximo 30 contos de réis/ouro (81.521\$740 em valores deflacionados) por quilômetro construído. Em termos de ouro (libra esterlina, ao câmbio de 1932 – 48\$531), teríamos um custo por quilômetro de £9.069,27 e em tese um repasse a título de garantia de juros de £1.679,79 por quilômetro neste trecho.<sup>25</sup> Ou seja, a garantia de juros do governo federal, mesmo que repassada à empresa, o que não ocorreu em 1932, não faria frente aos elevadíssimos custos de importação à época. Dado o atraso na construção por motivos óbvios, foi autorizado em outubro de 1932 – decreto n. 21.918 – o funcionamento provisório desta estação, salientando que até 1942 nenhuma outra estação fora construída.

Entretanto, tudo poderia ser ainda mais trágico para a EFVM, dado que o Decreto n. 22.455 de 10 de fevereiro de 1933 estabeleceu uma comissão especial para proceder à verificação da regularidade dos atos relativos à execução dos contratos da companhia, ficando suspenso desde então, como medida acauteladora dos interesses da União, o pagamento da garantia de juros “até que o governo se pronuncie sobre o resultado da apuração dos fatos” (DECRETO, 10/02/1933). Na prática, isso significava que a EFVM deixaria de receber as garantias de juros, sendo, também em função disso, registrado um déficit de quase mil e setecentos contos de réis em 1933, a preços nominais (cerca de mil e quinhentos contos de réis, em preços constantes).

A justificativa para tal decreto do governo federal reside no fato de que os termos estabelecidos primeiramente em 1909 e prorrogado sucessivas vezes a partir de 1916 não foram cumpridos: o estabelecimento de uma usina siderúrgica de pequeno porte, a extensão dos trilhos até Itabira e a eletrificação. Além disso, a suspensão da garantia de juros em 1933 está incluída numa estratégia de Getúlio Vargas na luta pelo estabelecimento da siderurgia nacional.<sup>26</sup>

Pedro Nolasco, Presidente da EFVM à época, exigiu o pagamento da garantia de juros do primeiro semestre de 1932, pertencente aos debenturistas da companhia. Lamúrias em vão, a EFVM não mais recebera nenhum tostão do governo federal, o que sob nosso entendimento parece correto, dado que os melhoramentos estabelecidos como contrapartidas em Decreto Federal em 1909, e renovados diversas vezes, não foram de fato construídos. Algum respiro veio apenas em 1936, com a abertura do tráfego mútuo com a E.F. Central do Brasil, com o aumento da exportação de madeiras, o aumento da safra de café – sobretudo em Figueira (Governador Valadares), Aimorés e Colatina e o aumento das tarifas e passagens, derivadas de valores especiais para o embarque de café nas estações de Nack, Itá, Pedra Corrida definidas com os principais exportadores (RELATÓRIO, 1936).<sup>27</sup> Em 1937, o trecho entre Figueira e Resplendor ressalta algum dinamismo pela colonização do vale do Rio Doce e pela abertura de uma estrada de rodagem entre este município e Teófilo Otoni (MG). Contudo, em 1938 o déficit retorna ao elevado patamar de quinhentos mil contos de réis, o que se explica em parte pelo retraimento no comércio de café, produzido pela baixa de preços e espera da supressão da cota de sacrifício nesse ano, o que impediu a saída de mais de cento e vinte mil sacas de café, que aguardaram no interior (Aimorés) a mudança da política cafeeira do governo.

Em 1939, inicia-se um programa de demissão, excluindo-se do quadro 125 trabalhadores. Além disso, o transporte de café mantém-se estável em relação ao ano anterior, e a receita advinda do embarque de madeira praticamente dobra em relação a 1937. É registrado nesse ano um saldo de 788:090\$800. Em 1940, a EFVM foi incorporada pela Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S/A (CBMS) e realizou o seu primeiro embarque de minério de ferro. Não que os trilhos tenham progredido até Itabira, mas o minério era levado de caminhão até a estação de Desembargador Drummond, onde era embarcado. Mesmo com essa limitação, a receita advinda do minério de ferro (1.024:136\$200) já fazia frente e quase se equiparava à receita advinda do café naquele ano (1.130:476\$000), garantindo um saldo de 474:498\$800 à companhia. Em 1942, ano de reforma monetária e de substituição do real pelo cruzeiro, registra-se um déficit de Cr\$ 4.294.550,60, ano no qual, embora o embarque de minério de ferro tenha sido crescente, a Segunda Guerra Mundial levou à explosão dos custos operacionais (importações) e a uma queda nas exportações. Acompanhando os relatórios até o ano de 1947, observa-se o definitivo declínio da

participação do café nas receitas da EFVM, sendo neste ano já superada pelo minério de ferro, madeiras, ferro gusa e carvão vegetal. A passagem do grão do café ao minério de ferro estava concluída.

### **Os Balanços Gerais da EFVM**

Neste quadro de disputas entre a Itabira Iron Ore Co., o governo brasileiro e o governo de Minas Gerais, bem como considerando as receitas e despesas operacionais vistas acima, façamos agora uma breve análise do Balanço Geral da EFVM. Como vimos anteriormente, a capitalização inicial da empresa foi feita mediante lançamento de ações nas praças de Paris e Amsterdã (oitenta mil ações de 500 francos) num capital de 14:120.000\$000. Além disso, basicamente as séries de debêntures e os juros provenientes constituem a totalidade dos passivos do primeiro Balanço da EFVM, publicado em 1903:

**Tabela 2 – Balanço Geral da EFVM em 30 de junho de 1903**

Balanço Geral da EFVM em 30 de junho de 1903 (mil-réis - valores nominais)			
ATIVO		PASSIVO	
Concessão, Direitos e privilégios	14.120.000,000	Capital	14.120.000,000
Comitê de Paris com emissão de debêntures	9.840.269,473	Debêntures da 1ª série (Francos 20.000.000)	7.060.000,000
Construção e Materiais	2.356.449,538	Debêntures da 2ª série (Francos 10.000.000)	3.530.000,000
Debêntures em carteira	264,750	Debêntures da 3ª série (Francos 10.000.000)	3.530.000,000
Estudos de Vitória a Peçanha	79.900,000	Diversos Credores	205.616,555
Móveis e utensílios	3.725,200	Caução dos Diretores da Companhia	123.550,000
Conta de juros garantidos (Francos 1.174.800,72)	414.530,319	Juros a pagar	414.530,319
Títulos em caução	123.550,000	Juros do 1º cupom	176.500,000
Estudos e trabalhos abandonados	1.200.000,000		
Serviço de Juros	176.500,000		
Fiscalização Federal	22.500,000		
Despesas Gerais	19.966,440		
Impostos	72.422,000		
Aluguéis	5.660,150		
Despesas com as emissões de debêntures	414.395,915		
Honorários e ordenados	146.767,774		
Despesas do escritório em Paris	23.849,279		
Publicações, selos, telegramas, etc.	16.393,796		
Brasilianische Bank für Deutschland	70.000,000		
	53.052,240		
	29.160.196,874		29.160.196,874

Fonte: RELATÓRIO, 1903.

Interessante notar aqui é que a totalidade dos recursos que seriam pagos a título de garantias de juros pelo governo brasileiro (num limite de 30 contos de réis ouro por quilômetro construído) remunerariam os debenturistas, garantindo assim alguma segurança aos investidores internacionais. Certamente este foi o fator explicativo de maior relevância para a atração desses investimentos já que, à época, o ponto de destino era o município de Diamantina, traçado pouco atrativo dado que distante da zona de extração de minério de ferro. Além disso, pode-se perceber que o montante das

séries de debêntures é superior ao que foi repassado à EFVM pelo Comitê de Paris, indicando contratos de tipo 65, como vimos anteriormente. Desnecessário dizer que essas emissões internacionais eram atreladas diretamente ao ouro (libra esterlina) e que desarranjos cambiais impactariam diretamente no peso da dívida estritamente financeira como também no investimento e custeio/manutenção da estrada. É justamente o que ocorreu durante a I Guerra Mundial.<sup>28</sup> A título de exemplo, o Balanço para o ano de 1917 indica que de um passivo global da ordem de 101.158.936\$998 cerca de 40% correspondiam a títulos em posse dos debenturistas (não circulante), cerca de seis mil contos ao pagamento de juros e 7,4 mil contos de réis a título de despesas cambiais advindas das oscilações da moeda brasileira durante o conflito. Para que tenhamos uma referência, esse valor corresponde a cerca de quatro vezes a receita nominal da EFVM naquele ano.

Nestas condições, somam-se ao seu déficit operacional crônico um passivo circulante elevado pelos juros e pela própria desvalorização cambial, além de uma série de outros empréstimos captados com credores diversos (não debenturistas), o que explica a interrupção dos trabalhos de prolongamento da linha principal da EFVM durante quase dez anos. Nesse Balanço também estão registrados os aportes financeiros proporcionados pelo London & River Plate Bank, Banco do Brazil, National City Bank of New York,<sup>29</sup> Francis H. Walter & Cia e o Banco Mercantil do Rio de Janeiro. Para 1918 aparecem também como credores o Banco Nacional Ultramarino (Portugal) e o Banque Française et Italienne pour l'Amérique Du Sud. Estes bancos, sobretudo o City Bank de Nova Iorque e o Banque Française..., forneceram os maiores empréstimos com prazos de oito a dez anos a partir do final da guerra. Cabe lembrar que durante a guerra o governo brasileiro suspendeu o pagamento das garantias de juros em função das dificuldades econômicas e cambiais, dado que essas garantias eram pagas em mil-réis ouro, portanto, praticando-se a cotação da moeda anterior a 1913.

Após a Guerra, as dificuldades persistiram. Em 1926 as diferenças cambiais a serem pagas praticamente se equivaliam à receita nominal da EFVM, cerca de seis mil contos de réis, e os repasses a título de garantias de juros (retomados a partir de 1921) mal eram suficientes para remunerar o capital investido pelos sócios debenturistas nas diversas séries de títulos emitidos.<sup>30</sup> A estratégia passa a ser a de tentar bancar as despesas operacionais com a renda nominal (sempre insuficiente), remunerar as dívidas cambiais e parte dos empréstimos internacionais com as garantias de juros e atrasar o pagamento dos debenturistas. Evidentemente, tal estratégia não se mostrou sustentável e em 1933, Pedro Nolasco, então Diretor da EFVM, assim relata a situação da companhia:

De 1925 para cá, começaram os processos nos tribunais franceses, pelos portadores de títulos, exigindo, quer das empresas, quer do governo federal, o pagamento em franco ouro. A decisão de Haya contra os títulos federais encorajou os debenturistas, facilitando sentenças favoráveis contra as empresas. A Companhia defendeu-se como pôde, chegando afinal a ser forçada a fazer um acordo em julho de 1932, no sentido de não parar o tráfego, devendo a Companhia entregar o produto integral da garantia de juros recebida do Governo, à *Société Civile des Porteurs d'Obligations de La Compagnie Du Chemin de Fer de Victoria à Minas*, dedução feita da soma necessária a satisfazer o déficit do tráfego, despesas gerais e compra do material fixado pelo governo (RELATÓRIO, 1933).

O trecho acima indica a insolvência da EFVM no que se refere ao pagamento de juros dos títulos da dívida (5% ao ano), o que parece ter sido a escolha mais racional da companhia num contexto de dificuldades econômicas. Tratava-se de protelar o quanto fosse possível estes pagamentos aos debenturistas, numa estratégia que se justifica na medida em que se garante o fluxo de pagamentos aos bancos, principais fontes de liquidez internacionais, mantendo-se abertos estes canais. Há que se considerar também que estas instituições financeiras possuíam meios mais eficazes para a liquidação das dívidas em atraso e poderosos escritórios especializados<sup>31</sup> nessas cobranças, diferentemente dos sócios debenturistas, cuja organização coletiva (no caso, a *Société Civile des Porteurs d'Obligations de La Compagnie Du Chemin de Fer de Victoria à Minas*) mostrava-se mais morosa e menos eficiente, estabelecendo uma correlação de forças desfavorável aos portadores desses títulos do ponto de vista da liquidação dos passivos não circulantes.

Além disso, inferimos que os juros cobrados pelos bancos eram superiores aos juros pagos aos debenturistas, constituindo uma dívida mais “cara” para a EFVM. Para efeitos de comparação, numa escritura na qual o The British Bank of Latin America e o London and Brazilian Bank emprestaram quatro milhões de libras à Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação em 1914 (ESCRITURA, s/d)<sup>32</sup> foram cobrados juros de 5% num prazo para pagamento de cinquenta e cinco anos, tendo-se como garantia deste avultado aporte creditício a linha principal da ferrovia, que cortava uma das mais produtivas regiões produtoras de café do Brasil (Campinas, Ribeirão Preto e Franca). Salienta-se também tratar-se de empréstimo fornecido momentos antes da eclosão da guerra mundial, num contexto de vigência do padrão-ouro. Para o caso da EFVM, cujos empréstimos junto aos bancos envolviam quantias bem menores e corriam num prazo de no máximo oito anos, e cujo desempenho operacional não era satisfatório,<sup>33</sup> considerando ainda um contexto caracterizado pela guerra, é bem provável que os empréstimos tenham sido efetivados em taxas superiores a 5% ao ano. Se não, a própria desvalorização do mil-réis se encarregaria de ampliar o passivo. Nestas condições, os esforços de pagamento das dívidas centraram-se nos empréstimos bancários e não nos sócios debenturistas, priorizando-se uma dívida “cara” em detrimento de uma “barata” e com menor grau de articulação jurídica para a liquidação.

Cabe salientar também que até 1933 a EFVM não havia distribuído nenhum dividendo aos seus acionistas,<sup>34</sup> indicando que o capital investido de 14.120:000\$000 ainda não havia auferido retorno algum após trinta anos de lançamento, um verdadeiro “mico”. Das oitenta mil ações de 500 francos cada, 42 mil pertenciam à Itabira Iron Ore Co., que apostava todas as suas fichas no transporte de minério de ferro de Itabira como forma de viabilizar a exploração das minas e consequentemente valorizar suas ações da companhia, o que nunca ocorrera. Evidenciado estes aspectos, destaca-se então a estratégia da diretoria da empresa de penalizar acionistas e debenturistas num contexto de regime deficitário, como também pode ser verificado na tabela abaixo.

**Tabela 3 – Balanço Geral da EFVM em 31 de dezembro de 1932**

Balanço Geral da EFVM em 31 de dezembro de 1932 (mil-réis - valores nominais)			
ATIVO		PASSIVO	
Concessão, Direitos e Privilégios	14.120.000,000	Capital (80.000 ações de 500 francos)	14.120.000,000
Linha em Tráfego	46.593.826,382	Empréstimos Externos	32.689.035,500
Construção Linha Itabira	411.059,073	Obrigações Sorteadas a Pagar	405.244,000
Prédio da Sede Social	453.895,970	Caução dos Diretores	70.600,000
Imóveis	1.121.444,410	Juros das Obrigações	4.225.871,462
Móveis e Utensílios	114.930,230	Juros garantidos	1.720.359,748
Títulos e Valores em carteira	290.158,960	Diferenças de Câmbio	15.880.478,557
Títulos em caução	70.600,000	Impostos Estado de Minas Gerais	2.203.962,492
Obrigações amortizadas	324.230,500	Imposto de Transporte	14.910,492
Serviço Juros das Obrigações	1.623.609,261	Taxa de Viação	10.389,774
Governo brasileiro - c/ juros vencidos	1.720.359,748	Renda da Linha	84.828.477,267
Fiscalização federal	747.000,000	Renda Especial - adicional 10%	835.362,752
Depositado em diversos bancos	6.781.099,992	Fundo de Depreciação	6.478.989,770
Caixas - Rio e Vitória	593.731,285	Idem de Amortização	8.000.000,000
Heins & Cia - Paris	1.548,858	Serviço da Construção a Pagar	250.000,000
Lazard Brothers & Co - Londres	190,695	Credores diversos	999.932,400
Banques Française et Italienne - Paris	4.750,324	Diversas contas credoras	1.090.763,559
Custeio do Tráfego	91.196.576,178		
Almoxarifado	2.062.233,453		
Idem de Conta Própria	820.192,270		
Construções - Estações Diversas*	1.644.113,231		
Telégrafo nacional	2.543,816		
Levantamento do cadastro	215.963,395		
Banco do Brasil - c/ Especial 10%	763.072,852		
Seguros	12.894,900		
Lucros e Perdas	660.127,119		
Diversas Contas devedoras	1.474.424,871		
	173.824.577,773		173.824.377,773

Fonte: RELATÓRIO, 1933.

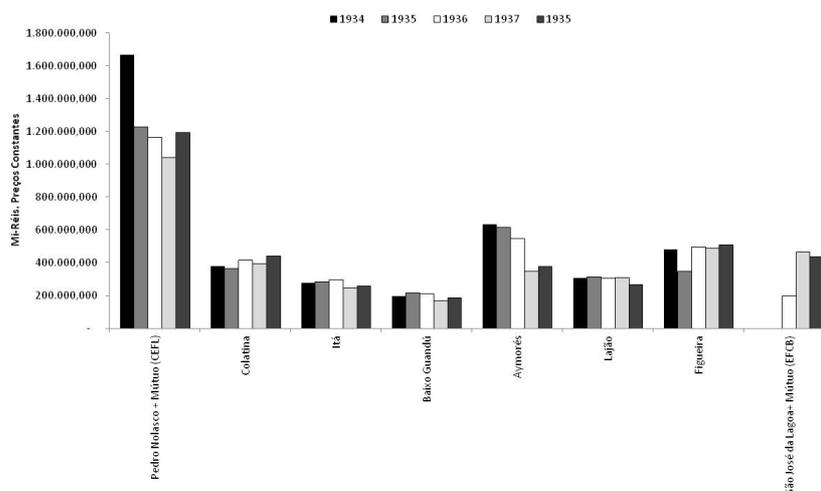
Chama a atenção, neste que é o último Balanço Geral registrado pela EFVM dentro da periodização proposta, a relação sempre deficitária entre a renda da linha e o custeio do tráfego, o que deriva de um modelo de negócios baseado no insuficiente transporte de café e demais gêneros, como veremos a seguir. É notório também o crescimento do passivo circulante da companhia, composto, além da renda da linha, por obrigações a pagar, juros, diferenças cambiais (quase 10% do

passivo global), impostos e diversas contas credoras. Tais rubricas correspondem a 64% do passivo global da EFVM para este ano, revelando a necessidade sempre crescente de financiamento de terceiros. Além disso, a soma do passivo circulante supera em muito a dos ativos permanentes (patrimônio, almoxarifado e aplicações), indicando que as contrapartidas desses endividamentos não redundavam em investimento na linha de mesma magnitude, mesmo com o atraso dos pagamentos a debenturistas e acionistas da companhia.

### ***Estações e produtos***

Dentro do modelo de negócio possível à EFVM, as “mercadorias tradicionais”, como vimos, desempenhavam um papel muito importante, embora insuficientes para a geração de saldos operacionais. Agora, apresentaremos a distribuição dessas mercadorias a partir dos embarques realizados nas estações dessa estrada de ferro, centrando-nos na década de 1930, único período no qual, detalhadamente, os embarques foram registrados por estação. Chama a atenção novamente, assim como em 1909, a importância da estação Pedro Nolasco (outrora Argolas e São Carlos), na qual, em 1934, foi registrada uma renda de quase dois mil contos de réis. Também importantes, num segundo nível, eram as estações de Aimorés (MG), Figueira (MG) e Colatina (ES), onde o destaque principal era o embarque de café. Em Aimorés situava-se um armazém regulador do Instituto Mineiro do Café, concentrando-se ali boa parte da produção cafeeira da porção mineira da EFVM. Operavam naquele município firmas exportadoras como a Calhau & Irmão, Oliveira Santos & Cia., Mussi Chimelli & Cia., Cruz & Lobo, além de exportadores “individuais” como Austeciano Tavares e Thiago F. Assis (RELATÓRIO, 1936). Abaixo podemos observar o movimento das rendas das estações entre 1934 e 1938:

**Gráfico 4 – Renda das Estações (selecionadas). Mil-réis – Preços Constantes. EFVM 1934-1938**



Fonte: Adaptado de Relatório (1936). Preços constantes estabelecidos a partir do Índice de Preços presente em Villela e Suzigan (2001, p. 433).

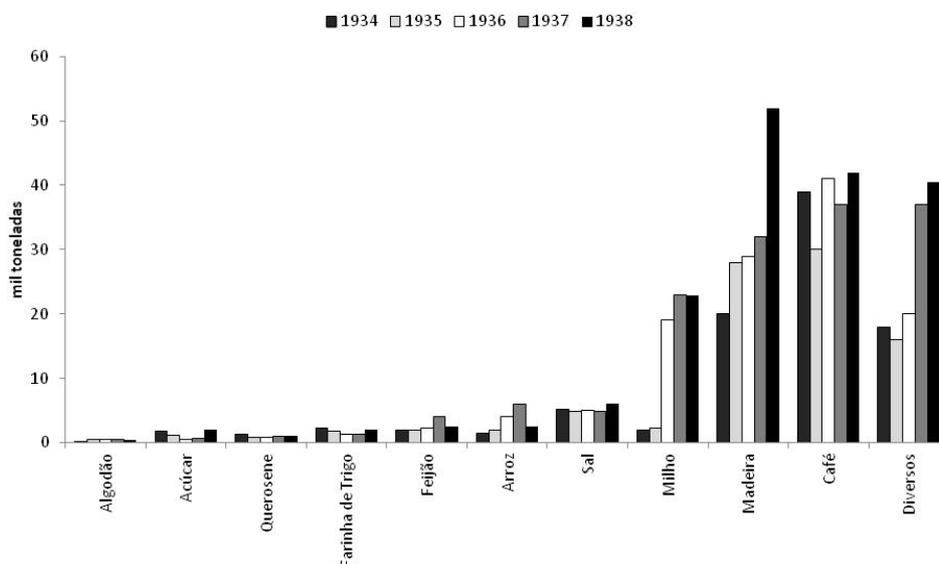
Na estação de Baixo Guandú, situada na divisa entre o Espírito Santo e Minas Gerais, é bem provável a existência de algum armazém vinculado ao Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo, mas não pudemos comprovar tal assertiva.<sup>35</sup> A mesma lógica se repete em Colatina, tendo-se como maiores exportadores de café os irmãos Pagani, Primo Pretti, além de outros exportadores que atuavam nas estações vizinhas de Itá (Itapina), João Neiva, Accioly e Baunilha: novamente a Calhau, Irmão & Cia, Lourenço Tamanini, Dionísio Castiglioni, J. Reisen & Cia., Duarte Quedavez, Ricardo Bucher, Irmãos Campestrani, Gervásio Vitali e Benjamin Zacher. Na estação de Figueira (atual Gov. Valadares), em 1938, os embarques de café eram mais modestos, cerca de 50% dos embarques realizados em Colatina, a maior estação cafeeira da EFVM, mas, em contrapartida, o movimento de pessoas, de madeiras, materiais diversos e cereais eram significativos, de modo que a renda dessa estação era superior à daquela nesse ano (RELATÓRIO, 1938). De certa forma, essa estação, a partir da estrada de rodagem que a ligava a Teófilo Otoni, abraçava parcela do comércio regional marcado pela diversificação, rivalizando com a E.F. Bahia a Minas.

Nas estações de Lajão (Conselheiro Pena) e Resplendor também se verifica considerável renda em função da emergência de seus respectivos polos urbanos como também do embarque de café e madeiras. As estações de Pedra Corrida, Nack, Cachoeira Escura e São José da Lagoa registravam rendas medianas no conjunto, o que se pode atribuir às maiores distâncias em relação à Estação Pedro Nolasco e aos embarques de ponta de linha, sobretudo de madeira, além do transporte de pessoas para regiões não servidas por ferrovias. Nas restantes, as rendas eram muito baixas quando comparadas ao conjunto, salientando que se tratava de povoações, vilas e pequenas cidades inexpressivas do ponto de vista populacional. As receitas advindas do tráfego mútuo, seja

via Leopoldina Railway em Pedro Nolasco, ou pela Estrada de Ferro Central do Brasil, em São José da Lagoa, registravam resultados muito inferiores aos esperados pela diretoria da EFVM na época em que almejava tal integração. Salta aos olhos o fato de, considerando os preços constantes, as rendas das estações paulatinamente se reduzirem ao longo da década de 1930 (exceção a 1938), denotando o esgotamento e o potencial de crescimento dinâmico das atividades econômicas da região à época.

Em termos de toneladas embarcadas nas estações da EFVM, segue abaixo o Gráfico 5, a partir do qual podemos verificar as toneladas transportadas:

**Gráfico 5 – Toneladas transportadas. EFVM, 1934 a 1938.**



Fonte: Adaptado de Relatório, 1936.

Verifica-se aqui o mesmo raciocínio anteriormente descrito. Embora a madeira, em termos de tonelagem, se destaque, seus fretes eram muito inferiores aos de café. O milho também alcança algum destaque em 1937 e 1938; contudo, os fretes para os cereais eram igualmente baixos: considerando-se o ano de 1943 (já em cruzeiros), dividindo-se o valor pela quantidade transportada (em toneladas), chega-se ao número de 37,33 para os cereais e de 36,0 para a madeira, enquanto, usando-se o mesmo procedimento para o café, temos 105,4, o que indica que o frete do café era quase três vezes superior ao frete dos cereais, tendo em vista apenas o peso (RELATÓRIO, 1947),<sup>36</sup> evidentemente. É claro que ao observar a rentabilidade dos fretes, além de levar em conta o peso das mercadorias, temos que considerar também a quilometragem que as mercadorias percorriam sobre os trilhos, cabendo salientar nesse ponto que as estações que mais embarcavam café em 1938, eram as de Colatina, Itá, João Neiva e Aimorés (MG) todas relativamente próximas à Estação Pedro

Nolasco, o destino de chegada e exportação.<sup>37</sup> Nota-se também o crescimento, em termos de peso, dos chamados “diversos”, que podem indicar uma intensificação do processo de urbanização em algumas cidades da região, notadamente em Figueira (Governador Valadares). Todavia, tal aumento não fora suficiente para reverter o regime deficitário da Companhia.

### ***Considerações finais***

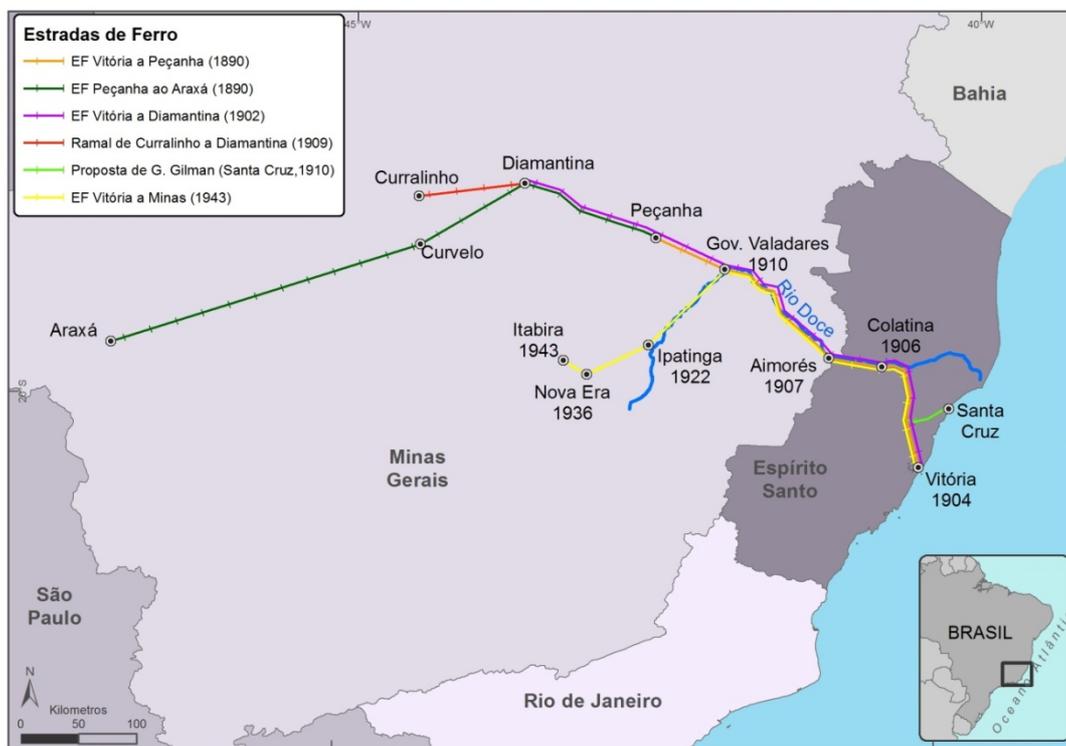
Buscamos reconstituir, a partir da documentação pesquisada, a história e o desenvolvimento da Estrada de Ferro Vitória a Minas entre 1902 e 1942. Inicialmente pensada tendo Diamantina (MG) como ponto final, já em 1909 o traçado sofre significativa alteração, mirando as minas de Itabira. Naquele momento, a EFVM funde-se ao projeto do Brazilian Hematite Syndicate e posteriormente ao da Itabira Iron Ore Co., que assumem o controle acionário da estrada de ferro, respectivamente, em 1909 e 1911. Cabe salientar que a existência de minério de ferro no *hinterland* mineiro já era sobejamente conhecida desde 1881, o que reforça a hipótese de que a aquisição do controle acionário por parte da *Itabira Iron* influenciou decisivamente na fundamental mudança de traçado promovida em 1909. Resta claro que, a partir daquele momento, o que estava em questão era a construção de um corredor de exportação de minério de ferro por Vitória ou Santa Cruz (ES). Este projeto chocava-se diretamente com os sucessivos governos federais e estaduais (Minas Gerais) do período, que visavam ao estabelecimento da siderurgia nacional e não apenas à exportação da *commodity*. Estava posto assim o problema siderúrgico nacional, no qual a EFVM esteve imiscuída desde os seus primeiros anos de fundação, e que se resolverá apenas na década de 1940 com a construção da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda (RJ) em 1942, o estabelecimento da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S/A em 1940 e a criação da Companhia Vale do Rio Doce em 1942, que encampa a EFVM. Os trilhos dessa estrada de ferro, então, avançaram os quarenta quilômetros restantes e chegaram a Itabira em 1943.

O perfil até aqui descrito vai ao encontro de uma noção que desenvolvemos em outra reflexão (TOSI; FALEIROS, 2011), na qual apontamos que sobre uma estrutura produtiva altamente diversificada – o que chamamos de especialização relativa ao nível da produção – ergue-se uma especialização absoluta ao nível dos transportes, que pode ser verificada na relação entre os diferentes fretes da EFVM e na sua dependência para com o café no período em tela, embora sucessivos déficits tenham sido registrados. Este desiderato, no caso da estrada de ferro analisada, se impôs às avessas, uma vez que não fora este o modelo de negócio planejado pelos acionistas, mas imposto pela situação de indefinição em relação ao transporte de minério de ferro que se estendeu por quarenta anos. Na verdade, os acionistas da EFVM sempre almejaram as minas de

Itabira e a definição de um modelo de negócio calcado na especialização absoluta também em nível de produção, o que equivale ao transporte de uma gama restrita de mercadorias. Assim, a natureza deficitária tanto operacional quanto financeira pode ser traduzida pelo impasse existente entre o que foi planejado pelos acionistas da EFVM e aquilo que efetivamente colocaram em prática até 1942: uma ferrovia, em alguma medida, cata café<sup>38</sup>... madeira, milho, gente.

Se, por um lado, a empresa não realizou os seus objetivos calcados na especialização absoluta ao nível da produção, mantendo para o período em tela as características aqui destacadas, não podemos deixar de destacar que, como meio de transporte, a ferrovia cumpriu importante papel para o desenvolvimento capitalista na região em que atuara e ainda atua.

### Mapa 1 – Estrada de Ferro Vitória a Minas. Elaboração própria a partir dos Relatórios da EFVM



Fonte: Elaboração do Autor.

### Referências

ARARIPE, Delecarliense Alencar. *História da Estrada de Ferro Vitória a Minas: 1904-1954*. Rio de Janeiro, 1954.

BARROS, Gustavo de. *O problema siderúrgico nacional na Primeira República*. 2011. Tese (Doutorado em Teoria Econômica) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia da Universidade de Campinas, Campinas, 2000.

DECRETO N.574, DE 12 DE JULHO DE 1890. Substitue a concessão feita á Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas para o prolongamento da sua estrada de Philadelphia a S. João Baptista de Minas Novas pela da Estrada de Ferro da Victoria a Pessanha. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-574-12-julho-1890-551953-publicacaooriginal-68830-pe.html>>. Acesso em 12 abr. 2014.

DECRETO N. 1082, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1890. Concede privilegio e garantia de juros a Augutso José Ferreira e Carlos José da Costa Pimentel Junior para construção de uma estrada de ferro que ligue Araxá á linha de Itabira a Jatobá. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=52423&norma=68255>>. Acesso em 18/03/2014.

DECRETO n. 7.773. Autoriza a modificação do contracto celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, para o fim de ser adquirido o direito de reversão de suas linhas. 30 dez. 1909. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=49118&norma=64899>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

DECRETO n. 8.019. Concede redução de fretes nas estradas de ferro federaes, isenção de direitos de consumo e outros favores aos individuos ou empresas que montarem no paiz estabelecimentos ciderurgicos, 19 maio 1910. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8019-19-maio-1910-527849-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 13 abr. 2014.

DECRETO n. 14.160. Autoriza a celebração com a *Itabira Iron Ore Company Limited*, para que, sem privilegio, construa e explore usinas siderurgicas, duas linhas ferreas e um cões de embarque e desembarque, nos Estados de Minas Geraes e Espirito Santo, 11 maio 1920. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14160-11-maio-1920-529165-republicacao-93160-pe.html>>. Acesso em: 18 mar. 2014.

DECRETO n. 22.455. Dispõe sobre a designação de uma comissão especial para proceder á verificação da regularidade dos atos relativos á execução dos contratos da Companhia E. F. Vitória a Minas, e dá outras providencias, 10 fev. 1933. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22455-10-fevereiro-1933-530051-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 18 mar. 2014.

DECRETOS PRESIDENCIAIS (1890-1942). Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br>>.

DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private operation of Railways in Brasil*. Columbia: Univ. Press, 1932.

ESCRITURA de hipoteca n. 1190. In: *Livro de Inscrição Especial n° 2E*. Oficial de Registro de Imóveis de Casa Branca, s/d.

ESPÍNDOLA, Haruf Salmen. A navegação do Rio Doce. *Revista Navigator*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 5, 2007. Disponível em: <[http://www.revistanavigator.com.br/navig5/art/N5\\_art3.pdf](http://www.revistanavigator.com.br/navig5/art/N5_art3.pdf)>. Acesso em: 21 mar.2014

FALEIROS, Rogério Naques; NUNES, Ivanil. A partir da Defesa Permanente: o Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo entre 1927 e 1930. *Anais do 41º Encontro Nacional de Economia (ANPEC)*, Foz do Iguaçu-PR 2013. Disponível em: <[http://www.anpec.org.br/encontro/2013/files\\_i/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf](http://www.anpec.org.br/encontro/2013/files_i/i3-eb700feed1ee881abfe688a84513b4ad.pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2014.

GARCIA, Eugênio Vargas. Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil: Transição de Poder no Entre guerras. *Contexto Internacional*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 41-71, jan./jun. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cint/v24n1/v24n1a01>>. Acesso em: 15 jan. 2015.

GUNN, Philip. A São Paulo Railway – as formas de concessão e encampação. *Anais dos Encontros Nacionais da ANPUR*, Águas de São Pedro/SP, v. 3, 1989. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1441/1418>>. Acesso em: 14 jan. 2015.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MAZZUCHELLI, Frederico. *Os anos de chumbo*. Economia e política internacional no entreguerras. Campinas: FACAMP/UNESP, 2009.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatórios (1893-1937)*. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu>>.

MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1910. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2280/000003.html>>. Acesso em: 17 mar. 2014.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos*. A E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX. Bauru: Edusc, 2004.

*RELATÓRIO da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas relativo ao ano de 1903, apresentado em Asssembléa Geral Ordinária realizada em 03 de dezembro de 1903*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1903.

*RELATÓRIO da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas apresentado em Asssembléa Geral Ordinária realizada em 12 de setembro de 1908*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1908.

*RELATÓRIO da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas apresentado em Asssembléa Geral Ordinária realizada em 19 de outubro de 1910*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1910.

*RELATÓRIO da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas relativo anno de 1926, apresentado em Asssembléa Geral Ordinária realizada em 11 de julho de 1927.* Rio de Janeiro: Papelaria Moderna, 1927.

*RELATÓRIO da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas relativo anno de 1932, apresentado em Asssembléa Geral Ordinária realizada em 05 de maio de 1933.* Rio de Janeiro: Papelaria Moderna, 1933.

*RELATÓRIOS da Directoria da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas (1903-1947).* Vitória-ES: Centro de Memória – Museu da Vale, 1903-1947.

*RELATÓRIO para o anno de 1936 da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas.* Vitória: Mimeo, 1936.

*RELATÓRIO para o anno de 1938 da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas.* Vitória: Mimeo, 1938.

*RELATÓRIO referente às atividades da Estrada de Ferro Vitória a Minas durante o ano de 1947.* Vitória: Companhia Vale do Rio Doce S/A (mimeo), 1947.

ROSENBERG, E. *Financial missionaries to the world: the politics and culture of dollar diplomacy, 1900-1930.* Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999.

SAES, Alexandre M.; FONTANARI, R.; OLIVEIRA, Paulo R. Transporte ferroviário e economia regional em São Paulo: comércio de café e gado pela Cia. Mogiana E.F. (1900-1920). *33º Encontro da Associação Portuguesa de História Econômica e Social*, Braga, 2013. Disponível em: <<http://www3.eeg.uminho.pt/aphes33/Comunica%E7%F5es/FontanariSaesOliveira.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2015.

SAES, Flávio. *As ferrovias de São Paulo: Paulista Mogiana e Sorocabana (1970-1940).* São Paulo: Hucitec, 1981.

SILVA, Marta Zorzal e. *A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimento brasileiro.* Vitória: EDUFES, 2004.

TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 20, n. 2 (42), p. 417-442, ago. 2011.

TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. Nas fronteiras do capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, v. 6, n. 2, p. 111-126, 2000.

VILLELA, Aníbal V., SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira (1889-1945).* Brasília: IPEA, 2001.

## Notas

---

<sup>1</sup> A Estrada de Ferro Central do Brasil (pelos municípios mineiros de Barbacena, Ouro Preto e Nova Era) como também a Estrada de Ferro Leopoldina (por Ponte Nova - MG) almejavam chegar às Minas de Itabira. A E.F. Leopoldina

chegou a contar com uma concessão em 1890 (Decreto 1.883), que caducou em 1892 (Decreto 1.163) (ARARIPE, 1954, p. 45). Essas informações indicam a disputa pelos capitais aplicados em ferrovias procurando açambarcar a estratégica região produtora de minério de ferro.

<sup>2</sup> Há que se considerar que tanto o Brazilian Hematite Syndicate, de 1909, quanto a Itabira Iron Ore Co., formada em 1911, que a sucedeu, figuravam como acionistas da EFVM. Em 1909, o Syndicate adquiriu uma opção de compra de 42.000 das oitenta mil ações da EFVM, no valor de quinhentos francos cada. Ou seja, assumiu o controle acionário da companhia (BARROS, 2011, p. 57).

<sup>3</sup> Cabe salientar que no contexto do Encilhamento diversos investimentos essenciais para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil foram devidamente finalizados. No caso da ferrovia ligando Peçanha ao Araxá, a garantia de juros concedida pelo governo brasileiro foi de 6% ao ano, durante trinta anos, até o máximo de trinta contos de réis por quilômetro (30:000\$000) aos cidadãos Augusto José Ferreira e Carlos José da Costa Pimentel Júnior, ou à companhia que organizarem. Cf. DECRETO, 28/11/1890.

<sup>4</sup> “Em substituição da concessão feita à Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas pelo decreto n. 10.153 de 5 de janeiro de 1889 para o prolongamento da sua estrada desde Philadelphia até S. João Baptista de Minas Novas, é concedido á mesma companhia privilegio por 80 annos para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo da cidade da Victoria, capital do Estado do Espirito Santo e passando pelo porto de Natividade, termine na cidade de Pessanha, no Estado de Minas Geraes”. Cf. DECRETO, 12/07/1890.

<sup>5</sup> Já em 1905 a estação de Argolas foi substituída pela Estação São Carlos, cujo novo prédio foi inaugurado em 1927. Em 1935 a estação São Carlos foi rebatizada “Pedro Nolasco” em função da morte desse diretor da empresa.

<sup>6</sup> “Em pouco mais de quatro anos foram inaugurados 207 quilômetros de linha, o que fornece a média de 52 km/ano de avançamento, número singularmente expressivo se atentarmos nas tremendas dificuldades enfrentadas, quer de material, quer de ordem econômico-financeira, uma vez que as importâncias da garantia de juros, depositadas nos bancos, somente eram levantadas depois de inaugurados os trechos” (ARARIPE, 1954, p. 67).

<sup>7</sup> O tipo indica a proporção que será repassada ao tomador. Uma debênture de tipo 65 indica que o tomador receberá 65% do valor contratado, mas pagará os juros anuais sobre o valor integral. Para efeito de comparação, contratos de empréstimo praticados pela Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, para prolongamentos em território paulista, praticavam o tipo 90. Nesta Estrada de Ferro, embora a taxa de juros fosse de 5%, o prazo era de trinta anos, ao passo que na EFVM era de noventa anos. Cf. TOSI; FALEIROS, 2000.

<sup>8</sup> Ao menos no Brasil, as estimativas de Henry Gorceix para a existência de minério de ferro na região de Itabira eram conhecidas desde 1881 (BARROS, 2011, p. 56).

<sup>9</sup> Atual município de Corinto (MG), possuía uma estação da Estrada de Ferro Central do Brasil inaugurada em 1906.

<sup>10</sup> A EFVM deu continuidade às obras do ramal de Curalinho a Diamantina, concluindo-o em 1913. Em 1º de janeiro de 1923, cumprindo o decreto n. 15.844 de 14 de novembro de 1922, o governo federal tomou posse do ramal, entregando-o ao tráfego da Estrada de Ferro Central do Brasil.

<sup>11</sup> Controle este repassado à Itabira Iron Ore Co, em 1911.

<sup>12</sup> “A companhia se obriga a construir á sua custa, dentro do prazo fixado na clausula precedente, e a custear no ponto á margem da estrada que for julgado mais conveniente, de accôrdo com o Governo, um estabelecimento metallurgico, de installação aperfeiçoada, capaz de produzir, utilizando o minerio do paiz, uma média mensal de 1.000 toneladas de productos brutos de ferro, no mínimo” (DECRETO 30/12/1909). Cabe salientar que os termos desse decreto foram renovados diversas vezes, em 1916, 1924, 1926 e 1928, sendo considerado caduco em 1934, pelo Decreto n. 24.325 de 1º de junho de 1934 e cancelada a garantia de juros pelo Decreto 24.326, de mesma data, o que indica que a partir desse ano a EFVM não mais receberia a “garantia de 6% sobre o capital investido até o limite de 30 contos de réis (ouro) por quilômetro”.

<sup>13</sup> O decreto federal n. 7.773 de 1909, específico à EFVM, é utilizado como base para o decreto 8.019 de 1910, que “concede redução de fretes nas estradas de ferro federaes, isenção de direitos de consumo e outros favores aos individuos ou empresas que montarem no paiz estabelecimentos ciderurgicos”. Contudo, há uma diferença básica e determinante para os dois casos: no primeiro, a EFVM arcaria com o frete de oito réis por tonelada/quilômetro e no segundo, o governo arcaria com tal frete (DECRETO, 19/05/1910).

<sup>14</sup> Lista detalhada dos conglomerados internacionais estabelecidos em Minas Gerais por volta de 1909 e 1910 encontra-se em Barros (BARROS, 2011, p. 53-54). Há que se salientar que pela Constituição de 1891 não existia separação entre a propriedade do solo e do subsolo, de forma que as jazidas passaram a mãos estrangeiras por simples transações de compra de terra, a preço de terra (BARROS, 2011, p. 55). Com a divulgação em Estocolmo, verifica-se verdadeira corrida pelo ferro, procurando os investidores valer-se dos meandros de uma legislação insuficiente que permaneceu assim pelo menos até 1913. Somente por ocasião de uma Reforma Constitucional, em 1926, durante o governo de Arthur Bernardes, é que a Carta de 1891 foi alterada (SILVA, 2004, p. 132).

<sup>15</sup> “Dadas as adversidades internas e as dificuldades derivadas da guerra, o controle acionário da Itabira Iron Ore Co, foi passado a um grupo de banqueiros ingleses no período da guerra. E, 1919, já contando com a participação de capitais norte-americanos, foi vendida ao empresário Percival Farquhar, ex-representante da empresa no Brasil” (SILVA, 2004, p. 133). Salienta-se, contudo, que o “grupo” Farquhar também apresentava dificuldades econômicas após a Primeira Guerra Mundial, o que pode ser um dos elementos explicativos para o atraso da chegada em Itabira.

<sup>16</sup> Segundo Barros, essa lei segue de perto o pronunciamento de Arthur Bernardes em julho de 1919: “A exportação de minério, para ser fundido no exterior, nenhum benefício trará ao Estado, que deve exigir, pelos meios ao seu alcance, que aqui se façam instalações capazes de fornecer ao menos às nossas indústrias o metal necessário ao consumo do país. Para isso, bastará que o Congresso vote uma lei – o que reputo indispensável – reduzindo a 20, 40 ou 50 réis, por tonelada, o imposto de exportação do minério, para as empresas que fundirem e transformarem em ferro e aço no Estado pelo menos 5% do minério que exportarem, e elevando o mesmo imposto a 3\$000 para as que se recusarem à montagem de fábrica em território mineiro, nas condições citadas” (*apud* BARROS, 2011, p. 106).

<sup>17</sup> Referimo-nos aqui à receita proveniente do transporte de passageiros e cargas e das despesas de custeio dessas operações.

<sup>18</sup> Os valores em mil-réis foram deflacionados a partir do indicador de preços (1919 = 100), presente em Villela e Sizugan (2001, p. 433). (VN/IP) x 100.

<sup>19</sup> Para efeito de comparação, Philip Gunn (1989) nos apresenta os saldos operacionais da São Paulo Railway, estrada de ferro que ligava o porto de Santos a Jundiaí, no estado de São Paulo na década de 1930. As receitas operacionais eram em média 30% superiores às despesas, enquanto na EFVM, em média, para o mesmo período, as despesas eram superiores à receita em 7% considerando-se apenas os valores nominais para ambos os casos. Esta informação nos dá uma ideia de como o custo operacional dessa estrada de ferro era elevado, o que se explica pelo longo traçado de difícil geografia, baixa densidade demográfica da região, produção de pouca monta e baixos fretes (exclusive o café). Sem o acesso às minas de ferro era este o cenário que se colocava à EFVM.

<sup>20</sup> Em 1919 foi inaugurada a estação de Itá (Itapina), cujo objetivo era dividir os embarques de café na região de Colatina. A rigor, em termos de avanço da linha para o interior, a EFVM ficou, a partir de Cachoeirinha (1912), dez anos sem inaugurar nenhuma estação, sendo inaugurada a de Ipatinga em 1922. Ver Gráfico 1.

<sup>21</sup> Sobre esta estrada de ferro ver o texto de Saes, Fontanari e Oliveira (2013).

<sup>22</sup> Para a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro o frete do café era 2,59 vezes o frete da madeira (TOSI; FALEIROS, 2011). Duncan (1932) também já estabelecera uma elevada proporção entre transporte de café e rentabilidade das companhias ferroviárias.

<sup>23</sup> Em 1936, esta estação foi renomeada, tornando-se a estação Desembargador Drummond. Uma outra estação foi construída para o tráfego mútuo com a E.F. Central do Brasil, e nomeada São José da Lagoa. Ver gráfico 01.

<sup>24</sup> Aqui consideramos o ano de 1900 = 100, e os índices de preços para os anos de 1906 (estabelecimento da Caixa de Conversão) e 1932, 36,8 e 113,6, respectivamente (VILLELA; SUZIGAN, 2001, p. 433).

<sup>25</sup> Há que se considerar que as garantias de juros nunca foram suficientes para cobrir as despesas com a ampliação da estrada de ferro, entretanto, eram muito apreciadas pelos investidores pois, em geral, eram direcionadas à remuneração das debêntures.

<sup>26</sup> O estudo de Gustavo de Barros (2011) dá conta, com propriedade, dessa problemática, que só encontra algum desiderato em 1942, com a instalação da CSN.

<sup>27</sup> Ver listagem dos exportadores de café em anexo.

<sup>28</sup> A bibliografia especializada sobre a história das ferrovias no Brasil já destacou um conjunto de dificuldades vivenciadas pelas Companhias durante a Primeira Guerra Mundial. Ver, a título de exemplo, os trabalhos de Flávio Saes (1981), Paulo Roberto Cimó Queiroz (2004) e José Vieira Camelo Filho (2000).

<sup>29</sup> No Brasil, o National City Bank of New York começou a operar em 1915, no Rio de Janeiro, tornando-se o primeiro banco norte-americano no país (GARCIA, 2002).

<sup>30</sup> Em 1925, pela primeira vez, os debenturistas exigiram o pagamento dos cupons em franco-ouro. Cf. RELATÓRIO, 1927. Cabe destacar que entre o final de 1923 e o início de 1924, a desvalorização do franco se aprofundou com a cotação da libra saltando de 76,02 francos em outubro para 93,19 em março. Com a desvalorização do franco junto à libra (ouro), os compromissos financeiros internacionais da EFVM aumentavam substancialmente. Já em 1925, graças a um empréstimo de US\$ 100 milhões do Banco Morgan, a espiral ascendente da libra esterlina foi contida (MAZZUCHELLI, 2009, p. 79).

<sup>31</sup> Ver o texto de Rosenberg (1999).

<sup>32</sup> Agradecemos a Rodrigo Fontanari pela disponibilização dessa fonte cartorial.

<sup>33</sup> A título de comparação, em 1949, a relação toneladas/quilômetro (T/Km) da EFVM era de 362.058.833 enquanto a de outras ferrovias era muito superior: Central do Brasil: 1.528.266.000; Sorocabana: 1.366.277.076; Paraná-Santa Catarina: 709.810.222; Cia. Paulista: 657.837.314. Neste ano a EFVM possuía a sétima maior relação T/km entre as estradas de ferro brasileiras; já em 1952 passou a ocupar a terceira posição, sendo, desde os anos sessenta, a maior ferrovia de transporte de cargas do país, já no contexto dos embarques de minério de ferro (ARARIPE, 1954, p. 76).

<sup>34</sup> “A Companhia não pôde até hoje distribuir dividendo algum, sob qualquer forma, aos seus acionistas e não teve ainda no seu tráfego saldo, pois o regime é deficitário” (RELATÓRIO, 1933).

<sup>35</sup> Existiam armazéns reguladores do Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo em Muqui, ao sul do Espírito Santo, e na capital Vitória, além de um armazém para o café capixaba exportado para o Rio de Janeiro. De certo, essa estrutura construída antes da crise continuou a ser usada para a retenção dos estoques (FALEIROS; NUNES, 2013).

<sup>36</sup> Cabe considerar que a madeira era transportada por distâncias maiores, impactando negativamente na receita operacional.

<sup>37</sup> Os fretes eram calculados em toneladas por quilômetro percorrido. A cidade de Aimorés dista 200 km de Vitória.

<sup>38</sup> Alusão ao termo cunhado por Odilon Nogueira de Matos e consagrado na historiografia ferroviária brasileira (MATOS, 1974).

**Rogério Naques Faleiros.** Professor Adjunto IV – Departamento de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Política Social – Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas – UFES – Universidade Federal do Espírito Santo. Avenida Fernando Ferrari, 514, CEP 29075-910. Vitória, Espírito Santo, Brasil.

Recebido em 10/06/2015

Aprovado em 07/10/2015