

LUCAS MARIANI CORRÊA

**A *SOROCABANA RAILWAY COMPANY*: a relação de uma
empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais
(1907-1919).**

**ASSIS
2014**

LUCAS MARIANI CORRÊA

A *SOROCABANA RAILWAY COMPANY*: a relação de uma empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais (1907-1919).

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista para obtenção do título de Mestre em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade)

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

ASSIS
2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Maurício Amormino Júnior, CRB6/2422)

C824s Corrêa, Lucas Mariani.
A Sorocabana Railway Company: a relação de uma empresa ferroviária privada e as diretrizes governamentais (1907-1919) / Lucas Mariani Corrêa. – Assis, 2014.
136 f.

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras.

1. Estrada de Ferro Sorocabana. 2. Ferrovias – Brasil - História. 3. Sorocabana Railway Company. I. Oliveira, Eduardo Romero de. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Letras. III. Título.

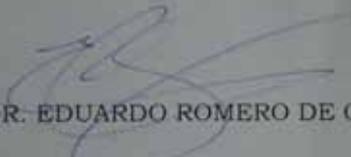
CDD: 385.06581
CDU: 93/99

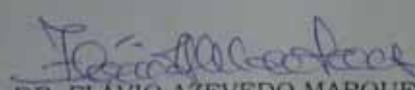
A 'SOROCABANA RAILWAY COMPANY': a relação de uma
empresa ferroviária privada com as diretrizes
governamentais (1907-1919)

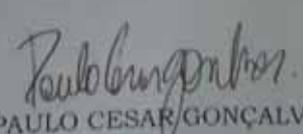
Dissertação apresentada à Faculdade
de Ciências e Letras - UNESP para a
obtenção do título de Mestre em
HISTÓRIA (Área de Conhecimento:
História e Sociedade)

Data da Aprovação: 31/07/2014

COMISSÃO EXAMINADORA


Presidente: PROF. DR. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA - UNESP/Assis


Membros: PROF. DR. FLÁVIO AZEVEDO MARQUES DE SAES - USP/São Paulo


PROF. DR. PAULO CESAR GONÇALVES - UNESP/Assis

Aos meus pais, senhor Antônio e dona Marly.

AGRADECIMENTOS:

Assim como todo trabalho, o desenvolvimento dessa pesquisa só foi possível de realização, com a ajuda imprescindível de algumas pessoas e instituições e que merecem meu agradecimento.

Primeiramente, meus pais e minhas irmãs, pelo apoio incondicional em tudo que faço e pelo apoio e crença nos meus estudos. Em conjunto aos meus familiares, não poderia deixar de agradecer minha companheira Gisele, pela compreensão e carinho todos esses anos, afinal, foi quem mais sofreu com os desníveis emocionais que este estudo proporcionou.

Em segundo, porém tão importante quanto meus familiares, meu orientador, prof. Eduardo Romero de Oliveira, por ser exemplar como orientador, professor, profissional, que se tornou um amigo de longa data. Sem ele, com certeza eu não teria conseguido chegar onde estou.

Gostaria de agradecer também todos meus professores, principalmente os da Graduação, que também foram meus professores na Pós-Graduação, por todos os ensinamentos sobre história e sobre a vida. Em especial os professores, Paulo Gonçalves e Áureo Busetto, enquanto professores, e pelas valiosas contribuições feitas durante a Qualificação e o prof. Paulo por participar da Banca de Defesa e mais uma vez contribuir muito para minha pesquisa.

Quero manifestar meu profundo agradecimento a todos meus amigos de graduação, que colaboraram com minha formação, não somente acadêmica, mas pessoal. Com medo de a memória falhar e esquecer alguém, deixo meu eterno agradecimento aos que passaram e continuam presentes em minha vida. Contudo, dois merecem especial agradecimento, pois acabaram se tornando meus irmãos: Paulão e Tadeuzão, muito obrigado por se tornarem minha família durante todos os anos de graduação e transformar Assis em lar.

Agradeço todos os funcionários da FCL-UNESP/Assis por toda ajuda ao longo de todos esses anos. Em especial para o pessoal do CEDAP, pessoas as quais convivi e aprendi muito e também do Departamento de História.

Agradeço também o pessoal do Arquivo Público do Estado de São Paulo, pela gentileza e ótimo serviço em todos esses anos de pesquisa e consulta. Agradeço o pessoal do Fundo SETRANS, pela ajuda com a localização de documentação.

Agradeço também o prof. Flávio Saes pela ajuda durante a pesquisa e por participar como membro da Banca. Muito obrigado por toda contribuição e ensinamentos durante a defesa e por email. Não poderia deixar de agradecer o prof. Paulo Queiroz por acompanhar minhas inquietações desde a graduação e durante o mestrado, obrigado.

Por fim, agradeço a FAPESP, pelo financiamento dessa pesquisa, sem o qual se tornaria muito difícil de ser realizada.

CORRÊA, Lucas Mariani. **A Sorocabana Railway Company: a relação de uma empresa ferroviária privada e as diretrizes governamentais (1907-1919)**. 2014. 136 f. Dissertação (mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2014.

RESUMO

No impulso do progresso no Brasil Império do século XIX, surgem as primeiras ferrovias. Surgiria, em 1875, a Estrada de Ferro Sorocabana. Durante os anos iniciais de República, o governo paulista, por meio da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, passou a desenvolver propostas para coordenar as ferrovias e sua expansão no estado, em prol de suas diretrizes de ocupação do território e da dinamização econômica. Durante esses mesmos anos, em 1907, a Sorocabana será arrendada para um grupo de empresários representados por Percival Farquhar, passando a fazer parte de um *holding*. Sob os anos de administração particular, de 1907 a 1919, ocorreram diversas mudanças, tanto com propostas do governo, até com pressões contra esse grupo. Tais fatos levaram ao rompimento de contrato e a volta dessa empresa à administração pública. Visto isso, nossa pesquisa tem por objetivo analisar primeiramente quais eram as propostas e diretrizes do governo para organização e desenvolvimento das ferrovias. Por fim, compreender qual o envolvimento e relação da *Sorocabana Railway Company* com tais diretrizes. Teremos como fonte, os Relatórios Anuais da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, os Relatórios de Presidente do Estado, Relatórios da própria empresa, além dos documentos administrativos e outros que envolvam nosso objeto.

Palavras – chave: Ferrovia; *Sorocabana Railway Company*; Século XX; Estado de São Paulo; Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

CORRÊA, Lucas Mariani. **The Sorocabana Railway Company: the relation of a private railway company and government guidelines.** 2014. 136 f. Dissertation (Master's degree in History) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2014.

ABSTRACT

On the propulsion of progress in Brazil Empire, at the 19th century, appear the first railroads. In 1875, crop out the Sorocabana Railway. During the early years of the Republic, São Paulo's state government, through the Agriculture, Trade and Public Works Department, initiate to develop proposals to coordinate of the railroads and their expansion in the state in favor of the state's guidelines of territory occupation and economical boost. Even during these years, in 1907, the Sorocabana will be lease by a businessmen group, represented by Percival Farquhar, becoming part of a *holding*. During the years under private management, from 1907 to 1919, many changes occurred on governmental proposals, even campaigns against this group domain on the railway activity. These facts lead to a contract rupture and the enterprise goes back to the public administration. Considering all this, our research goal is, first of all, to analyze which was the governmental proposals and guidelines, through the Agriculture Department, about the railways. Second, to comprise the involvement and relationship of the *Sorocabana Railway Company* with such guidelines. We use as research sources the Annual Reports of the Agriculture, Trade and Public Works Department; the Reports of the State's president; reports of the company; also the administrative documents and others documents which involves our object.

Key-words: Railroad; *Sorocabana Railway Company*; Nineteenth century; São Paulo's State; Agriculture, Trade and Public Works Department.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
Capítulo 1: O estado de São Paulo republicano: a tentativa do planejamento, estruturação e ocupação do território.	23
1.1. Governar significa modernizar: estratégias do governo republicano para atingir o progresso.	24
1.2 A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo do Estado de São Paulo: a tentativa de planejar, controlar e organizar o território.	31
1.2.1. “Virtudes públicas, empreendimentos privados”: O ideal e proclamação da República em São Paulo.	31
1.2.2 A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.	34
Capítulo 2: Políticas e direcionamentos ferroviários: As propostas da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas em relação ao sistema ferroviário Paulista.	49
2.1. Corpo técnico do Estado: Engenheiros, médicos, advogados.	58
2.2 A relação entre o Governo e as ferrovias.	65
Capítulo 3: Um empreendimento ferroviário particular: a complexa Sorocabana Railway Company	79
3.1 Empreendimentos ferroviários em São Paulo.	79
3.2 A origem do empreendimento: da fundação até a concessão estrangeira.	83
3.3 A <i>Sorocabana Railway Company</i> : uma empresa parte de um empreendimento.	87
3.3.1 <i>Farquhar e a Brazil Railway Company</i>	88
3.3.2 <i>A Sorocabana Railway Company</i>	91
3.3.2.1 De Cuba ao Brasil: A formação do Sindicato Farquhar.	93
3.3.2.2 O arrendamento e os anos iniciais da <i>Sorocabana Railway Company</i>	97
3.3.2.3 Anos de crise: dificuldades financeiras, uma campanha de oposição e o rompimento do contrato	107
CONSIDERAÇÕES FINAIS	122
REFERÊNCIAS	126
FONTES DOCUMENTAIS	126
BIBLIOGRAFIA.....	128

INTRODUÇÃO

Durante os anos do século XXI, podemos afirmar que a temática da ferrovia voltou a ocupar lugar de destaque em discursos e propostas políticas/governamentais e, conseqüentemente, na mídia. Como propostas políticas/governamentais, notamos principalmente a preocupação da reutilização da ferrovia com objetivos turísticos. Em alguns casos positivos, esses empreendimentos acabaram contribuindo para rememoração social. Ao analisarmos os empreendimentos ferroviários, mesmo os de exploração turística, notamos que, em sua grande maioria, são desempenhados por empresas privadas.

No estado de São Paulo, a ferrovia ainda é utilizada como transporte de cargas. Esse transporte que outrora, na mais recente memória, fora desempenhado pelo Estado, denominado de *Ferrovias Paulistas S.A.*, FEPASA, atualmente é desempenhado pela multinacional *América Latina Logística*, ALL. Essa empresa detém a concessão de exploração de toda a malha ferroviária paulista, dos estados do Sul do país e de partes da malha do Mato Grosso do Sul.¹ Essa concessão da exploração da malha ferroviária e material rodante se define por um determinado período de anos. Nesse sentido, como disserta Guilherme Grandi, durante o processo de re-privatização nos anos de 1990, o Brasil teria optado pelo transporte de cargas, em detrimento do de passageiros. Para Grandi, tal escolha se deve a questões econômicas. Esse pesquisador afirma que,

[...] do ponto de vista econômico, o transporte de passageiros sempre foi deficitário – não só no Brasil, mas no mundo inteiro – o que o torna necessariamente dependente de estímulos e incentivos governamentais, a exemplo das várias formas de subsídio existentes hoje e no passado (GRANDI, 2010, p.18).

¹Informações retiradas do próprio site da empresa. http://pt.all-logistica.com/all/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27059

Podemos observar no mapa a seguir, as concessões ferroviárias da ALL e de outras empresas, que fazem parte das re-privatizações dos anos de 1990.



Figura 1: Atual Sistema Ferroviário brasileiro (2011). Fonte: Pesquisa CNT de Ferrovias, 2011.

Em vista dessas concessões, principalmente no Sudeste brasileiro, podemos afirmar que se essa prática do Estado, de ceder concessões para uma empresa e/ou grupo empresarial explorar o transporte ferroviário, estende-se desde o período inicial da construção ferroviária brasileira. Desde o início das primeiras propostas de

exploração e construção de ferrovias no Brasil, durante o período Imperial, era comum o Estado ceder concessões para um grupo ou investidor particular para a realização de tal feito. As ferrovias paulistas surgiram principalmente de capital privado, como veremos no desenvolver dessa pesquisa. Contudo, durante os anos iniciais do período Republicano, surgiria um grupo que dominaria por diversos anos as concessões ferroviárias paulistas e do Sul do Brasil, sob o nome de *Brazil Railway Company*. Atualmente, tal tipo de empresa nos parece normal, contudo, como veremos, no período não era assim. Esse *holding* iniciaria suas concessões das ferrovias paulistas com a Estrada de Ferro Sorocabana, que será administrada pela *Sorocabana Railway Company*, a qual nos propomos a compreender no decorrer deste trabalho.

Visto isso, devemos ressaltar que, compreender historicamente um meio de transporte, ou uma empresa que desempenha esse serviço, exige certos cuidados. De acordo com o historiador Paulo Cimó Queiroz, ao realizar tal estudo, devemos evitar a tendência em analisar os meios de transportes de um ponto puramente técnico, ou seja, de forma que sirva simplesmente para estabelecer ligações entre espaços distintos, como se fosse algo “natural”. “De fato, em se tratando de sociedades humanas, as necessidades, bem como os meios destinados a satisfazê-las, são sempre *sociais*, isto é, são mediadas e definidas pelos variados interesses” (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011, p 99).

Esse pesquisador ressalta que, os meios de transportes têm um papel “ativo”, ou seja, podem modificar, ou mesmo criar novas circunstâncias, e não se ajustam simplesmente às já existentes. Os meios de transporte seriam resultado da associação entre as determinações econômicas e as “injunções do universo da política”. Ou seja,

pelas vias de comunicação, de qualquer tipo ou natureza, não somente se realizam as trocas comerciais e econômicas; se provêm de recursos e gêneros alimentícios as populações urbanas, se estabelece a ligação entre os centros de consumo e os de produção, se atende às comunicações dos exércitos, ao transporte e ao abastecimento de tropas, como ao tráfico internacional de viajantes, mas também se produz e se intensifica a propagação de ideias e de culturas diferentes, se fecundam as civilizações,

umas pelas outras [...]. Não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura, as ideias e os costumes que circulam ao longo dos caminhos (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011, p 101).

Partindo dessa compreensão, ou seja, dos meios de transporte como algo complexo, propomo-nos analisar a *Sorocabana Railway Company*. Nesse sentido, devemos salientar que a ferrovia, enquanto tema, foi amplamente estudada na historiografia brasileira, principalmente, as ferrovias paulistas. Assim, achamos prudente compreender e demonstrar como esse meio de transporte foi abordado em diferentes estudos.

Essa bibliografia aborda os mais diversificados aspectos das empresas ferroviárias e/ou suas relações com o governo e com outras atividades econômicas. Entre os trabalhos que se dedicam a este tipo de estudo estão, principalmente, os que abordam a relação das ferrovias com o café, como o realizado por Odilon Nogueira Matos. Esse autor buscou dissertar sobre a trajetória das ferrovias paulistas. Para tanto, reconstrói a instauração desse meio de transporte não só em São Paulo, mas, em todo o Brasil (MATOS, 1990).

Matos faz uma rica reconstrução da trajetória da história da ferrovia, indo desde as primeiras leis até a implantação dos trilhos. Além disso, o historiador demonstra uma sistematização desses estudos, baseando-se em autores anteriores a ele. Tal teoria divide a história ferroviária brasileira em quatro fases. A primeira, a descreve como a dos ensaios fracassados de construções e implantação de ferrovias, porém, estes ensaios terão mérito como base para as conquistas posteriores. A segunda fase é a das concessões realizadas pelo governo com seus favores de zonas privilegiadas e garantia de juros. Na terceira, o autor trará os decorridos a partir de 1880. Nessa fase, as estradas são construídas ainda com privilégio de zona, mas já se dispensam as garantias de juros. Por fim, em 1891 inicia-se a quarta e última fase. Esta será, em suas próprias palavras, “definida pelo regime de plena liberdade: a atividade ferroviária, em completo desenvolvimento, emancipa-se da proteção do Estado, tornando-se livre a qualquer um a construção

de estradas de ferro, com a única restrição de respeitarem-se os direitos adquiridos” (MATOS, 1990, p. 69).

Ainda nessa relação, café e ferrovias, podemos citar Thomas H. Holloway; e Pierre Monbeig.² Mesmo dedicando poucas páginas à problematização das ferrovias, também as relacionam estritamente à expansão da cultura cafeeira. Além das ferrovias, esses autores relacionam o povoamento do interior do estado paulista à cafeicultura e seu desenvolvimento (HOLLOWAY, 1984; MONBEIG, 1984). Outro autor que também referencia a relação da ferrovia com a cafeicultura é Flávio Saes. Abordando o período que compreende de 1870 a 1940, ele buscará compreender o declínio do transporte ferroviário paulista através do estudo das principais ferrovias: Companhia Paulista, Companhia Sorocabana, Companhia Ituana e Companhia Mogiana. Para tanto, o autor fará um estudo econômico sobre elas (SAES, 1981).

Em outro estudo, Flávio Saes demonstra que o Governo, para concretizar suas propostas políticas, cedia concessões dos serviços públicos básicos, principalmente das ferrovias, para particulares. Saes mostra como essa relação entre público-privado era vantajosa para ambos os lados, apontando, por sua vez, que em muitos casos, a formação ou o desenvolvimento de uma determinada região se devia a iniciativas particulares. Ainda, não obstante à ressalva de Paulo Queiroz, mesmo não negando a relação entre café e ferrovias, esse autor pontua que estas não devem ser compreendidas como mero apêndice da cafeicultura. Nesse sentido, nos atenta ao fato de que, já em finais do século XIX, havia uma contradição latente entre os dois segmentos econômicos. As ferrovias enquanto empresas, buscavam objetivos distintos da cafeicultura: seus próprios objetivos de rentabilidade (SAES, 1986).

Sob outra perspectiva, podemos citar Ana Célia Castro. Essa autora utilizará as ferrovias enquanto empreendimento, para compreender a entrada de capital

² Cabe observar a grandiosidade das obras desses dois pesquisadores e suas contribuições para historiografia e para área de humanidades em geral. Ambos os autores contribuíram como base para diversos estudos que vieram a ser realizados posteriormente, principalmente, os que se dedicaram em suas pesquisas à temática da formação territorial e social paulista. Ainda hoje, são obras importantes e que em muito contribuíram para nossa pesquisa.

estrangeiro no Brasil. Visando a mudança de suas características na passagem do século XIX para o XX, ela propõe uma divisão da história ferroviária brasileira em duas grandes ondas. A primeira se estende da década dos anos sessenta, do século XIX, até 1902 (CASTRO, 1979).

Entretanto, ela divide a Primeira periodização em quatro partes. Dos anos de 1860 até 1875, de 1876 até 1885, de 1886 até 1896 e de 1897 até 1902. Ao explicitar o primeiro subperíodo, afirma que devido à Guerra do Paraguai, que acabou por desestabilizar a economia interna do Brasil e desencadear a má fase do café, o país pouco atraiu capitais estrangeiros. Porém, demonstra que grande parte do capital foi atraída para a construção de ferrovias. Já entre 1876 e 1885, afirma que ocorrerá a aceleração da expansão ferroviária no país. Explicitando tal fato, Castro descreve que de forma geral, o empreendimento ferroviário acabou por se tornar a solução para recuperação da crise econômica que os países europeus viviam nesse período, principalmente, a Inglaterra. Na terceira subperiodização as principais linhas ferroviárias já estariam concluídas, ou em fase de término, levando, segundo a autora, a uma diminuição de investimentos nesse empreendimento. Por fim, a quarta subperiodização, desse período (entre 1897 a 1902), a autora demonstra que as ferrovias ainda eram as maiores responsáveis pelos investimentos dentro do grupo de serviços básicos (CASTRO, 1979, p. 46-56).

A segunda grande periodização proposta, de 1903 até 1913, será o ponto de partida para a compreensão de nosso objeto, a *Sorocabana Railway Company* enquanto uma empresa ferroviária particular. Ana Célia Castro informa-nos que entre esses anos, os investimentos em ferrovias aumentaram. Tal fato é descrito como um “novo auge” ou uma “nova onda” das companhias de estradas de ferro (CASTRO, 1979, p.94-101).

Na tentativa de compreender e problematizar a ação do Estado com empresas ferroviárias e investidores privados, podemos citar Paulo Cimó Queiróz. Nessa obra, Queiróz se baseia em teorias da história econômica e política para problematizar as ações políticas e relações de poder envolvidas na criação da ferrovia Estrada de

Ferro Noroeste do Brasil. Ao discutir sobre os financiamentos feitos para as construções da estrada de ferro, o autor ressalta a relação de interesses públicos e privados. Nessa dinâmica, o historiador releva haver por um lado, os interesses públicos – as políticas de segurança nacional, ocupação dos “sertões” brasileiros – e por outro, os interesses privados de explorar uma atividade econômica (QUEIROZ, 1997).

Em outra obra, Paulo Queiroz problematiza a construção e expansão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, demonstrando as diferenças estratégicas que a construção dessa ferrovia teve nos “dois lados do rio”, São Paulo e no antigo Mato Grosso. Esse historiador expõe ao longo de sua obra, a existência ou inexistência da intervenção do Estado na construção dessa ferrovia. Durante os anos da conclusão do trajeto dessa estrada de ferro, o autor ressalta as mudanças de diretrizes e propostas realizadas para que tal empreendimento fosse concluído. Do Lado paulista, a viabilidade econômica, do lado mato-grossense, questões de segurança nacional e políticas de ocupações dos espaços vazios. Por fim, esse autor define que as ferrovias no Brasil, mesmo que em menor grau, sempre tiveram em seus projetos anseios políticos nacionais (QUEIROZ, 2004).

Na tentativa de compreender também a ferrovia sobre outros aspectos, além dos relacionados à cafeicultura, temos Francisco F. Hardman. Influenciado por uma história com bases na teoria *Thompsoniana*, ele analisa a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ligando-a às aspirações de uma sociedade burguesa. Hardman problematiza superficialmente o mundo do trabalho/trabalhador e insere esses indivíduos na ideia de moderno que a ferrovia representava, ou almejava alcançar. Assim, retrata como a sociedade em processo de modernização buscava o novo e, neste sentido, demonstra a fantasmagoria que envolve a modernidade. Para esse pesquisador, fantasmagoria seria a rapidez das transformações ocorridas na sociedade, e de como tudo é esquecido e deixado à margem pelo novo. Nessa perspectiva, a ferrovia também se tornaria uma fantasmagoria, pois o símbolo que ela representava antes, de progresso, de modernidade, é deixado no vazio, no imaginário popular (HARDMAN, 2006).

Diversos outros autores trabalham a ferrovia em função da compreensão da História do trabalho/trabalhador no Brasil. Muitos problematizam a questão da mão de obra empregada em sua construção e funcionamento, sua origem e o tipo de organização de trabalho. Dentre esses, podemos encontrar Maria de Fátima Salum Moreira, que também estuda a Sorocabana. Essa pesquisadora, utilizando fontes oficiais da empresa e periódicos, reconstrói a trajetória das lutas e conquistas dos trabalhadores ferroviários. Demonstrando as maneiras pelas quais os trabalhadores resistiam às condições impostas pela empresa de diversas maneiras: demorando demais para realizar determinados serviços, roubando ferramentas e fazendo greves (MOREIRA, 2008).

Outro pesquisador que também tem como objeto as relações de trabalho dos funcionários da Sorocabana é Adalberto Coutinho Araujo Neto. Esse historiador demonstra as práticas e estratégias dos trabalhadores ferroviários contra o sistema disciplinar da empresa, durante os anos de 1930. Segundo Araujo Neto, os ferroviários, por diversos meios e modos, como a criação de periódicos como “O Apito”, e se organizando em sindicatos, conseguiram lutar por melhorias em prol das condições de trabalho. Contudo, demonstra também que dentro dos grupos dos próprios trabalhadores, havia divergências ideológicas, o que gerava conflitos (ARAUJO NETO, 2006).

Nessa mesma direção, podemos citar Liliana Petrilli Segnini, que demonstra ao longo de seu trabalho, as estratégias das empresas ferroviárias, nesse caso, da Companhia Paulista, e o poder de disciplina exercido sobre o seu operariado. Segnini observa que essas estratégias passaram por três períodos. O primeiro seria aos moldes do sistema senhor-escravo. O Segundo, ao do paternalismo. E por fim, o terceiro, que se baseou nas ideologias do *taylorismo*. A autora constata que a mão de obra ferroviária exigida pela empresa deveria ter um grau técnico necessário, não correspondido pelo trabalhador nacional. A empresa passaria a se utilizar da imigração para preencher suas necessidades. Essa mão de obra, segundo Segnini, trouxe consigo uma consciência diferente da nacional, que já era habituada ao regime de trabalho escravocrata. Consequentemente, passou-se a exigir melhorias

em prol dos trabalhadores. Assim, já com a dependência dessa mão de obra especializada, os empresários passam a ceder alguns benefícios. Contudo, Segnini demonstra que sempre houve a relação controle-resistência, entre patrão e operariado (SEGNINI, 1982).

Em análise distinta das anteriores, Gilmar Arruda dedica uma parte de seu estudo às ferrovias. Arruda, apoiando-se nas teorias de história cultural – na ideia de “representação” de Roger Chartier e no “poder simbólico” de Pierre Bourdieu –, demonstra como as ferrovias foram elementos causadores de mudança no imaginário social. Segundo esse historiador, a ferrovia teria sido, inicialmente, responsável por ligar o então “longínquo sertão” às cidades. Com isso, esses locais fixavam-se na dinâmica do progresso, deixando de ser atrasados. Arruda observa que as ferrovias foram responsáveis por mudar o cenário Brasileiro, em vista das dicotomias: progresso-atraso e cidades-sertões, uma vez que, o anúncio da chegada dos trilhos fez com que surgissem diversas outras cidades (ARRUDA, 2000).

Próximo dessa compreensão, podemos citar a obra de Nilson Ghirardello. Ghirardello demonstra como as ferrovias foram responsáveis pela formação e colonização do interior do estado paulista, os denominados “sertões”. Em seu estudo, essas regiões se limitam às cidades e áreas por onde se estenderão os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Esse pesquisador disserta que a ferrovia se tornou uma empresa que desempenhava diversas atividades econômicas, como uma empresa de colonização, pois além de vender gado, vendia também loteamentos para formar cidades em suas margens e movimentar o comércio da região. Nesse sentido, as empresas ferroviárias planejavam as cidades antes de suas expansões de trilhos. Assim, compravam, ou conseguiam por meio das concessões, as áreas por onde passaria a linha férrea, e as loteavam. Além disso, Nilson Ghirardello observa que a ferrovia foi responsável pela inovação na formação de núcleos urbanos, os quais surgiam antes tendo as igrejas como ponto central; passaram a partir de então a ter a estação como referência. Ainda referencia que, posteriormente ao surgimento das ferrovias, formaram-se algumas cidades planejadas (GHIRARDELLO, 2002).

A temática da ferrovia também ocupou um lugar nos estudos de gênero. Nesse sentido, podemos destacar a obra de Lídia Maria Vianna Possas, cujo estudo traz uma nova perspectiva de análise do mundo ferroviário, tomando como ponto de partida as relações criadas nesse universo, e dando especial atenção às questões que envolvem a participação das mulheres, a partir do universo de trabalho na ferrovia do Oeste Paulista, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nos anos de 1930 a 1940. O foco central de sua análise se concentra nas “mulheres que viveram junto com os trens e trilhos” na cidade de Bauru, na perspectiva de “apreender as possibilidades de transformação, de mudanças sociais”, além das representações que sobre elas acabam sendo imputadas pela sociedade (POSSAS, 2001).

Entre abordagens mais recentes que estudam a ferrovia podemos citar a organizada por Cristina Campos, Eduardo Romero de Oliveira e Maria Lucia C. Gitahy. Essa obra é resultado de uma coletânea de artigos que envolvem os temas: cidade, suas inovações técnicas e tecnológicas, sua formação, a discussão de imaginários que envolvem o tema e, há também, alguns artigos dedicados à temática da ferrovia. Os artigos que tratam sobre a ferrovia têm em comum as novas abordagens que envolvem esse objeto de pesquisa. Dentre elas, está a discussão da inovação tecnológica da ferrovia, o avanço industrial causado por ela, a discussão de memória e ferrovia e as diversas atividades econômicas que ela exercia, ou seja, assinala não apenas a sua relação com a cafeicultura (CAMPOS; OLIVEIRA; GITAHY, 2011).³

Por fim, temos o livro organizado por Alcides Goularti Filho e Paulo R. Cimó Queiroz. Essa obra reúne artigos de pesquisadores de todo o Brasil, que discutem a história dos diversos tipos de meios de transporte, desde o ferroviário, passando pela navegação, até chegar às vias terrestres. Esses artigos diversos buscam compreender e desenvolver um aporte teórico-metodológico sobre a história dos

³ Os artigos referenciados são: *O público e o privado na expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo no início do século XX*, de Sidney Piochi Bernardini; *Cidades e Ferrovia*, de Nilson Ghirardello; *Ferrovia e Urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962)*, Cristina de Campos; *Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1957)*, de Eduardo Romero de Oliveira e Fernanda Henrique Aparecida da Silva.

meios de transporte, como os responsáveis pela formação socioeconômica, política e até mesmo cultural de diversas regiões (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011).

Vistas algumas obras que se dedicaram à ferrovia e às suas diferentes abordagens, podemos afirmar que, ao estudar uma empresa ferroviária, devemos compreendê-la como um empreendimento plural. Neste sentido, buscaremos compreender a *Sorocabana Railway Company* e seu envolvimento com as diretrizes governamentais do estado de São Paulo durante o período republicano. Essas diretrizes governamentais estarão presentes e serão determinadas pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (SACOP). Demonstraremos que o Governo de São Paulo utilizará essa ferrovia para atingir seus objetivos em diversos momentos. Primeiramente, para obter crédito e levantar capital para dar prosseguimento à sua política de valorização do café, cederá concessões de exploração ao grupo de empresários estrangeiros representados por Farquhar. Em um segundo momento, por necessidades distintas e receios, acabará rompendo esse contrato e retomando a administração da Sorocabana.

Para compreendermos a relação entre a empresa ferroviária particular e as propostas da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas; dividimos nosso trabalho em três capítulos. Antes de prosseguirmos a explicação dos capítulos seguintes, devemos nos atentar, nesse momento, a uma questão que será importante em nosso primeiro capítulo e ao longo de nossa pesquisa: quem eram os representantes dessa elite, que será responsável pela instauração da República? Essa questão é amplamente discutida pela bibliografia especializada nesse período.

⁴ Partimos, nesse momento, da compreensão de elite proposta por Noberto Bobbio. Para Bobbio, “em uma sociedade, existe sempre, e apenas, uma minoria que, por várias formas, é detentora do poder, em contraposição a uma maioria que dele está privada”. Bobbio destaca que esta minoria detém o controle do campo político na maioria das sociedades tradicionais ou modernas (BOBBIO, 1998, p.386).

⁴ Para maiores informações sobre as diferentes propostas metodológicas sobre da elite, ver: NORONHA, 2009, p. 33-53.

Para compreender a formação da elite brasileira, nos basearemos em José Murilo de Carvalho, acreditando ser o que melhor caracterizou a teoria das elites políticas, desde o período Imperial. Carvalho, ao analisar as elites brasileiras durante o período imperial, observa que, inicialmente, o exército e a igreja não exerceram grandes influências. O poder de decisão se limitava aos burocratas. Tal fato se deve à transferência do modelo de elite política portuguesa para o Brasil. O pesquisador pontua que essa elite era unificada e representada por letrados. Ou seja, o estudo de ensino superior, principalmente em Coimbra, era um elemento marcante e determinante dessa elite política dominante. Em sua maioria, ela tinha formação jurídica. Contudo, Carvalho ressalta que já em finais do século XIX, no Brasil, o que pode também observado em São Paulo, esse modelo dá espaço a uma parcela da população que almejava poder político, pois detinha o poder econômico. Carvalho então define que a elite brasileira no final do século XIX seria composta por representantes do Governo (antigos funcionários públicos e políticos); por Letrados/Profissões (professores, advogados, jornalistas); e por último, por representantes dos setores econômicos (proprietários rurais, banqueiros, industriais e comerciantes) (CARVALHO, 2002).

A pluralidade dessa elite será responsável pela instauração da república no Brasil. Será a partir dessas definições que compreenderemos, ao longo de nossa pesquisa, as elites e também a composição do Governo. Feitas tais ressalvas, podemos dar sequência à explicação dos capítulos.

No primeiro, traçaremos, em linhas gerais, a estruturação da SACOP. Demonstraremos nessa primeira parte as políticas dessa Secretaria e do Governo paulista, voltadas para as tentativas de inserir o Estado na dinâmica do mercado internacional, buscando atrair e gerar capitais. Nesse primeiro momento, definiremos as atividades gerais da SACOP, utilizando uma historiografia sobre os temas abordados e, como fonte documental, os Relatórios anuais dessa Secretaria e do próprio Governo.

No segundo capítulo, por sua vez, nos deteremos nas diretrizes da Secretaria de Agricultura voltadas para a viação férrea. Nessa segunda parte de nossa pesquisa, demonstraremos a tentativa do governo de criar um plano geral de viação. Além disso, ressaltaremos quais foram as propostas da SACOP para coordenar o desenvolvimento da malha ferroviária e como a *Sorocabana Railway Company* se encaixava nessas propostas para regular as demais empresas ferroviárias.

Já no terceiro capítulo traçaremos, em linhas gerais, a história dessa companhia ferroviária. Contudo, focaremos sua atividade no período em que pertencia ao grupo de Percival Farquhar. Neste capítulo, por meio dos Relatórios Anuais da própria empresa, documentos avulsos e dos contratos e memoriais elaborados pela empresa e SACOP, tentaremos compreender como essa empresa funcionou. Traremos à compreensão quais foram seus projetos de desenvolvimento, quais deles se concretizaram e como essa empresa se relacionou com as diretrizes governamentais traçadas pela SACOP. Além disso, demonstraremos ainda, onde se inseria a *Sorocabana Railway Company* na relação entre *Brazil Railway Company* (arrendatário da Sorocabana) e suas propostas e divergências com o governo.

Por fim, em suas devidas proporções e sem extrapolar nossa proposta de análise e objeto, demonstraremos no decorrer dos três capítulos quais as mudanças propostas pelo governo Republicano que de fato extrapolaram o discurso e se eram ou não inovadoras, ou simplesmente continuidade da política e governo Imperial.

Capítulo 1

O estado de São Paulo republicano: a tentativa de planejamento, estruturação e ocupação do território.

Nesse primeiro capítulo, de forma introdutória à nossa proposta de pesquisa, temos por objetivo demonstrar, em linhas gerais, a formação das diretrizes do Governo Republicano Paulista em sua tentativa de estruturar e colonizar o território do estado. Para tanto, traremos inicialmente à compreensão da formação das propostas do Governo Republicano. Em segundo, demonstraremos a formação de uma Secretaria que será responsável por essas atividades a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, incumbida da coordenação do desenvolvimento do território em vista das propostas que correspondiam aos interesses do Governo Republicano de São Paulo. Ao longo desse capítulo, cabe ressaltar que, trabalharemos apenas questões que acreditamos se ligarem e influírem em nosso objeto, deixando de lado as demais atividades desempenhadas pela SACOP. Essas atividades serão: a imigração/colonização e agricultura. Feitas tais ressalvas, partimos para a compreensão do período.

Nesse sentido, a configuração do desenvolvimento brasileiro, ou de forma mais específica, dos diferentes estados brasileiros se deu por meio de construções e heranças de políticas de desenvolvimento que se arrastaram ao longo dos anos, desde o Brasil Imperial até o Brasil Republicano. Após a proclamação da República, tentou-se transformar um país de dimensões continentais, com locais tidos como “abandonados” pelo governo, em um país coeso, uma nação. Vale salientar que durante o governo imperial, já se tentava criar a ideia de Nação. No entanto, foi durante os anos iniciais da República que essa ideia passou ser o centro das políticas e diretrizes governamentais.

Essa nação deveria ser moderna, acompanhando a corrida do que era o progresso internacional. Para tanto, os republicanos transformaram em diretrizes governamentais o que deveria ser feito para atingir tal progresso. O Governo passou a investir em suas propostas de “modernidade e progresso”, tornando-as palavras de ordem. Procurava vender uma imagem de modernidade em um ambiente conturbado, onde as “lembranças” da escravidão e da violência ainda eram fortes e reais. Contudo, o Brasil entrava no novo século XX, como as demais nações, confiante de que poderia “domesticar o futuro, prever e impedir flutuações”, seria o “tempo das certezas” (COSTA; SCHWARCZ, 2000, p. 12-14).

O mundo vivia o momento da *belle époque*, onde a ciência e a grande evolução tecnológica estavam em pleno vigor. As Exposições Universais demonstravam máquinas, técnicas e inventos cada vez mais sofisticados. No Brasil, não poderia ser diferente (Cf. COSTA; SCHWARCZ, 2000, p. 15 – 25; SEVCENKO, 1998, p. 7-36). Contudo, cabe observar que aqui esses avanços, buscando o progresso, se deram de forma peculiar e diferente dos casos europeus.

1.1 Governar significa modernizar: estratégias do governo republicano para atingir o que determinava por progresso.

Na tentativa de se legitimarem no governo do país, os republicanos definiram alguns eixos estratégicos, transformando-os em diretrizes governamentais. Essas diretrizes seriam baseadas nas ideias de transformação e adequação do Brasil à modernidade. Entretanto, para compreendermos tal fato, devemos compreender, antes, o que seria para eles tal modernidade. Diversos autores trabalham essa ideia proposta pelos Republicanos.

Dentre esses autores, escolhemos partir das observações de Maria Tereza de Chaves Mello. De acordo com essa pesquisadora, a modernidade instituída pelos republicanos se daria inicialmente no campo semântico, isto é, na oratória de sua propaganda, nas falas dos próprios adeptos e partidários, nos panfletos e jornais. A República, em contraposição à Monarquia, seria associada ao caráter positivo, às

“ideias de liberdade, soberania popular, chefe eleito e responsável, talento ou mérito, cidadania, energia, progresso, federalismo, ciência. Enfim, de um lado, o passado; de outro, o futuro” (MELLO, 2008, p. 15).

Mello ainda nos atenta para a compreensão de como o ideal de modernidade e progresso dos Republicanos se difundiu no meio social. Segundo essa historiadora, a partir da década de 1870, novas ideias, aliadas às alterações socioeconômicas, penetraram intensamente na sociedade letrada brasileira e – como ela mesma questiona – talvez não só ela.

A mais profunda mudança por elas produzida foi a de dar um conteúdo histórico à já difundida e assimilada noção de progresso, noção que, agora, extravasava o campo dos avanços materiais que, entretanto, tanto maravilhavam os contemporâneos, orgulhosos do seu tempo. Valendo-nos de códigos visuais da época, alcançar o progresso exigia o embarque no trem da evolução rumo à estação “civilização”. Um lugar prefigurado de paisagem definida. Dito em outra escala: uma teleologia que dava direção e sentido ao tempo linear ascendente. A novidade de uma ideia de tempo que tem significado e é significante (MELLO, 2008, p. 18).

Segundo essa pesquisadora, as “novas ideias” do período, todas materialistas, se uniram ao positivismo de Comte e aos ideais evolucionistas de Spencer⁵,

[...] que era uma instrumentalização das teorias de Darwin para interpretar as sociedades humanas. O que cabe destacar é que elas foram capazes de renovar profundamente a mentalidade. Em primeiro lugar, porque mexeram com a ideia de tempo, e depois, porque instauraram um verdadeiro culto à ciência, que passou a ser o selo exclusivo de garantia de legitimidade na explicação sobre qualquer fenômeno, natural ou social (MELLO, 2008, p. 18-19).

Contudo, a autora afirma que essas filosofias não foram objetos de debates, e poucos aderiram integralmente a uma ou outra, mas elas serviram de base para pensar as “questões”⁶ brasileiras, participar de debates por reformas e para discutir o conteúdo de identidade nacional. “Nessa cultura científica e democrática o regime

⁵ Sobre a relação das teorias de Spencer associada ao positivismo de Comte, difundidos nesse período vide: GRAHAN, 1973. p. 241-260.

⁶ Mello ainda contribui com o entendimento do termo “questão”, que segundo ela era largamente praticado em meados do século XIX, principalmente na Europa, onde havia se dado a “Questão do Oriente”, por exemplo. “Aqui também se abusou dessa terminologia. Além das famosas ‘Questão Religiosa’ e ‘Questão Militar’, os periódicos comentaram, dentre outras, a ‘questão sanitária’ ou mesmo a ‘questão dos vinhos do Porto’” (MELLO, 2008, p. 19).

republicano era uma necessária culminância política”, tornando-se para as elites o único futuro possível (MELLO, 2008, p. 19-20).

Não obstante às propostas de Mello, Lilia Moritz Schwarcz propõe que esse regime se basearia na ideia francesa de modernidade. A cidade se tornaria o ponto de partida para distinguir o progresso do atraso. A sociedade se livraria dos moldes da sociedade estratificada do período imperial, para adentrar outro patamar, no qual as teorias de racismos cientificistas predominavam. Tudo era puramente medido pela ciência. A cidade passaria a ser o “turbilhão” da representação desse período (SCHWARCZ, 2012, p. 19-29).

Visto isso, podemos partir para a compreensão das propostas desse Governo Republicano, para instaurar suas propostas de mudanças e se consolidar no poder. Para tal, esse Governo instituiria alguns eixos estratégicos. O primeiro eixo estratégico seria o da ocupação dos espaços ditos “vazios”, ou denominados “sertões”. Podemos incluir dentro dessa denominação o oeste paulista, o antigo estado de Mato Grosso, que ia até o Amazonas, locais tidos como “desabitados” pelo governo republicano brasileiro e pela população.⁷

Gilmar Arruda afirma que as propostas de ocupação desses espaços “vazios” ou “oestes” estavam presentes desde o século XIX, e até mesmo anteriormente. Com a preocupação de assegurar os limites de seu território, os portugueses já identificavam os espaços não explorados e distantes como “vazios”, “sertões”. Porém, é no período inicial e de consolidação da República que esses questionamentos sobre a ocupação desses espaços retornam com força entre os ideários das elites dirigentes, na tentativa, como já salientado, de constituir uma integridade nacional (Cf. ARRUDA, 2000, p. 103 e AMADO, 1995, p. 145-151).

Para compreendermos tal fato, devemos nos ater à problemática do significado próprio do termo “sertão”, compreendendo-o historiograficamente. Para

⁷ Cabe observar que, na maioria dos casos, existia nesses locais populações indígenas e uma pequena parcela de moradores que tentaram “ocupar” essa região anteriormente às políticas de colonização do governo republicano.

tanto, partimos da ideia de que ele sofreu diversas ressignificações ao longo das mudanças nas sociedades.

De acordo com José Carlos Ziliani, os termos “sertão”, “oeste” ou “espaços vazios” foram construções simbólicas “para representar determinados espaços, em geral desconhecidos ou conhecidos precariamente”. São lugares imaginados, construídos e postos em articulação com a colonização. Esse autor observa que a ideia do “sertão” surgiu para determinar o lugar do(s) outro(s), sempre de forma generalizante e homogeneizante. Essa determinação se dava de forma depreciativa e negativa sobre esses “locais”, na tentativa de concretizar o local de quem olha como o correto, o verdadeiro (ZILIANI, 2010, p.11-12).

Em oposição ao “sertão”, estariam as cidades.

A nova realidade que começava a se impor na organização espacial brasileira era o urbano. A vida urbana tornar-se-ia o símbolo maior para os termos de comparação entre o “civilizado” e “incivilizado”. Foi a partir desta nova realidade (...), que o outro termo ou mesmo o outro espaço que representava a esmagadora maioria do território do país, foi pensado (ARRUDA, 2000, p. 18-19).

Contudo, para prosseguirmos, devemos também observar como esse ideal republicano atingiu um público mais amplo. De acordo com Mello, seria difundido por meio da imprensa, conferência pública e da literatura: “foi visualizada nas imagens das revistas ilustradas e nos préstitos carnavalescos; ganhou o auditório das ruas e dos cafés. Por esses canais se foi operando o desmonte da cultura imperial” (MELLO, 2008, p. 20).

A sociedade letrada, engajada nos ideais do período, como salientado anteriormente, contribuiu para isso. Surgem obras que passam a descrever esses “sertões” e construir teorias sobre a importância da República, desde diários de viagens, até obras literárias⁸. Associando-se, em muitos casos, ao Governo federal

⁸ Estamos nos referindo a obras como a de Alberto Sales, *Política Republicana*, Rio de Janeiro, R.J. Leuzinger, 1882 (e sua vulgata, *Catechismo Republicano*, São Paulo, Leroy King Bookwalter, 1885) e Joaquim Francisco de Assis Brasil, *A República Federal*, 4ª edição, São Paulo, Leroy King Bookwalter, 1888, até o envolvimento de poetas consagrados do período como Raimundo Correia, Teófilo Dias, Lúcio de Mendonça, Luiz Delfino, que publicaram poesias impregnadas de ideais

⁹, nos anos iniciais da implantação da República, essa sociedade letrada acabará criando um aparato textual que será usado para a instituição da República no imaginário da população (OLIVEIRA, 1989, p.172-189). Nesse sentido, como demonstra Tânia de Luca:

De uma exaltação contemplativa da beleza natural e das potencialidades ilimitadas da terra passou-se a advogar a necessidade urgente de conhecer, explorar e defender o território, contudo não bastava arrolar medidas, era preciso passar à ação, o que forçava as elites pensantes a defrontarem-se com a realidade nacional, ensaiar diagnósticos e propor soluções para aqueles que pareciam ser os nossos males. Proliferaram então discursos nos quais o Brasil interessava não pelo o que era, mas pelo o que poderia vir a ser (LUCA, 1999, p. 40).

As diretrizes governamentais deveriam ser complementares. Necessitava-se de planejamento para concretizar o que o governo queria. Assim, surge um segundo eixo estratégico característico desse momento, a criação de cidades, ou remodelação das já existentes e a criação de uma infraestrutura básica.

Como nos referêcia Gilmar Arruda,

[...] as distinções existentes entre (...) os “sertões incultos” eram atribuídas às dificuldades de comunicação entre as diversas regiões e, principalmente, entre as regiões do litoral, urbanizadas, e os interiores. (...) Sendo assim, penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas ainda fora do controle do governo central, [poderia ser realizado] através da construção, em todo território de estradas, ferrovias, telégrafos (...) (ARRUDA, 2000, p. 105).

Além de criar uma infraestrutura básica de locomoção e informação (ferrovias e telégrafos), ligando essas regiões aos centros urbanos, havia necessidade de reestruturar a já existente. Contudo, cabe observar que essa reestruturação estava pautada na nova dinâmica sanitária e cientificista brasileira, a qual fora instituída juntamente com os ideais do positivismo de aglutinados e os do evolucionismo de Spencer. Surgiriam a partir de então as preocupações sanitárias (Cf. MELLO, 2008. p. 19 e BENCHIMOL, 2010, p. 237-240).

republicanos (MELLO, 2008, p. 17-21). Além disso, podemos ainda citar obras como **Os Sertões**, de Euclides da Cunha.

⁹ Os letrados agirão em conjunto, neste caso, com as Comissões Geográficas e Geológicas, dentro dos Institutos Históricos e Geográficos, da Comissão Nacional de Telégrafo (Comissão Rondon) e de algumas Secretarias que serão as responsáveis por fiscalizar o andamento e aplicação dessas diretrizes. Como material, produziram desde Relatórios até teorias, muitos concretizados em livros. Vide: ARRUDA, 2000; SEVCENKO, 1985.; FIGUEROA, 1987.; MACIEL, 1997.; ZILIANI, 2010.

Com o fim da escravidão nos grandes centros, houve um aumento populacional significativo. Cidades como a capital do Império, e posteriormente da Federação, e São Paulo, há muitos anos eram varridas por problemas com surtos das mais diversas doenças, febre amarela, varíola, entre outras. Instaurada a nova ordem política, a República, e seus ideais modernizadores, essas cidades não deveriam, nas falas oficiais, continuar como estavam. Necessitava-se ainda se desligar totalmente do passado imperial, criando um “novo” país. Assim, iniciam-se as campanhas sanitaristas, apoiando as reformas estruturais nas cidades, pois somente com uma reformulação, poderiam acabar com essas doenças (BENCHIMOL, 2010, p. 237-241).

Nesse sentido, segundo Fernanda Silva, a reformulação das cidades, baseadas nas ideias sanitaristas, nos discursos oficiais, deveria ocorrer para que deixassem de ser “fonte de ameaça e se tornasse exemplo, vitrine de nosso progresso moral e material”. (SILVA, 2012, p.70-71).

Segundo a pesquisadora,

O saneamento dessas áreas se efetivaria pelas mãos dos técnicos: engenheiros, médicos e arquitetos. É da preocupação em modernizar o país que surge o cuidado com o saneamento das cidades, com o aspecto estético destas, com a higiene das habitações e com a saúde da população (SILVA, 2012, p. 71-72).

Nessa perspectiva, as cidades seriam reestruturadas, sendo iniciadas as obras no Estado de São Paulo durante o governo de Rodrigues Alves, como presidente do Estado. Na cidade do Rio de Janeiro, a reestruturação ocorrerá quando Rodrigues Alves estiver no cargo de Presidente da República e Pereira Passos, como prefeito da cidade (Cf. BENCHIMOL, 2010, p. 255-265).¹⁰

Tais fatos nos levam ao terceiro eixo estratégico do governo republicano, que consiste na relação entre as políticas públicas e o capital privado. Para a realização dos dois eixos estratégicos explicitados anteriormente, os republicanos contaram com a ajuda de particulares, ou melhor, investimentos privados de todos os tipos.

¹⁰ Essas reformas já foram exaustivamente estudadas, principalmente na área da história da Arquitetura. Ver: BERNARDINI, 2007, p. 263.

Flávio Saes é assertativo ao afirmar que durante os anos iniciais da República, os serviços básicos públicos, como distribuição de energia, transportes (bondes), distribuição de água e esgoto e até mesmo a reestruturação urbana, foi feita por empresas particulares, através de concessões estaduais, principalmente no estado de São Paulo (SAES, 1986, p. 13-27).

Com as políticas de ocupação dos espaços vazios, além dos incentivos governamentais, como garantia de juros, direito ao privilégio de exploração da terra, entre outros, o governo conseguiu atrair o capital privado de estrangeiros e dos próprios brasileiros (PEREIRA, 2010, p. 21-22; Cf. CANO, 1977). Surgem as concessões de todos os serviços, desde empresas de colonização, passando por serviços básicos, como a distribuição de energia, água e de transporte.¹¹

Para conseguir concretizar e dar andamento às suas políticas que levariam o Brasil ao progresso, o Governo tem como uma das suas principais “ferramentas” a ferrovia. As ferrovias irão transpassar todos esses eixos estratégicos do governo Republicando, sendo desde a solução para os problemas de comunicação e ligação dos locais distantes com os grandes centros, passando pelas concessões do governo e se tornando o símbolo do progresso e da modernidade no Brasil, nesse período inicial da República¹². Essas características, ou melhor, esses eixos estratégicos que o Governo transforma em diretrizes governamentais, foram mais evidentes em alguns estados, principalmente no estado de São Paulo, onde surgirá uma Secretaria que se encarregará de colocá-los em prática, como veremos a seguir.

¹¹ Segundo José Carlos Ziliani, as ações de “desbravar” os sertões tornam-se um empreendimento econômico, uma vez que várias atividades passam a ser desenvolvidas nessas regiões e com garantias oferecidas pelo governo, como, por exemplo, a exploração de madeira. ZILIANI, 2010, p. 35.

¹² Cabe observar que as ferrovias ocuparam o lugar de símbolo do progresso e moderno, antes da Proclamação da República. Já a partir dos anos de 1850, as ferrovias passaram a ser uma alternativa encontrada pelo governo imperial para inserir o Brasil nos ideais de progresso internacional. Ver: SAES, 1986.

1.2 A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo do Estado de São Paulo: a tentativa de planejar, controlar e organizar o território.

Como foi salientado anteriormente, o novo regime político republicano, instaurava-se juntamente com a mudança de pensamento das elites (MELLO, 2008, p 19). Não sendo diferentes, os republicanos paulistas também tentaram reestruturar o estado de São Paulo e sua capital, a fim de inseri-lo nesse contexto. Em vista disso, direcionados pelas diretrizes do governo federal, contudo de forma peculiar, o governo paulista aos poucos construiu um plano de desenvolvimento geral para todo território do Estado.

1.2.1. “Virtudes públicas, empreendimentos privados”: O ideal e proclamação da República em São Paulo.

Para prosseguirmos, devemos compreender como a República foi recebida e instaurada no estado paulista. Entretanto, vale salientar, que essa temática já foi amplamente discutida e que, em nosso trabalho, faremos apenas uma breve discussão, por não se tratar de nosso principal interesse.¹³ Contudo, compreender essa temática leva-nos a outras duas: a história do próprio Partido Republicano Paulista e das elites paulistas, pois assim, conseguiremos compreender a forma como governaram e estruturaram o território paulista.

Já nas décadas de 1870 e de 1880, São Paulo ocupava a posição central na economia do país. Intensificava-se, cada vez mais rápido, o poder econômico, entretanto, como pontua José Murilo de Carvalho, o poder de influência política era quase insignificante no país. Os grandes produtores agrários, em sua maioria cafeicultores, responsáveis por esse poder econômico no estado paulista ansiavam por poder de influência política, além de seu descontentamento com a política centralizadora imperial (Cf. CARVALHO, 2002).

¹³ Entre alguns trabalhos que se dedicaram a essa temática, podemos destacar os de José Murilo de Carvalho, CARVALHO, 2011; CARVALHO, 2004; CARONE, 1975; COSTA, 1998; OLIVEIRA, 1990; LOVE, 1982.

Na tentativa de estabelecer uma representação política que atendesse seus interesses, esses fazendeiros encontram no ideal republicano, que aparecia cada vez mais no cenário político e social brasileiro, a maneira de concretizarem seus anseios. O Partido Republicano Paulista se mostrou, desde a sua fundação, melhor organizado que os demais, além de optar por ser desvinculado do Partido Republicano do Rio de Janeiro. Como observa Sérgio Buarque de Holanda, de “todas as províncias brasileiras era, efetivamente, São Paulo aquela aonde o republicanismo vinha mostrando, não só maior pujança numérica, mas também maior capacidade de organizar-se”. (HOLANDA, 2005, p. 310). Nesse sentido, José Murilo de Carvalho afirma que, chegando ao final do Império, o partido paulista já era organizado e coeso, “um único grupo civil organizado”, de uma forma que o do Rio de Janeiro nunca conseguiria atingir (CARVALHO, 2004, p. 209).

De acordo com Carvalho, para concretizar e criar as diretrizes da futura República, as ideologias dos futuros governantes estiveram pautadas em diferentes teorias de república, sendo as principais: a dos Estados Unidos e a da França. A teoria de república estadunidense era baseada na ideia federalista que Carvalho caracteriza como uma república na qual os interesses particulares são levados em consideração. Nessa teoria, havia uma possível combinação e a promoção do interesse privado com o interesse público, como descreve a expressão, “virtudes públicas, empreendimentos privados”. Já na teoria francesa de República, que veio para o Brasil acoplada às ideias positivistas de Comte, o desenvolvimento da pátria era o centro dos ideais (CARVALHO, 2011, p. 18-19). No Estado de São Paulo, o Partido Republicano Paulista baseou-se nos moldes dos Estados Unidos, pois assim, o interesse dos grandes fazendeiros seria justificado, teria importância política e seria o foco do desenvolvimento.

Para as elites paulistas,

A proclamação da República em 1889 significou [...] a sensação de libertação das peias de um regime que percebia como centralista e austero. A expectativa que os animava quanto à possibilidade de reformas sociais e políticas se aliava aos interesses da esfera econômica: obtenção de lucros inimagináveis com o café, livres de controle, expressando a ‘vitória do

espírito do capitalismo desacompanhado da ética protestante' (PEREIRA, 2010, p.15).

Depois da proclamação da República, caberia ao Governo construir uma nação, superando o atrasado do Império, anexando a ela a imagem do progresso e civilização (CAMPOS; OLIVEIRA; GITAHY; 2011, p. 116). Para tal feito, o Governo paulista organiza uma secretaria: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que também é parte de nosso objeto.

No entanto, antes iniciarmos a discussão e compreensão da SACOP, devemos refletir brevemente sobre até que ponto o governo Republicano inovava e modernizava, distinguindo-se do governo anterior, o Imperial. Como demonstrado até esse momento, os republicanos elegeram eixos estratégicos para se legitimarem no poder. Até então, referenciamos a modernidade e o progresso como sua bandeira. Contudo, como demonstrado, em termos de políticas públicas e estruturas administrativas, o governo Republicano manteve as bases do governo Imperial.

Como explicitamos, todos os eixos estratégicos (ocupação dos “espaços vazios”, comunicação e transporte ferroviário) foram continuidade de políticas e propostas do período Imperial. Em termos administrativos, partimos da compreensão de Clodoaldo Bueno e Paulo Queiroz, que propõem que nos anos iniciais do século XX, o governo Republicano instaurou uma “modernidade conservadora”. De acordo com esses pesquisadores, a República não mudaria os interesses, principalmente econômicos, das elites nacionais (Cf. BUENO, 2003; QUEIROZ, 1997, p. 50-55).

No caso paulista, a elite agrária que também detinha o poder econômico se mantinha no poder desde o período Imperial. Como descrito, os fazendeiros eram os representantes do Partido Republicano Paulista. Além disso, durante o Império, era essa elite quem também detinha cargos públicos e governamentais. Por isso, em um primeiro momento e características gerais, podemos afirmar que o governo Republicano paulista, a modernização teve um caráter mais empírico que prático (Cf. PERISSINOTTO, 1997). Contudo, como veremos nos capítulos e tópicos posteriores, dentro desse governo Republicano se formará um corpo técnico, que na

tentativa de se legitimarem, tentará romper com a continuidade administrativa e política dessa elite.

1.2.2 A Secretaria de Agricultura, Viação e Obras Públicas.

A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi organizada pelo governo paulista para que o estado pudesse desenvolver e promover políticas e projetos de desenvolvimento e estruturação de todo território paulista, de forma articulada e gerenciada, para promover o desenvolvimento econômico de todo estado, preocupando-se desde a Capital até o interior.¹⁴

No entanto, vale salientar que não foi o governo republicano que iniciou o processo de infraestruturação do território de São Paulo. Esse processo seria uma herança do período Imperial, pois, já havia sido idealizado e, até mesmo iniciada sua realização. O governo provincial de São Paulo deixaria de herança aos republicanos a responsabilidade de dar continuidade à “modernização e promoção de políticas ‘desenvolvimentistas’ no sentido de imprimir ao estado a capacidade de gerar riquezas e promover a principal atividade agroexportadora do país” (BERNARDINI, 2007, p. 75).

Diversas foram as diretrizes traçadas pelo governo provincial paulista que a SACOP viria a seguir e consolidar em forma de decretos e leis. Entre elas, estavam: a importância do desenvolvimento industrial e fabril; a necessidade da ligação e conexão do interior com os centros urbanos por meio da ferrovia; a criação de núcleos coloniais; o incentivo a uma indústria agrícola de produtos diversificados, além do contínuo incentivo à imigração (BERNARDINI, 2007, p. 76). Entretanto, seria durante o governo republicano, ou melhor, durante a vigência da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que elas seriam levadas à prática.

¹⁴ Tal afirmação é baseada na própria organização dessa Secretaria, suas jurisdições e campos de atuação. Em suas diversas Seções/Diretorias, ela respondeu a tudo que se relacionou política e economicamente à Agricultura, o desenvolvimento do comércio e Indústria (mesmo que primária) e tudo relacionado a infraestrutura do estado de São Paulo: reformulação urbana, viação, portos, colonização. Em linhas gerais, durante os anos iniciais da República ela era responsável pela coordenação e fiscalização das principais atividades paulistas.

Nesse sentido, nos primeiros anos do regime republicano, entre os anos de 1889 e 1891, surgiria uma primeira tentativa do governo paulista de organizar e controlar os seus planejamentos, a criação da Superintendência de Obras Públicas, que se transformaria posteriormente, em essência, na Secretaria de Agricultura (BERNARDINI, 2007, p. 77). Durante o governo de Prudente de Moraes, extinguiu-se a repartição que cuidava das obras públicas, surgindo em seu lugar a Superintendência. Na tentativa de reformular e organizar de maneira mais sistematizada, o governador convidou para o cargo de diretor, o engenheiro Antônio Francisco de Paula e Souza, que ocupava o cargo de Inspetor Geral da Companhia Ituana de Estradas de Ferro (SÃO PAULO, 1890, p. 18).¹⁵

Nessa nova organização, estariam sob a direção de um único diretor vários serviços que tinham relação com as obras públicas do estado, na tentativa de controlá-los melhor e homogeneizá-los, de uma forma que não ocorria anteriormente. Nesse sentido, o próprio Presidente do Estado descrevia:

Obras Públicas

Ao iniciar meu governo senti desde logo a urgente necessidade de reorganizar o serviço de obras publicas do Estado, verificada a insufficiencia e ma organização de seu pessoal.

Assim, attendendo á necessidade inadiável de fazer com que as verbas destinadas a obras publicas fossem melhor applicadas e com mais proveito para o Estado do que eram até então, em que muitas se despendiam em pura perda:

[...] Attendendo á necessidade de elevar a repartição a uma altura digna do grande progresso deste Estado, do seu extraordinário desenvolvimento material e de se lhe dar organização capaz de corresponder e impulsionar esse desenvolvimento;

Por decreto de 27 de Dezembro criei a superintendência, á qual, concentrando todos os serviços relativos a obras publicas compete:

1°. A direção e fiscalização de todo serviço concernente a obras publicas do Estado.

2°. A fiscalização das estradas de ferro e de todas as empresas sujeitas, por lei ou por contracto, á inspecção e fiscalização do governo do Estado.

3°. A demarcação, divisão de applicação de terras publicas do Estado.

¹⁵ Sobre a trajetória de Antonio Francisco Paula Souza, desde sua formação até seu trabalho na Ituana e na organização da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo: CAMPOS, 2010.

4°. A inspecção de colonias do Estado.

5° A fiscalização do levantamento da carta geographica e geológica do Estado. (SÃO PAULO, 1890, p. 16-17)

Essa Superintendência seria organizada em uma Diretoria de quatro Seções.

A 1° Seção ficaria responsável pelos serviços concernentes a todas as estradas de rodagem, pontes e balsas. A construção de casas para a Camaras Municipaes, cadêas e outras, a cargo da 2° Seção; os de fiscalização das estradas de ferros e outras empresas, assim como a inspecção das Colonias do Estado ficaram a cargo da 3° Seção; e, finalmente, a então 'Comissão Geographica e Geologica da Provincia de São Paulo'[criada em 1886] passou a ser a 4° Seção (SÃO PAULO, 1890, p 192).

Em vista da fala do então Presidente do Estado, nota-se primeiramente a tentativa e a necessidade de se organizar o serviço público paulista e, assim, colocar em prática as diretrizes governamentais visando o progresso do Estado.

Como Diretor, Antônio Francisco de Paula e Souza, começaria a instituir avaliações e serviços mais técnicos. Em um primeiro momento, avaliaria todo o serviço público realizado dentro da área de competência da Superintendência de Obras Públicas, que seria expresso nos Relatórios do Presidente de Estado, no ano de 1890. Além disso, criticaria o "formato" de política realizada pelo Governo, as concessões e os privilégios, principalmente das estradas de ferro (SÃO PAULO, 1890, p. 191- 227).

Esse engenheiro fez transformações que guiaram posteriormente as diretrizes administrativas dos Secretários da Agricultura. Para melhor compreensão, pontuaremos algumas delas. Ao assumir a Diretoria, nomeou para os cargos de Chefe das Seções um quadro funcional técnico – acadêmico na tentativa de profissionalizar e aperfeiçoar os serviços. Para Secretário, nomeava o engenheiro Francisco Homem de Mello, como engenheiro da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Para chefias, nomeava para a 1ª Seção, o engenheiro-chefe da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, Gabriel Osorio de Almeida; para a 2ª Seção, José Ribeiro da Silva Pirajá, chefe de tráfego da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana; para a 3ª Seção, o engenheiro fiscal da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, José Luis Coelho (indicado pelo Governo Geral)

e por fim, para a 4ª Seção, nomeava o então chefe da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, o geólogo estadunidense Orville Derby (SÃO PAULO, 1890, p. 192-193).¹⁶

Outra providência tomada foi a organização de um arquivo contendo todos os documentos da extinta Repartição de Obras Públicas, além dos relatórios e documentos expedidos pelos engenheiros fiscais das estradas de ferro, facilitando o controle e a busca de informações de cada contrato. Durante a organização do arquivo, Paula e Souza deparou-se com outro problema, a falta e precariedade dos instrumentos de engenharia existentes. O então Diretor adquiriria novos e modernos instrumentos vindos da Europa (BERNARDINI, 2007, p. 78).

Ainda, faria uma mudança no sistema de aprovação de verbas para obras, as quais eram aprovadas e feitas sem que se fizesse anteriormente um estudo prévio ou um planejamento. A partir de então, as obras só seriam aprovadas mediante um estudo detalhado e um planejamento de construção, feito por um técnico (engenheiro). Assim, segundo o próprio Diretor da Superintendência, o Estado economizaria verbas gastas desnecessariamente com reparos que poderiam ser evitados se as obras fossem bem planejadas (BERNARDINI, 2007, p. 78-79).

A partir disso, como já salientado, Antonio Francisco de Paula e Souza, passaria também a criticar várias políticas e diretrizes que foram mantidas do governo imperial, como o sistema de concessões e privilégios, principalmente das ferrovias, além da mercantilização dos serviços públicos, entregando “importantes serviços a companhias que privilegiam lucro fácil”. Com essas críticas, o então Diretor não ficaria no cargo por muito tempo, assumindo já no ano posterior outro engenheiro, José Pereira Rebouças (BERNARDINI, 2007, p. 80-81).

¹⁶ Como afirma Fernanda Silva, a profissão de engenheiro entraria em cenário político-acadêmico em finais do século XIX, assumindo papel de destaque na sociedade. Eles assumiriam o papel fundamental e central na tentativa de reestruturação e modernização, na busca da constituição de uma nação realizada pelos republicanos. Entretanto, em finais do século XIX e início do XX, a grande quantidade de engenheiros seria formada por engenheiros ferroviários e, a grande maioria dos atuantes, seria composta por engenheiros das empresas ferroviárias (SILVA, 2012, p. 43-55), tal como demonstraremos de forma mais desenvolvida no capítulo 2.

Contudo, pouco se tinha concretizado em se tratando do proposto pela Superintendência de Obras Públicas. Os problemas causados pela falta de estrutura e planejamento do governo ainda eram diversos, indo desde a epidemia que assolava as cidades de Santos e Campinas, e causava uma série de dificuldades de comunicação comercial com o exterior, passando pelas condições ruins da execução dos serviços das empresas ferroviárias. Na tentativa de dar um fim aos problemas sanitários, o governo paulista se endividava cada vez mais (SÃO PAULO, 1892, p. 15-16).

Para resolver esses problemas, melhorando a administração e organização, no ano de 1891 o governo paulista cria as Secretarias, previstas no orçamento para o ano seguinte, asseguradas na Lei nº 15, de 11 de novembro. A Secretaria de Agricultura estaria prevista em seu Artigo 4º. Contudo, somente no ano de 1892, lançado o Decreto nº28 de 01 de março é que a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas é organizada Sua nova configuração modificou a antiga estrutura da Superintendência de Obras Públicas, aglutinando as quatro seções mais a Diretoria, em apenas duas¹⁷.

A Primeira cabia tratar de assuntos relacionados à agricultura; terras públicas, particulares e serviço cadastral; serviço de colonização; núcleos coloniais; serviços de imigração; aldeamento e adaptação de índios; jardins e passeios públicos; engenhos centrais; navegação fluvial e marítima; canais; trabalhos hidráulicos; correios; telégrafos e Comissão Geográfica e Geológica. A Segunda, respondia pelas obras públicas; estradas de ferro; estradas e caminhos comuns e de rodagens; mineração; negócios do comércio, com exceção dos já subordinados a outras Secretarias estaduais; negócios e Indústria; sistema de pesos e medida; serviço astronômico e meteorológico; iluminação pública; abastecimento de água e serviços de esgotos; orçamentos das despesas dos diversos serviços; abertura de créditos extraordinários e suplementares; escrituração e classificação das despesas; expedição das ordens de pagamentos de qualquer quantia a cargo do Secretário (CINTRA, 1985, p.22 apud BERNARDINI, 2007, p 84).

No entanto, a formação da Secretaria acompanharia os momentos conturbados do início da República no Brasil e no estado de São Paulo. Como aponta Sidney Bernardini, a SACOP, nos anos de sua existência, entre 1892 e 1927, “sofreu diversas reformulações, por um lado, pela modernização de sua estrutura

¹⁷ Cabe observar que, o governo republicano paulista organizou nesse mesmo período as outras Secretarias, baseado na organização federal dos Ministérios. A SACOP seria, em termos de atuação, a representação do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

administrativa e, por outro, pelo conjunto de novas atribuições que foi adquirindo” (BERNARDINI, 2007, p. 83).

Nesse sentido, devido a certa instabilidade política e um grande número de troca de secretários que assumiram o cargo, durante os anos de 1895 e 1900, houve dificuldades de organização e execução dos trabalhos da Secretaria de Agricultura. Seria somente a partir de 1907, durante o governo de Jorge Tibiriçá e Carlos Botelho como Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que a Secretaria retomaria seus serviços e traria mudanças mais significativas para a estruturação do estado.

Na tentativa de deixar cada vez mais técnico os serviços da SACOP, Carlos Botelho, enquanto Secretário da Agricultura, seguiu os passos de Antônio Francisco de Paula e Souza. Uma das primeiras medidas que tomou, foi separar as funções técnicas das administrativas. Em cada Seção da Secretaria teria essa divisão, deixando os serviços cada vez mais técnicos. Com essa reformulação, seria composta pelo Gabinete do Secretário; Diretoria Geral; Diretoria de Agricultura; Diretoria de Indústria e Comércio; Diretoria de Terras, Colonização e Imigração; Diretoria de Viação; Diretoria de Obras Públicas e, por fim, Contadoria.

Nesse primeiro momento da SACOP podemos nos atentar para algumas características importantes que começavam a ficar evidentes: a tentativa de instituição de um corpo técnico dentro do aparelho estatal paulista, que viria posteriormente a divergir das ideias e políticas de continuidade da elite agrária do estado. Partimos aqui da ideia proposta por Bernardini, que afirma que a Secretaria introduzia no Governo estadual um planejamento territorial moderno, “pois passaria a cuidar e responder por um novo desenho da estrutura física do estado”. Para tanto, esse autor aponta sete características que dão base para sua afirmação, são elas:

1- O artigo 64 da Constituição Federal de 1891 determinou que todas as terras devolutas passassem ao domínio do estado onde estivessem situadas. Para

legalização era preciso conhecimento técnico e, ainda, uma estratégia de sua utilização um projeto para sua ocupação.

2- A Secretaria estruturaria um corpo diretivo e técnico hierarquizado, ao incluir as funções de direção e de gerenciamento na máquina pública. A separação entre estes escalões foi uma característica marcante na organização da Secretaria.

3- O governo concentraria todos os órgãos e repartições ligados à produção da infraestrutura territorial e urbana sob o comando de um único secretário. Um conjunto de novas regras da administração foi utilizado para um funcionamento eficaz.

4- O fato de várias repartições importantes passarem a fazer parte de uma única Secretaria sinalizava uma importante opção de articulação de trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica, que serviria para a localização de núcleos coloniais ou definição do melhor traçado para as estradas de ferro.

5- A autonomia financeira conquistada pelo aumento da receita com a aplicação do imposto sobre exportação e sobre a transmissão de propriedades fez com que a Secretaria tivesse melhores condições para realizar as obras e serviços públicos.

6- O fato do estado de São Paulo ser o único a ter autonomia financeira para realizar a imigração subvencionada deu à Secretaria a possibilidade de pensar não só sobre a estrutura física em que o estado se desenvolvia, mas também a ocupação do território.

7- O governo estadual dava à Secretaria um poder que se sobrepunha ao dos municípios, tendo o poder de escolher onde se aplicaria o projeto modernizador, como foi o caso de São Paulo (capital) e Santos (BERNARDINI, 2007, p.82).

Feito esse primeiro exposto sobre algumas características peculiares da Secretaria de Agricultura, podemos estabelecer as diretrizes que seriam tomadas a partir desse momento. Essas diretrizes de desenvolvimento do estado paulista, criadas pela Secretaria, tiveram grandes eixos característicos, dos quais se ramificavam eixos menores. Para governar e estruturar São Paulo, em vista do que se almejava enquanto progresso, a SACOP dava atenção de primeira instância para:

1- *Colonização*: incluía a ocupação dos “oestes” paulistas. Dentro dessa diretriz governamental estava a imigração, controlada e administrada, a criação de

Núcleos Coloniais que os levavam aos problemas relativos às terras (controle de todos os contratos de posse e ocupações ilegais).

2- *Agricultura*: a Secretaria tentaria desenvolver o que em seus relatórios chama de indústria agrícola: produções com características técnicas e realizadas de forma moderna, com maquinário e melhorias de espécies em laboratório. Surgiriam a partir dessa diretriz as fazendas e hortos experimentais, que produziram diversos meios de cultura e produtos agrícolas para dar base e treinamento para os agricultores e futuros agricultores. A Secretaria criou um sistema de educação e incentivo ao pequeno agricultor, para ter uma educação técnica do que se viria a produzir, além de incentivar a produção diversificada, tentando dar uma solução à monocultura cafeeira, que traria vários problemas para o Governo paulista.

3- *Viação férrea pública e particular*: essa diretriz era tida pelo governo e pela Secretaria como de vital importância para levar o Estado ao progresso. Seria somente a partir da ferrovia que o governo conseguiria interligar todo o território do estado, através de transporte e informação, deixando os locais mais longínquos ligados aos centros urbanos. A ferrovia ainda seria a única ligação de locais de grande produção agrícola, com os meios de escoamento para o mercado nacional e internacional. Além disso, daria ao Governo paulista a possibilidade de aumentar a receita do estado, pois absorvia a produção de outros estados como de Minas Gerais, Paraná e do antigo Mato Grosso.

Havia outro importante aparato administrativo para concretização das diretrizes, a Comissão Geográfica e Geológica. Criada em 1886, com intuito de reconhecer e mapear o território do Estado de São Paulo, percorrendo rios, descrevendo e catalogando desde a fauna e a flora até as riquezas minerais (Cf. ARRUDA, 2000; FIGUEROA 1987). Após ser absorvida pela Secretaria, desempenhou importante papel para sacramentar tudo relacionado às divisas e fronteiras, desde fazendas particulares e cidades, até do próprio estado. Seus estudos e levantamentos foram importantes para dar bases técnico-científicas ao

governo na exploração de minerais, na localização de abertura dos núcleos coloniais, ou onde se localizasse o melhor traçado possível das linhas férreas.

A Comissão ainda desempenhou o papel de juiz em muitos casos de disputas de posses de terras. Durante nossa pesquisa, foi possível notar que em diversos processos realizados nesse sentido, foi dado o parecer dos estudos da Comissão Geográfica e Geológica sobre os mais diversos casos. Em muitos outros, também foi requisitado para esclarecer dúvidas sobre divisas, ou consultas sobre a riqueza natural de alguma localidade (SÃO PAULO, 1906a -1920a).

Para compreendermos as diretrizes estratégicas que a Secretaria traçou, começaremos pelo eixo Colonização/imigração. As diretrizes governamentais voltadas para esse eixo nos dão margem para a discussão sobre a ocupação dos “sertões” e “oestes” paulistas ¹⁸. Essa ocupação era principalmente humana. Em vista disso, o imigrante era a solução.

Como demonstraremos, a imigração também será uma herança do período Imperial. Vale ressaltar que essa temática já foi amplamente discutida pela historiografia. Entretanto, nos basearemos na obra de Paulo Gonçalves, que afirma que diversos fatores econômico-sociais contribuíram para a imigração em massa de europeus para a América. Entre eles, a mudança de função da terra (fator de produção e fonte de capital); a necessidade de um novo tipo de mão de obra exigida pela agricultura do “novo mundo”, que era o grande produtor de alimentos, associados às possibilidades de transportes de massa dos avanços tecnológicos (ferrovias, navio a vapor) (GONÇALVES, 2008, p 20-21).

Gonçalves afirma que para compreendermos a imigração em São Paulo, devemos lançar nossos olhares para a economia cafeeira do Centro-Sul do país. A expansão da cafeicultura demandou terras e mão de obra, contudo, somente a partir da Lei Eusébio de Queiroz , em 1850, que proibia o tráfico negreiro, é que o imigrante tornar-se-ia realidade.

¹⁸ Figueroa observa que Carlos Botelho direcionava a expansão da cafeicultura para o “sertão” em função do esgotamento do “velho oeste”(Campinas) (FIGUEIROA, 1997. p. 188).

A Lei de Terras, por seu turno, além da questão fundiária, trouxe a preocupação em autorizar o governo a promover a imigração estrangeira localizando-a onde achasse conveniente [...]. Certamente o objetivo não era apenas carrear estrangeiros para substituir diretamente os escravos nas lavouras ou criar núcleos de povoamento com função específica de ocupação e defesa. Havia um propósito mais ambicioso de superação do trabalho compulsório e, conseqüentemente, de formação de uma nova sociedade espelhada nos padrões europeus, na qual a contribuição de imigrantes seria fundamental (GONÇALVES, 2008, p. 127).

De modo geral, durante o período Imperial, principalmente a partir de 1860, o governo central, por meio de decretos e da criação de Ministérios, repartições, superintendências, Secretarias (como a SACOP, no caso paulista) passou a sintetizar mais as questões da imigração e terras, porém, ainda tratados como problemas para a agricultura. Criaram-se aparatos para divulgar e incentivar no exterior a imigração para o Brasil. Cresceu nesses anos o número de companhias colonizadoras. Com o Decreto nº 3784, de 19 de janeiro de 1867, o governo “elaborou bases da regulamentação e uniformização para a criação de colônias em todo território brasileiro, com especial atenção para a sua fundação, distribuição de terras e condições de propriedades, administração, recepção e estabelecimento de colonos. Buscando centralizar essa política, o governo Imperial, nada mais fez do que uniformizar todo o processo de imigração e colonização, que persistia por longo tempo” (GONÇALVES, 2008, p. 141-142).

Em vista da introdução de imigrantes, nesse período o governo central dava preferência para imigrantes como pequenos proprietários e não para simples trabalhadores de propriedades, e pagava uma soma consideravelmente alta por esses imigrantes. Contudo, quem realizava essa atividade eram particulares ou empresas colonizadoras. Como observa Paulo Gonçalves, durante os anos de 1870, esse sistema de parceria gerou altos custos aos cofres do governo, fazendo com que pouco a pouco, findassem seus contratos com empresas colonizadoras e de transporte de imigrantes. A partir de 1880, o então Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apoiou e ressaltou a importância do sistema de propagandas em prol do Brasil, nos principais países europeus de onde vinham os imigrantes (GONÇALVES, 2008, p. 149-151).

Já o período Republicano, será marcado inicialmente por alguns atos legislativos que mudaram o rumo da imigração e da colonização no sentido de sua descentralização, que se deu pelo Decreto 528, de 28 de junho de 1890, proposto pelo senador Francisco Glicério. Tal Decreto ficaria conhecido como Lei Glicério, e de forma geral, traria desde as características do imigrante a ser introduzido, até como se dariam os núcleos coloniais e como o Estado negociaria sua vinda, além de atentar para a necessidade de reorganizar a repartição que geria e coordenava a imigração no país. Com isso, nesse mesmo ano, a Inspetoria Geral de Terras e Colonização sofreu uma desintegração, criando-se em cada estado, um órgão respectivo (GONÇALVES, 2008, p.152-154).

No ano de 1892, o Governo Federal daria autorização legislativa para o Governo de São Paulo e Espírito Santo,

[...] entregando-lhes o serviço de colonização, cujas despesas seriam por conta dos respectivos cofres. Deve-se lembrar que, nesse período, São Paulo já havia colocado em prática sua política de imigração, subsidiando com recursos próprios as passagens daqueles que vinham para trabalhos na lavoura (GONÇALVES, 2008, p. 154).

Ao analisarmos a documentação a partir dos anos de 1900, notamos uma questão referenciada pela bibliografia. Nos anos iniciais da república em São Paulo, aparece uma série de cartas com reclamações dos imigrantes sobre a péssima qualidade de vida e condições de trabalho (SÃO PAULO, 1900a-1907a). Além disso, em algumas cartas, em meio a ofícios, demonstrava-se a preocupação da visão que diversos locais da Europa, principalmente da Itália, estavam tendo de São Paulo. Nos anos de 1905 e 1906 há uma série de recortes de jornais de alguns países falando mal das condições de vida e de trabalho que os imigrantes tinham em São Paulo (SÃO PAULO, 1905a-1906a).

No entanto, como nos referencia a bibliografia, essa exploração e o descontentamento não eram novidade, perdurava desde as primeiras levas de imigrantes vindos para São Paulo. Os colonos vinham com o objetivo de se tornarem proprietários, mas acabavam reduzidos à situação de escravos, residindo muitas vezes nas antigas Senzalas. Os fazendeiros, por sua vez, acostumados a lidar com

a mão de obra escrava, buscavam um tipo de trabalho que a substituísse, com vantagem na lavoura. Entretanto, esses fazendeiros tinham dificuldades em lidar com as relações contratuais propostas aos imigrantes (GONÇALVES, 2008, p. 173; MARTINS, 1998; GADELHA, 1989, p. 153-162).

Essas reclamações constantes, que vinham de longos anos, fizeram com que governo paulista, em ação conjunta com a Secretaria de Agricultura, intensificasse nesses anos republicanos iniciais a atuação dos denominados Agentes de propaganda nos países de origens dos imigrantes, para melhorar a imagem do Estado. Esses Agentes fariam propaganda de incentivo à vinda para o Estado de São Paulo, além de manterem contato com empresas particulares de colonização, que faziam o transporte dos imigrantes. Por sua vez, a SACOP intensificaria o desenvolvimento de um aparato textual, publicando livros na língua estrangeira com propagandas do estado.

Por conseguinte, em parceria e com o apoio da SACOP, um autor escreveria um livro em italiano no ano de 1907 que aponta que,

Acaba de dar publicidade ao meu livro "I Progressi di San Paolo" com uma edição de 5.000 exemplares, abundantemente ilustrada com gravuras, destinada, principalmente, à propaganda do Estado de São Paulo, na Itália.

Tendo em vista, com o meu trabalho, combater as ideias e informações falsas que existem, na Itália, em relação a este Estado, motivadas pelas publicações suggestionadas por Governos que têm todo interesse em fazer diminuir a corrente migratória da Itália para o Brasil, atraindo-a para outros pontos.

Tendo sido meu intuito, com este trabalho, por em evidência o grande progresso feito, neste último quadriênio, em São Paulo, em a administração do Exmo. Snr.Dr. Jorge Tibiriçá, especialmente no que diz respeito à Agricultura, devido à reconhecida dedicação e tino de V. Excia (SÃO PAULO, 1907a).

Outra atividade de sistematização de controle da Secretaria de Agricultura nos chama atenção, em se tratando da temática de colonização e imigração, a dos núcleos coloniais. Durante esses anos iniciais, principalmente até 1900, apareceram nos *Requerimento e Ofícios* da Secretaria diversos pedidos para a realização desses núcleos, em sua maioria feitos por proprietários rurais, baseados nos sistemas de parceria (SÃO PAULO, 1892a -1900a).

Contudo, por se tratar de umas das principais estratégias do Governo paulista republicano (a ocupação do território), o Estado acabaria desenvolvendo e implantando os núcleos coloniais por conta da receita pública. A SACOP cria, então, diversos Núcleos no interior do estado.¹⁹ A partir disso, surgem grandes núcleos como Bom Sucesso (Sorocaba), Campos Salles (Campinas) e Nova Odessa (Campinas), todos implantados com investimentos públicos. Porém, no ano de 1907, o governo cria outros novos núcleos com parceria particulares, que seriam: Jorge Tibiriçá (Rio Claro), Conde do Pinhal (Ubatuba), Nova Europa (Araraquara), Nova Paulicéia (Matão) e Conselheiro Gavião Peixoto (Ibitinga) (Cf. GADELHA, 1983).

O Governo, desde finais do século XIX, dava todo o apoio para o desenvolvimento de núcleos coloniais. Surgiram, com isso, empresas que passaram a desempenhar essa atividade, criando núcleos coloniais em parceria com o Estado, uma vez que o governo retalhava os lotes, ficando uma metade para o governo e outra para o dono das terras.²⁰ Surgem, pouco a pouco, em conjunto com essa atividade, o comércio e a especulação de lotes, tornando-se um ramo econômico lucrativo.²¹ Além de empresas específicas para essa atividade, outra grande parceira do Governo de São Paulo se deu com as empresas ferroviárias, como veremos a seguir.²²

Diversos imigrantes conseguiram adquirir propriedades dentro dos núcleos, realizando o pagamento parcelado, e em troca, se fixaram para trabalhar em

¹⁹ Cabe observar que já havia núcleos coloniais no litoral paulista, criados pelo governo imperial. Vide a propósito: PAIVA, 2008, p.35-53.

²⁰ Entre algumas empresas, podemos citar a *Brazil Railway Co.*, pertencente ao grupo Farquhar, que desempenhara atividades diversas, incluindo a de colonização, que explicaremos posteriormente. Nesta atividade atuaria por meio da *Southern São Paulo Colonization* (SILVA, 1999, p. 74). Além dela temos *Brasil Takushoku Kaisha*, que realizou a colonização japonesa no Brasil (Cf. DEZEM, 20??, p.7).

²¹ Nilson Ghirardello, ao longo de sua pesquisa/obra, que descreve as mudanças que ocorreram na sociedade com a implantação da Ferrovia Noroeste do Brasil, principalmente no interior do estado de São Paulo, acaba mostrando que essa ferrovia mudou a concepção de cidade e, ainda, em vista dos planos da União e Governo paulista, em instituir a ocupação humana desses espaços tidos como “vazios”, desenvolveram a atividade econômica de exploração e comércio de loteamentos por empresas particulares (Cf. GHIRARDELLO, 2002).

²² Sobre essa relação entre o Governo e empresas colonizadores, vide: GONÇALVES, 2008, principalmente p. 177-223.

grandes propriedades na época de colheita, fora desse período, trabalhariam para si.²³

Já em relação à *Agricultura*, partimos das ressalvas de Guilherme Grandi. Esse historiador, baseado nas observações de Antônio Barros de Castro, afirma que,

[...] a região cafeeira de São Paulo passou a desenvolver, na virada do século, um movimento de 'desespecialização' que resultou num processo de substituição inter-regional de importações. Assim, a região com maior nível de renda per capita do país se voltava progressivamente para o seu próprio mercado interno. Ao passo dessas transformações, o setor manufatureiro também receberia grande impulso já que a indústria brasileira desse período estaria intrinsecamente vinculada à estrutura agrícola dado viés agroexportador da economia nacional. Em suma, Castro pontua que o crescimento e a diversificação agrícola regional acarretava a consolidação da indústria açucareira, têxtil, de carnes, couros, entre outras, em São Paulo (GRANDI, 2010, p. 103).

Nesse sentido, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas tenta instituir uma produção diversificada e técnica, criando fazendas e hortos modelos, que produzissem culturas diversificadas e dessem apoio técnico para os pequenos proprietários rurais (BERNARDINI, 2007, p. 124-128). A pecuária também acabou se tornando importante nesse período, principalmente, como veremos, para a região da exploração da Sorocabana.

Contudo, todas essas diretrizes, a implantação de imigrantes e sua fixação na terra, a colonização e a criação de uma cultura agrícola diversificada só seriam possíveis se, como já salientado, houvesse uma infraestrutura básica de informação e meio de transporte. Para tanto, o Governo estadual/Secretaria de Agricultura, tenta criar um plano geral de viação para coordenar o desenvolvimento das empresas férreas, buscando inseri-las em suas diretrizes governamentais. Entre todas, uma

²³ Tal plano de parcelamento seria exposto em um planejamento feito pela SACOP, que se tornou diretriz e até mesmo manual pela Secretaria para a imigração, assumindo formato de lei nº 1045, de 27 de dezembro de 1906. Esse documento descreve todas as regras que deveriam ser tomadas para a imigração subvencionada, particular e espontânea. Traria as regras a serem seguidas, e como deveriam atuar o próprio Governo, os fazendeiros e o imigrante. Em meio a essas regras, estariam as obrigações e deveres de cada parte interessada (SÃO PAULO, 1907a). A partir de então, os imigrantes, teriam uma série de direitos e deveres, que aparecem posteriormente sendo cobrados de ambos os lados, trabalhador e patrão nos *Requerimentos e Ofícios*. Nos anos de 1906 e 1907 aparecem duas greves de imigrantes trabalhadores rurais, por terem seus direitos infligidos pelo patrão (SÃO PAULO, 1906a-1907a).

delas terá um papel importante para a concretização desses planos que levariam São Paulo a um lugar importante frente ao mercado internacional: a Sorocabana ²⁴.

Em uma apresentação do Secretário da Agricultura, já em 1896, fica expressa a importância que as ferrovias têm para o sucesso das diretrizes do governo republicano em São Paulo:

O problema do povoamento do nosso solo, pelo estabelecimento de colônias está, pois, subordinado ao estabelecimento da viação férrea e precisa ser encarado de combinação com este, sendo ambos ao mesmo tempo resolvidos, para o que é necessária toda prudência, mas caminhando-se para sua solução sempre firme e seguidamente, na certeza do êxito mais completo e profícuo para o engrandecimento deste Estado. Este trabalho não cabe por certo dentro dos estreitos limites de uma administração. É tarefa para mais de uma geração. Mas será tanto mais depressa concluído quanto mais firmemente for seguido pelos Governos do estado, sem vacilações nem receios (SÃO PAULO, 1896b, p.48).

Nessa apresentação do então Secretário da Agricultura, fica evidente a preocupação com relação ao desenvolvimento de um plano férreo para todo o estado, pois, somente assim teriam sucesso seus planos de empreendimento. A importância das ferrovias para as propostas do Governo Republicano e SACOP será o que veremos nesse próximo capítulo.

²⁴ Usamos a denominação Sorocabana, para denominá-la em sentido amplo, uma vez que essa empresa mudará de nome no decorrer de sua existência, sendo Companhia Sorocabana (1874-1892), Companhia União Ituana e Sorocabana (1892-1903), Estrada de Ferro Sorocabana (1904), Sorocabana Railway Company (1907) e Estrada de Ferro Sorocabana novamente (1920). Contudo, aqui nos referimos a ela no momento em que era estatizada pelo governo paulista, quando foi utilizada como um dos principais elementos para concretizar as diretrizes governamentais da SACOP.

CAPÍTULO 2

Políticas e direcionamentos ferroviários: As propostas da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas em relação ao sistema ferroviário Paulista.

Neste capítulo, vamos discutir a importância das ferrovias para as diretrizes políticas do Governo do estado de São Paulo. Para isso, vamos dissertar sobre qual era a proposta dessa ferrovia para o governo, isto é, quais eram as leis e políticas que regiam o desenvolvimento das empresas desse meio de transporte no estado e qual a sua importância para as políticas de desenvolvimento e estruturação do território paulista. Contudo, gostaríamos de enfatizar que, em primeira instância, trataremos a ferrovia de forma mais generalizada, sem dar enfoque a uma empresa ou outra. Posteriormente, focaremos em nosso objeto, a *Sorocabana*.

Como já foi salientado, as ferrovias assumiram um lugar de importância na execução do projeto do Governo para alcançar o desenvolvimento desejado para o estado. Ao longo da existência da SACOP, as ferrovias tiveram lugar de destaque nos discursos impressos, nos relatórios dos então secretários da Agricultura. Contudo, cabe observar que essa preocupação teria se estabelecido, concretamente, desde os anos finais do Império.

Como ponto de partida de nossas discussões, achamos prudente começar por compreender que, de acordo com uma parte da historiografia, as ferrovias chegaram ao país, revestidas de simbolismos. A partir de uma breve discussão bibliográfica, conseguiremos compreender se esse meio de transporte assumiu na mentalidade do governo paulista algum dos significados que tinha para governantes de outros países e, conseqüentemente, isso fez com que ocupasse lugar nas diretrizes governamentais de desenvolvimento do território. A partir disso,

poderemos ainda observar se para o Governo Paulista, as ferrovias foram construídas por esses motivos simbólicos ou por outros motivos.

Segundo uma parte da bibliografia aqui utilizada, a ideia de ferrovia chegou ao Brasil no período Imperial, dentro de uma perspectiva política que estava inserida na necessidade e desejo de ocupar e “integrar” o território. Junto à ferrovia, estava o imaginário que “juntava a crença na técnica como elemento de progresso e civilização, com a integração do território nacional e fortalecimento de sua unidade” (ARRUDA, 1997, p. 105) Contudo, esse meio de transporte já tinha agregado à sua imagem, toda uma simbologia que era levada e defendida para onde quer que fosse.

A ferrovia era a concretização das promessas da nova era industrial do século XIX, a “velocidade e progresso”. Nas mãos da elite, antes mesmo de se mostrar viável tecnicamente, já havia projetos para sua construção em quase todos os países ocidentais. Gilmar Arruda afirma que sua “força simbólica pode ser avaliada pela rapidez com que ingressou na narrativa literária e poética” (ARRUDA, 1997, p. 107).

A ferrovia seria a primeira grande máquina da era industrial que se tornaria símbolo da tecnologia, vencendo a natureza. Nas palavras de Eric Hobsbawn,

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWN, 2011, p 61).

Em alguns casos, a estrada de ferro foi revestida de tanta força simbólica que praticamente passou a representar o “progresso” e as transformações sociais sozinha.²⁵ Assim, de acordo com uma parte da historiografia, as ferrovias passaram

²⁵ Vale salientar que a ferrovia fazia parte de um contexto, que historicamente estava mudando, no qual a sociedade mudaria em aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais. “A ferrovia é uma técnica, fruto de relações sociais específicas datadas do século XIX, que não deve ser confundida com a promotora das transformações sociais, embora, como resultado de sua instalação, tenhamos a transformação da mentalidade dos moradores, acelerando a incorporação ou a resistência às transformações quem empurravam a ferrovia mais para dentro do sertão” (ARRUDA, 1997, p. 108).

a ser o elemento medidor do estágio de desenvolvimento de um país e/ou de uma região. Como afirma Maria Ines Malta de Castro,

De acordo com essas perspectivas que via na ferrovia uma das manifestações mais evidentes do progresso ao qual, indivíduos e países deveriam se ajustar, cumpria acompanhar o movimento determinado pela própria história. (...) Inscrevendo-se o progresso na própria história e sendo as ferrovias um de seus mais poderosos elementos, elas passaram a ser consideradas fundamentais para garantir a força e o poder de uma nação (CASTRO, 1993, p. 26).

A construção das ferrovias promovia gradativamente a ligação daqueles lugares mais remotos aos grandes centros urbanos, levando o progresso onde passasse. “A construção das ferrovias foi uma das formas que mais fortemente influenciou as mudanças de percepção dos espaços interiores das nações, não só no sentido econômico, mas também simbolicamente (ARRUDA, 1997, p. 110)”.²⁶

No Brasil, segundo Maria Ines Malta Castro, os propagandistas favoráveis às ferrovias, mesmo antes da primeira ser instalada no país, afirmavam que ela era a solução que asseguraria a unidade nacional, ligando todo o país. De acordo com a autora, acreditavam que as ferrovias abririam “novas perspectivas, devassando territórios longínquos e dando condições ao país de conduzir seu destino rumo à prosperidade e à felicidade” (CASTRO, 1993, p. 69).²⁷

O surgimento e a expansão das ferrovias no Brasil, em finais do século XIX e início do XX, tentaria vencer todos os obstáculos naturais. Principalmente no período republicano, quando a ambição do governo era não deixar nenhuma região do Brasil desconectada do “progresso”, da “civilização”. Tal projeto foi levado a todo custo

²⁶ Cabe observar que, outras tecnologias também promoveram esse dito efeito de ligação com a “civilidade e progresso”, simbolicamente trazido pelas ferrovias. Entre eles podemos citar, principalmente no caso do Brasil, o telégrafo. Ver MACIEL, 1997.

²⁷ As ferrovias, ou melhor, o empreendimento ferroviário, foi ao longo do século XIX, desde o seu surgimento, amplamente discutido. Sempre houve adeptos e quem fizesse resistência a esse empreendimento como possível solução para os percalços da sociedade. Como frisou Sérgio Buarque de Holanda, mesmo na Europa, havia grandes dúvidas sobre as reais vantagens das estradas de ferro (HOLANDA, 1985, p. 47). Vide: HOLANDA, 1985. Sobre essas críticas às tecnologias, especificamente às ferrovias, ver: CASTRO, 1993. Principalmente o capítulo I.

pelo Governo, que muitas vezes passou a empreitada para particulares (Arruda, 1997, p. 110).²⁸

Foi nessas perspectivas, que o governo brasileiro recebeu a ferrovia atrelada aos seus simbolismos. Assim, afirma Arruda, “tanto no período imperial, quanto no republicano, a ‘febre ferroviária’ atacava os governantes” (ARRUDA, 1997, p. 110). No Brasil, também viam na ferrovia o primeiro símbolo do progresso, como se pode notar no seguinte trecho: “(...) quando o vasto território do Brasil estiver bem cortado de estradas de ferro, há de forçosamente entrar a civilização por aí, e então haverá quem leia compreenda a liberdade e a queira sinceramente praticada” (*Província de São Paulo, 1877* apud CAMPOS, 2011, p. 121).

Entretanto, mesmo no período Imperial, em que a sociedade sendo “agraciada” por Dom Pedro II ser um “entusiasta” e “curioso” pela tecnologia e desenvolvimento, inaugurando a primeira ferrovia e o telégrafo, além da criação das comissões científicas²⁹; será sob a bandeira de “modernidade e progresso” dos republicanos (na tentativa de romperem laços com o passado monárquico, como já explicitado no primeiro capítulo), que as estradas de ferro assumirão lugar de destaque realmente nas políticas do desenvolvimento territorial em São Paulo, que é o foco de nossa pesquisa (CAMPOS, 2011, 113-115).

Contudo, questionamo-nos se na prática de aplicação e concretização dos projetos ferroviários em São Paulo, essa simbologia prevaleceu. Adiantamo-nos ao afirmar que, na maioria dos casos, não. Essa simbologia descrita predominou apenas como herança da memória do regime tido como áureo da ferrovia, quando era o principal meio escoador de produtos e de passageiros. Na prática não ocorreu. Nossa afirmação se baseia no fato das ferrovias paulistas, como veremos em sequência, terem sido construídas e projetadas para atender a interesses de

²⁸ Diversas construções de ferrovias que são exemplos disso: a Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, e também a Noroeste do Brasil. Ambas as ferrovias foram construídas na justificativa de levar “progresso” e garantir a unidade Nacional e, em ambas, morreram milhares de trabalhadores. Para informações sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ver QUEIROZ, 1997; QUEIROZ, 2004. Sobre a Madeira – Mamoré Ver: HARDMAN, 2005.

²⁹ Aqui falamos principalmente da Comissão Geográfica e Geológica, que será criada no final do período imperial, em 1886.

particulares. Mesmo com essa simbologia, o que imperou foram as implicações e interesses econômicos e, em alguns casos, propostas políticas de ocupação humana do território, porém, visando também a dinamização econômica do estado. Ressaltamos ainda que, como demonstraremos, a ferrovia assumirá em São Paulo importância estratégica para o Governo e para a SACOP somente quando já estiverem construídas e em funcionamento, mesmo que de forma precária, como a Companhia de Estradas de Ferro União Sorocabana e Ituana. Não julgamos que a bibliografia citada cometa erros, pois, suas propostas de análise dão espaço para tal interpretação simbólica. Contudo, evidenciamos que, ao nosso olhar, a ferrovia teve uma aplicação de viés muito mais econômico e político. E reiteramos que essa proposta de análise é inteiramente viável e merece atenção da historiografia.

Feitas tais ressalvas, achamos prudente compreender e salientar então, que a história das ferrovias paulistas passaram por diferentes momentos. Para uma melhor compreensão, partimos da ideia e das discussões propostas por Odilon Matos que, baseado na obra de Adolpho Augusto Pinto, disserta que a história das ferrovias no Brasil pode ser dividida em quatro períodos, como explicitado na Introdução desse trabalho (Cf. PINTO, 1977; MATOS, 1990).

Entretanto, chamamos atenção para o segundo período proposto por esse pesquisador, o das concessões realizadas pelo governo com seus favores de zonas privilegiadas e garantias de juros. Durante esse momento, foram construídas na província paulista as principais ferrovias, paulistas e até mesmo brasileiras. Exemplificando, nesse período surgiram na província de São Paulo, planos de empresas ferroviárias, criados com o principal intuito de ligar o interior paulista, ou melhor, as áreas de produção agrária ao porto de Santos. Assim, surge a São Paulo Railway (1860) ligando Jundiaí a Santos, a qual ganharia do Governo Imperial o direito de ser a única empresa férrea a explorar o transporte até o porto de Santos. Adentrando mais para o interior paulista, surgem alguns anos depois a Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1868), a Companhia Ituana de Estrada de Ferro (1870) e a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro (1871) e a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (1872).

Essas ferrovias foram criadas por iniciativa privada, sendo a São Paulo Railway construída por um grupo inglês. As restantes, mais no interior, surgiram com o capital de grandes agricultores e comerciantes, na tentativa de escoarem seus produtos, atingindo a cidade de São Paulo ou o porto de Santos, o que discutiremos mais adiante, no próximo capítulo.

Outra visão sobre uma possível divisão do período da história ferroviária no país é a de Ana Célia Castro. Como já descrito, essa pesquisadora divide a história da ferrovia no Brasil baseando-se nos períodos de investimentos de capital estrangeiro aplicado no país, pois segundo ela, o empreendimento ferroviário se tornará uma das principais atividades econômicas da expansão de capital. Ou seja, construir ferrovias no Brasil era, como veremos a seguir, acima de tudo, um empreendimento. Castro disserta que mesmo não sendo as empresas ferroviárias majoritariamente constituídas de capital ou administração estrangeiras, mas de grupos nacionais, na maioria dos casos, o capital levantado para a construção era feito em bancos europeus, então esse capital deve ser caracterizado como capital estrangeiro (Cf. CASTRO, 1979).³⁰

Para explicar o fenômeno da expansão das estradas de ferro pelo mundo e no Brasil, a pesquisadora afirma,

A rigor, o setor de máquinas e equipamentos inglês era, nessa época [meados para o final século XIX], o produtor mundial de bens de capital. O mais importante tipo de investimentos externo desse período foi a construção de ferrovias. A *'railroadization'*, tendo por trás o dinamismo do setor financeiro inglês, atendia aos múltiplos objetivos da divisão internacional do trabalho: integrava o interior dos países e colônias à economia mundial; barateava o custo de produção dos alimentos e matérias-primas exportados para Inglaterra; ampliava as escalas de produção; permitia a mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional; criava, por fim, mercados para a crescente exportação britânica, especialmente de bens de capital (CASTRO, 1979, p. 23).

Assim, o que a autora denomina de *"railroadization"* do território brasileiro se daria em duas "grandes ondas" relacionadas com alguns momentos da economia

³⁰ Nessa mesma perspectiva, Saes também afirma em um artigo, que mesmo as ferrovias não sendo de grupos estrangeiros, muitas levantavam capital em Bancos europeus, assim, eram de capital estrangeiro. Cf. SAES, 1988, p.23-42.

mundial. O primeiro se estende da década dos anos 60 do século XIX até 1902. O segundo, que a autora afirma ser profundamente distinto do anterior, seria referente ao período que precede a Primeira Guerra Mundial (CASTRO, 1979, p. 47).

No primeiro período, Castro, analisando os investimentos estrangeiros no país, demonstra que era mais volumosa a entrada de capital inglês, se comparada à de outros países investidores, que posteriormente também seria volumosa no Brasil. Assim, ela o divide esse período em quatro partes, entre os anos de 1860 até 1875, 1876 até 1885, 1886 até 1896 e 1897 até 1902. Ao explicitar o primeiro subperíodo, afirma que devido à Guerra do Paraguai, que acabou por desestabilizar a economia interna do Brasil e a má fase do café, o país atraiu poucos capitais estrangeiros. Entretanto, demonstra que grande parte do capital foi atraída para a construção de ferrovias ³¹.

Ana Célia Castro demonstra ainda que, mesmo as ferrovias sendo o empreendimento de maior interesse do capital estrangeiro nesse período inicial, será, no entanto, no segundo momento (entre 1876 e 1885), que ocorrerá a aceleração da expansão ferroviária no país. Explicitando tal fato, como referenciado, Castro descreve que de forma geral, o empreendimento ferroviário acabou por se tornar a solução para a recuperação da crise econômica europeia (CASTRO, 1979, p.36-41).

Segundo a autora,

(...) o auge ferroviário, simultaneamente verificado em vários países, configurava uma nova fronteira de investimentos entreaberta pela Inglaterra às vésperas do início da Grande Depressão. Elas ofereciam uma dupla solução para economia em crise, criando a um só tempo oportunidades de investimento altamente lucrativas e um amplo mercado externo para as indústrias britânicas de aço, carvão e equipamentos (CASTRO, 1979, p. 41).

³¹ A autora demonstra que a grande maioria de investimentos estrangeiros no país nesse período (1860-1885) foi direcionada para o que ela denominou de serviços básicos, aproximadamente 58%, sendo a ferrovia responsável pelo maior parte desse capital investido, aproximadamente 34%. Desse capital, a Inglaterra é o país de origem de aproximadamente 94%. CASTRO, 1979, p. 32-37. Ver principalmente o **Quadro 2**, p. 37. Para maiores informações sobre investimentos estrangeiros nos serviços básicos e públicos ver também SAES, 1986.

Já na terceira subperiodização, Castro demonstra uma mudança que se inicia nessa fase, em relação ao capital estrangeiro dominante no Brasil. A Inglaterra começava a perder sua hegemonia absoluta no Brasil. Mesmo mantendo o primeiro lugar em volume de capital empregado, aparecem outros países investidores, como a França. Durante esse período, as principais linhas ferroviárias já estariam concluídas, ou em fase de término, levando a uma diminuição de investimentos nesse empreendimento. Contudo, outros locais, como o sul do país, passam a demandar uma redução de custos de transportes, tornando-se novas fontes de investimentos para empresas construtoras de ferrovias. Também durante esse período, expande-se a atividade exportadora do café, ficando o capital estrangeiro estritamente vinculado a essa atividade (CASTRO, 1979, p. 62).

Por fim, na quarta subperiodização desse período (entre 1897 a 1902), a autora demonstra que não houve muitas alterações nos investimentos estrangeiros feitos no país. As ferrovias ainda eram as maiores responsáveis pelos investimentos dentro do grupo de serviços básicos. Castro afirma que mesmo com a crise econômica europeia e com o início da crise da economia do café, os investimentos estrangeiros continuaram (CASTRO, 1979, p. 68-73).

Contudo, explicita que as ferrovias ligadas diretamente à atividade cafeeira³² viriam a sofrer mudanças que nos chamam atenção. Essas mudanças seriam perceptíveis em suas receitas e através de pequenas intervenções do Governo. Assim, concluindo sobre esse período inicial da construção das ferrovias no Brasil, a pesquisadora diferencia as ferrovias do estado de São Paulo das demais do país. Segundo ela, diferentemente do sul e norte do país, ferrovias paulistas foram construídas por grupos nacionais, mas com capital levantado quase que exclusivamente no exterior. Nesse sentido, disserta que: “(...) a região mais dinâmica, por sua vez, não só tinha condições de organizar e construir sua infra-

³² Definindo a fase inicial das ferrovias no Brasil, ou melhor, do estado de São Paulo, principalmente, a autora divide as ferrovias em três grandes blocos: ferrovias do café, ferrovias da cana e o que ela chama de ferrovias de integração/estratégicas, que só seriam expressivas a partir do início do século XX (CASTRO, 1979, p. 49).

estrutura, como tinha mesmo a necessidade premente de fazê-lo” (CASTRO, 1979, p. 56).

A segunda grande periodização proposta por essa autora, de 1903 até 1913, será o ponto de partida para a compreensão de nosso objeto, a *Sorocabana Railway Company*, enquanto empresa. Ana Célia Castro informa-nos que entre esses anos, os investimentos em ferrovias aumentaram, descrevendo tal fato como um “novo auge” ou uma “nova onda” das companhias de estradas de ferro. Entretanto, as características dos negócios das empresas ferroviárias mudariam, como é perceptível nessa longa, mas, valiosa citação:

1- Encontram-se em consolidação verdadeiros sistemas ferroviários sob o comando de grandes empresas estrangeiras. O movimento constitui uma réplica dos processos de *merger* característico dessa fase nos Estados Unidos.

2- as ferrovias são agora dirigidas por administradores profissionais e não mais pelos organizadores e financiadores, fenômeno típico da segunda metade do século XIX.

3- o predomínio da Inglaterra nesse ramo, que na verdade simboliza a presença dos ingleses no mundo, permanece incontestado. No entanto, a presença de Farquhar é também marcante através da *Brazil Railway Company*.

4- as companhias ferroviárias do período estão carregadas das obrigações que somam um capital muitas vezes superior ao seu investimento inicial. A maioria dessas debêntures é levantada na Bolsa de Valores de Londres, sendo de ressaltar que isso independe da nacionalidade das empresas. (CASTRO, 1979, p 100-101)

Vistos os períodos do desenvolvimento do empreendimento ferroviário no Brasil, podemos notar primeiramente que ele se deu de forma acelerada e em poucos anos surgiram diversas empresas ferroviárias. Antes de desenvolvermos a relação do Governo de São Paulo, mais propriamente da Secretaria de Agricultura, com as empresas ferroviárias, devemos-nos atentar para outra temática crucial para o entendimento de nossa proposta.

Ao longo de nosso texto, chamamos atenção, em alguns momentos, para propostas tidas como modernizantes, principalmente pelo governo republicano. Durante esse período “crescem os núcleos intelectuais e políticos preocupados com

a tradição e modernidade, procurando explicar o presente, exorcizar o passado e imaginar o futuro” (IANNI, 1996. Apud: CAMPOS, 2011, p. 115).

Os Republicanos, ao declararem o progresso como sua “bandeira”, acabaram por dar mais importância a um grupo de profissionais que já ganhava destaque nos anos finais do período Imperial, as profissões que serão responsáveis pela mudança estrutural-social do país são os engenheiros, médicos/sanitaristas e técnicos em geral. Estes engenheiros, médicos e advogados, sobretudo os primeiros, são, na maior parte das vezes, os autores das fontes documentais utilizadas em nossa pesquisa. Ou seja, são os engenheiros fiscais e secretários da Agricultura, profissionais pertencentes à área citada, os responsáveis por descrever e realizar propostas, soluções e críticas para tudo que envolva as ferrovias, as empresas concessionárias e até mesmo para problemas sociais brasileiros.³³

Assim, optamos por compreender brevemente a atuação desses profissionais, para que consigamos entender muitos dos motivos do que se registrou na documentação, ou em algumas soluções propostas por essa Secretaria. Observamos que os estudos destas profissões, ou profissionais, já é um tema amplamente discutido e que por si só já valem pesquisas.³⁴

2.1. Corpo técnico do Estado: Engenheiros, médicos, advogados.

Segundo Gilmar Arruda, a ideia cientificista do progresso “aumentava a necessidade de os governantes estabelecerem princípios legitimadores por critérios científicos para governar”. Assim, para governar era preciso que, dentro do governo, se desenvolvesse um corpo técnico-científico para obter conhecimento e informações do território (ARRUDA, 1997, p. 116-117).

³³ Nas palavras de Ana Célia Castro, “O papel dos engenheiros nacionais é notável – são eles, em geral que fazem os estudos preliminares que controlam orçamentos, analisam os custos e as próprias condições técnicas” (CASTO, 1979, p. 56).

³⁴ Vide: ARASAWA, 2005.; COELHO, 1999; CARVALHO, 1978; TURAZZI, 1989 e SILVA, 2012.

Arruda afirma que na tentativa de alcançar a “civilização” e o “progresso”, tentava-se modelar o outro, nesse caso, o considerado como atraso. Esse outro consistia não só nos homens, na maioria, nos indígenas, mas também no espaço, denominado como “vazio”. Assim, cria-se na “guerra” contra o atraso, “a civilização/cultura, representada pelos técnicos, engenheiros e autoridades, contra a barbárie/natureza, representada primeiramente pelos ‘índios ferozes’ depois pela ‘natureza’ inexplorada e também pelo ‘atraso’ dos ‘sertanejos’” (ARRUDA, 1997, p.32-33).

Em vista disso, durante a constituição do período inicial republicano, de um estado nacional ³⁵, se daria também o período de construção e fixação da ideia sobre os espaços brasileiros (ARRUDA, 1997, p. 50-62). Para concretizar o que determinava a ideia de república, proposta pelas elites, principalmente paulistas, de um país “moderno” e em pleno progresso, como já salientado, engenheiros, sanitaristas, técnicos e médicos assumiram o papel de dar a solução prática para a concretização desses feitos, sendo os engenheiros muito ativos nessa fase (ARRUDA, 1997, p. 103-104).

O engenheiro será nesse período, em vista das problemáticas que envolvem a viação, o principal responsável pelo desenvolvimento das empresas ferroviárias e pela coordenação e controle por parte do Governo. Esse profissional será o coordenador e principal condutor dessas atividades. Visto isso, ao buscarmos a compreensão sobre a temática, notamos que a ampla bibliografia traz enfoques e propostas de estudos distintas.

Por não ser nossa problemática, partimos da discussão sobre o tema, baseados em uma historiadora cujo trabalho é recente. Para compreender o discurso dos engenheiros, Fernanda Silva parte inicialmente da análise da bibliografia especializada na temática. Silva então demonstra que a maioria das obras está ligada à história institucional, destacando os grandes nomes e aspectos

³⁵ Vale salientar que essa preocupação seria, de certa forma, uma herança do período imperial e do período em questão, finais do século XIX e início do XX, onde a ciência ocupava um importante espaço.

econômicos relacionados à criação destas instituições. A autora ainda chama a atenção para ausência de trabalhos que abordam a temática desvinculada de uma proposta memorialista. (SILVA, 2012, p. 9).

Nesse sentido, faremos uma breve discussão demonstrando algumas perspectivas distintas de alguns autores. Um primeiro pesquisador que acreditamos ser importante para a discussão da temática é Edmundo Campos Coelho. Em sua obra, ele traça um panorama sobre o desenvolvimento das três profissões de maior destaque durante os períodos imperial e republicano, as quais, segundo ele são: advogado, engenheiro e médico (Cf. COELHO, 1999).

Sobre os engenheiros, Coelho pontua que a regulamentação estatal foi crucial para o estabelecimento desses profissionais, assim como para os outros dois. Segundo ele, esse profissional acabou por se tornar a base da formação do Estado Nacional e se tornaria o símbolo do espírito progressista da época. Em suas palavras,

Ora, quem melhor do que os engenheiros podiam simbolizar e encarnar o etéreo espírito progressista e civilizatório da época. Pois afinal de contas o progresso e a civilização não poderiam vir da 'metafísica' dos bacharéis do regime decaído, mas da ciência positiva que se ensinava na Escola Polytechnica (COELHO, 1999, p 13).

Outra autora que trabalha com essa temática é Maria Inez Turazzi. Esta pesquisadora, assim como Arruda (2000) e outros autores já citados, disserta sobre a ideia de progresso que predominou em meados do século XIX e início do século XX, a qual teria sido base das soluções propostas pelas elites dirigentes do país, principalmente durante o período republicano, para os problemas sociais. Os engenheiros figurariam entre os indivíduos mais contagiados pelas ideias de progresso, civilização, trabalho e ordem. Turazzi ainda nos atenta para a importância das instituições formadoras desses profissionais, como a Escola Politécnica do Rio de Janeiro e o Clube de Engenharia ³⁶ (Cf. TURAZZI, 1989), as quais seriam as

³⁶ O Clube de Engenharia será responsável, por diversas vezes, de julgar, analisar e criar muitos projetos dos melhores traçados de linhas ferroviárias que teriam interesse para o Governo. Entre esses, podemos descrever um que será de grande importância social, política e até mesmo cultural, o

responsáveis pela propagação de linhas de pensamentos europeias do século XIX sobre a mentalidade dos engenheiros e, até mesmo de outros segmentos.

Outra obra é a de Elza Nadai. Esta nos chama atenção, primeiramente, pelo estudo envolvendo os engenheiros, mais propriamente a sua formação educacional. Em seguida, pelas fontes utilizadas em parte de seu objeto, como uma fonte documental na qual também baseamos nossa pesquisa, isto é, os Relatórios da SACOP. Além disso, a pesquisadora se vale da compreensão e problematização do ensino de uma escola agrícola técnica, proposta pela Secretaria de Agricultura, a Escola Agrícola Luiz de Queiroz (Cf. NADAI, 1987).

Por fim, depois dessa breve exposição sobre a temática, retornamos à obra de Fernanda Silva que asserta sobre a importância do estudo do período de transição do Império para a República. Esse período ajuda-nos a refletir sobre como, diante de uma nova situação política, foi possível aos engenheiros “pronunciarem um discurso que os colocaria como remediadores não somente perante a elite, mas também perante a população, carente de representatividade”. Silva ainda caracteriza os engenheiros como intelectuais, baseando-se em uma bibliografia que determina essa caracterização (SILVA, 2012, p. 14-18).

A seguir essa breve discussão sobre a temática, gostaríamos de expor uma apresentação do papel do engenheiro nesse trabalho, como um dos agentes da história da ferrovia e das propostas do Estado. Partimos da ideia de que o engenheiro, devido à sua formação e às propostas do Governo republicano, juntamente com as ferrovias, foi capaz de criar o ideal de mudança que o Governo Republicano almejava.³⁷ Esses profissionais, muitas vezes estudavam nos países europeus, de onde traziam os ideais das cidades modernas e as doutrinações científicas. Assim, a função dos engenheiros acabou por se tornar, para os olhos da

construção da Ferrovia Noroeste do Brasil. Vide, CAMPOS, 2011, p. 113-133; GHIRARDELLO, 2002; QUEIROZ, 2004.

³⁷ Segundo Costa e Schwarcz, a República representava a modernidade, tirando o país da barbárie em que se encontrava e era de suma importância, naquele momento, diferenciar o novo governo do defasado império, com novos símbolos. COSTA, SCWARCZ, 2000.

sociedade, a profissão “que proporcionaria a aproximação do país com os grandes centros da economia mundial, como Inglaterra e Estados Unidos e modelos também de ‘civilização’, como a França” (SILVA, 2012, p. 31).

Visto isso, voltamo-nos para a Secretaria de Agricultura Comércio e Obras Públicas, que acumulará, ao longo de sua história, a passagem de grandes nomes da engenharia e de adeptos dos pensamentos desses profissionais. Em nosso entendimento, dentro de sua dinâmica de trabalhos, ela será um dos mais claros expoentes da tentativa desses profissionais de colocar em prática seus saberes e também suas visões sobre diversos problemas do estado de São Paulo. Inicialmente, sem muita força de ação, tentarão mudar as diretrizes governamentais paulistas, uma vez que a Secretaria terá certa autonomia administrativa, criando projetos sanitaristas e urbanizadores, nos quais a ferrovia era um dos elementos centrais.

Vale salientar que o secretário de Agricultura dialogava em seus Relatórios diretamente com o Presidente do Estado – isso durante recorte temporal por nós proposto. Assim, suas falas e indagações chegavam ao cargo político mais importante do Estado. Ao analisarmos a documentação e a história da SACOP, um fator nos chamou atenção e é digno de elucidação; a grande maioria dos Secretários de Agricultura era profissional desse grupo de corpo técnico (médicos/sanitaristas, engenheiros ou advogados). Além de fazerem parte desse grupo, alguns passaram da Secretaria para o Ministério da Agricultura, dando continuidade aos seus trabalhos realizados no estado, porém em âmbito nacional.

Nesse sentido, como já discutido no primeiro capítulo, teremos um profissional importante para a configuração da SACOP. Enquanto ainda era da Superintendência, Antonio Francisco de Paula e Souza, um engenheiro, chama atenção para a necessidade da formação de um corpo técnico para a constituição dessa Secretaria. Posteriormente, já como Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, dos anos de 1900 até 1920, foram oito Secretários, sendo que um seria Secretário em 1900 e voltaria a ser, posteriormente, em 1908. Todos eram

representantes do grupo aqui analisado de engenheiros, médicos e advogados (SÃO PAULO, 1900b – 1920b).

Sob a direção desses Secretários, a SACOP iniciaria as propostas sanitárias e urbanistas da capital do Estado, a cidade de São Paulo, e principalmente do porto e da cidade de Santos. Já melhor estruturada, a Secretaria, em suas diversas divisões em Diretorias/Sessões, despendia a maior quantia de seus recursos, para essas obras sanitárias/urbanistas³⁸ e para as ferrovias, como discutiremos a seguir.

No entanto, vale salientar que durante esses anos 1900 até 1920, ou mesmo antes, como os pedidos de Antonio Francisco de Paula e Souza, citados no primeiro capítulo, esses Secretários discutiam sobre a falta de mão de obra técnica qualificada. A SACOP tinha várias atribuições: a inspeção das ferrovias, a construção de obras, a formação e educação agrícola, a inspetoria dos imigrantes e do trabalho, o mapeamento e reconhecimento do território paulista, inclusive da fauna e flora. Por conta disso exigia uma formação técnica profissional diversa e ampla.

Contudo, o que nos chamou atenção é que na maioria das reclamações dos Secretários para o Presidente do Estado, exigiam-se mais engenheiros. Como pode ser notado em um Relatório de 1917, no qual o Secretário, ao expor os conteúdos gerais, fala sobre a falta de engenheiros nas distintas Diretorias, onde só havia um “pessoal técnico”, como na Diretoria de Obras Públicas, “mas que desse pessoal não se pode exigir tanto quanto se pode esperar de verdadeiros profissionais”. O mesmo chama a atenção também para a falta de engenheiros na Comissão Geográfica e Geológica e na Diretoria de Agricultura (SÃO PAULO, 1917b, p V-VI).

Relacionado às ferrovias, ou melhor, às empresas e companhias de estradas de ferro, esse profissional foi responsável primeiramente pela concretização das obras. Além disso, os chamados engenheiros fiscais serão os responsáveis,

³⁸ Sobre as reformas urbanistas e sanitárias da cidade de São Paulo e de Santos e suas despesas vide BERNARDINI, 2007. principalmente a partir da segunda parte do trabalho.

principalmente na segunda fase, proposta por Ana Célia Castro (1979), pela administração da empresa férrea. Eles deterão o controle e administração, desde o balanço financeiro, até as obras de expansão da empresa.

Tal função será responsável pela prestação de contas com o Governo paulista, que no caso, era representado pela SACOP. De modo geral, a ferrovia mudará o cenário arquitetônico urbano paulista com suas estruturas e prédios de estações, oficinas. Os engenheiros que trabalharão nas obras trarão consigo novas dinâmicas e técnicas de construção, que mudarão o cenário principalmente urbano/arquitetônico do Estado.

O que queremos concluir sobre esse grupo profissional é que, como afirma Turazzi, a sua participação, principalmente a dos engenheiros, foi decisiva para a formação de um novo território paulista, em se tratando de questões estruturais arquitetônicas. Esses profissionais criaram e defenderam uma simbologia, ou como afirma Gilmar Arruda, uma representação, que motivou a ação das transformações e da formação de uma nação (Cf. ARRUDA, 2000, p. 109; TURAZZI, 1989, p 234).³⁹

Visto brevemente como agiam esses profissionais e de que eram encarregados pelo governo, voltemos à relação deste com as ferrovias, lembrando que esses profissionais estarão sempre presentes. Porém, antes de prosseguirmos, gostaríamos de fazer uma breve intervenção. Partindo da proposta de Fernanda Silva, que firma que os engenheiros buscavam se legitimarem enquanto força política e transformadora, chamamos atenção para a formação desse corpo técnico dentro da administração pública paulista (Cf. SILVA, 2012).

Em vista do exposto, é perceptível que se iniciava um impasse dentro do próprio governo. De um lado, um corpo administrativo técnico que buscava legitimidade e ascensão política, representado pela SACOP. De outro o governo

³⁹ Dentro dessa perspectiva, Laura Antunes Maciel, ao trabalhar a Comissão Rondon, descreve que os engenheiros militares que eram responsáveis pelo mapeamento das populações e territórios do “sertão” brasileiro, encaravam expedições como “cruzadas civilizatórias”, criando instrumentos para assegurar a Nação. MACIEL, 1997, p. 129

Republicano, representado pelo PRP, ou seja, a elite agrária do estado, que veremos mais claramente na parte a seguir.

2.2. A relação entre o Governo e as ferrovias.

Para compreendermos a legislação referente às ferrovias, devemos voltar às ideias de Ana Célia Castro e de Odilon Matos. Durante o primeiro período proposto por Castro e os dois primeiros propostos por Matos é que se definem as leis ferroviárias brasileiras que guiarão as demais posteriores. Acharmos importante descrevê-las, pois, serão as bases para as leis paulistas, as quais servirão de bases legais para o surgimento de várias das principais empresas ferroviárias do estado e do país (Cf. CASTRO, 1979; MATOS, 1990).

O importante e mais discutido aspecto dessa lei para o estabelecimento de empresas ferroviárias em anos posteriores, é a garantia de juros. A fim de atrair investidores para o custoso empreendimento das estradas de ferro, o governo imperial determinou que, quem o fizesse, teria garantia de seus capitais. Era, nas palavras de Castro, “um grande negócio, para nacionais e estrangeiros, construir estradas de ferro no Brasil”. A partir da legislação de 1857, o governo passou a garantir juros sobre o custo estimado da ferrovia, entre 5% a 7%. Se a empresa tivesse déficit, receberia a diferença. Contudo, se o saldo fosse superior a 8%, a companhia repartiria os excedentes com o Estado, se fosse superior a 12%, por três anos consecutivos, teria que reduzir as taxas cobradas (CASTRO, 1979, p. 47).

Além desse privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria garantida uma série de privilégios para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas, carvão. A empresa contaria com o privilégio de zonas, através dos quais ela teria o direito de explorar áreas vizinhas aos trilhos, de ambos os lados e outra empresa ferroviária não poderia desenvolver qualquer atividade nessas áreas. Essas garantias e privilégios, cedidas por meio de concessões, poderiam ter a validade de 50 a 90 anos. Transcorridos 30 anos, o governo tinha o direito de rever o contrato e reaver a ferrovia, podendo explorá-la,

dar esse direito a outros concessionários ou renovar o contrato (CASTRO, 1979, p. 47-48).

Essa legislação, com todas suas propostas de privilégios, será muito discutida posteriormente pelo governo. Esses privilégios acabarão por atrair empresas nacionais e estrangeiras para explorar o ramo ferroviário, e os cofres públicos sofrerão com essas garantias. Ao analisar os Relatórios do Ministro do Império nos anos que antecedem essa legislação de garantia de juros, notamos que o mesmo, nos anos iniciais de 1850, chama atenção para a falta de interesse de investidores para esse empreendimento (MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 1850-1853). Já no ano de 1854, descrevem-se as primeiras tentativas de construções ferroviárias e a relação do levantamento de capital na Inglaterra para sua realização (MINISTÉRIO DO IMPÉRIO, 1854, p. 44-46). Nos anos posteriores, a partir de 1860 até os anos de 1870, podemos notar a rápida evolução do sistema ferroviário do país (MINISTÉRIO da AGRICULTURA, 1860-1870).

No território de São Paulo, somente após a proclamação da República é que se regulamentariam as concessões das empresas ferroviárias. Isso viria com a lei nº 30 de 13 de junho de 1892. Em linhas gerais, essa lei estadual mantinha as concessões segundo o formato do período provincial, ou seja, como quando as empresas ferroviárias gozavam da exploração de uma zona territorial, sendo a única que poderia realizar transporte ferroviário, além da garantia de juros. Contudo, já apareceria, a partir dessa lei, uma tentativa de controle e intervenção, por parte do governo, na viação férrea do Estado, uma vez que, essa lei lhe dava o direito de desapropriar uma empresa que não correspondesse aos planos de viação, construindo barracões, oficinas, estações, além de manter o fluxo contínuo e funcional de suas linhas. (SÃO PAULO, 1892c).

Exposto as leis que regulamentariam as ferrovias tanto no país como em todo, quanto em São Paulo, notamos que, a partir dos anos iniciais da República, o Governo Brasileiro passaria a eleger as ferrovias como um elemento estratégico de ligação com os sertões e de assegurar as fronteiras do país. Uma vez que as

ferrovias representavam a ligação com a civilização, a chegada de suas linhas simbolizava a garantia de não estar mais no “inóspito”. Para o governo desse período, a ocupação territorial, era o principal instrumento de consolidação e garantia das fronteiras brasileiras e as ferrovias davam aporte para isso (QUEIROZ, 2004, p. 112).⁴⁰

A partir de então, apareceriam dois elementos que serão constantes na política do Estado de São Paulo, e que também serão comuns às políticas nacionais referentes às ferrovias: o governo passaria a fiscalizar e cobrar das empresas ferroviárias um funcionamento regular de suas atividades e obrigações com os contratos de concessão e exploração da linha.

A partir dos anos de 1900, os secretários da Agricultura passariam a expressar seu interesse pelas ferrovias. Primeiramente, porque elas eram responsáveis pela dinamização econômica do estado, sendo de sua alçada todo o transporte dos produtos agrícolas, fonte de renda dos cofres públicos e também dos próprios políticos, no caso de São Paulo, uma vez que os grandes fazendeiros eram também os representantes políticos, era então de grande importância que o governo controlasse esse meio de transporte e esse controle se dava por meio de fiscalizações que ficaram mais rigorosas a partir desses anos.

No ano de 1900, no Relatório da SACOP, inicia-se um estudo sobre os gastos das empresas ferroviárias, indo desde as despesas com obras da extensão de linhas, até com a madeira utilizada para o carvão. Nesse ano, também nos chama atenção, a discussão sobre um possível controle tarifário das empresas férreas sobre os produtos agrícolas, principalmente o café. Alega-se que foi feito um estudo e os lucros das empresas estariam exorbitantes podendo, assim, diminuir a tarifa aplicada sobre o café, sem prejudicar suas receitas (SÃO PAULO, 1900b, p. 176-179).

⁴⁰ Como já salientado tantas outras vezes, a construção da ferrovia Noroeste do Brasil se deu nessa dinâmica. Vide QUEIROZ, 2004 e GHIRARDELLO, 2002

Visto isso, devemos aqui nos atentar para a compreensão do início de uma intervenção governamental maior nas empresas ferroviárias. O café era o produto economicamente mais importante do estado de São Paulo e do país – afirmativa amplamente reiterada pela historiografia econômica e que dispensa comentário. Na verdade, a sua atividade exportadora era a atividade que mais gerava rendas para os cofres públicos (FAUSTO, 1989, p 227-231). Por isso, na tentativa de estimular ainda mais e favorecer os cafeicultores, tentou-se inicialmente controlar a tarifa sobre esse produto. Contudo, devemos chamar atenção para outra questão. O Brasil, nesse período, tentava se recuperar de uma crise econômica, a crise causada pelo chamado encilhamento. Portanto, baixar as tarifas dos produtos agrícolas era uma das medidas encontradas para reerguer a economia.

Outra questão que aparece nos Relatórios da SACOP nesses anos, nos leva a crer que o governo estava mudando sua visão referente à importância das ferrovias para o estado. Além disso, começavam a se intensificar os problemas causados pelas concessões antigas, com garantia de juros e de zonas de exploração. Devemos recordar que, a essa altura, as grandes empresas ferroviárias paulistas já estavam concretizadas e expandindo seus trilhos.

Em 1903, no Relatório da SACOP, o Inspetor de Viação demonstra a necessidade de um planejamento geral de expansão da malha ferroviária no território de São Paulo. Segundo ele, havia uma competição desorganizada entre as grandes empresas ferroviárias. Ele cita o fato da Companhia Paulista fazer com que as outras duas (Companhia Mogiana e Companhia Sorocabana), disputassem e gastassem grandes quantias de dinheiro para defender suas zonas de exploração, garantidas por lei. Isso, segundo ele, desestabilizou e afetou a proposta inicial destas três empresas, que deveriam atingir os limites naturais do Estado. Afirma, ainda, que na construção das ferrovias paulistas, nunca “se observou um plano bem delineado, tendo em vista os interesses gerais do Estado e do país”. As companhias sempre “faziam o que bem entendiam” para atingir as zonas onde teriam maiores lucros. Para ele, tal fato pode ser notado pela construção de diversos

trechos secundários sem que a companhia ao menos tivesse terminado a linha tronco proposta no contrato de concessão (SÃO PAULO, 1903b, p. 84-85).

Segundo esse Inspetor, somente um plano ferroviário geral solucionaria esse problema. Além disso, sua argumentação ganha evidência, por apresentar um aspecto singular, relevante para nossos objetivos de pesquisa: o Governo Paulista mudou sua visão sobre a Sorocabana. Detalhemos um pouco melhor, como ele viu essa ferrovia como uma possível solução para o controle ferroviário no Estado.

Nesse Relatório, atenta para a necessidade de um planejamento geral de viação no território paulista, o Inspetor passa a discutir os problemas de se ter uma única empresa, ainda estrangeira, como responsável pela ligação de toda a produção do Estado com o único meio exportador, o porto de Santos. Segundo ele, havia a necessidade de um estudo para dar uma alternativa à hegemonia criada pelos ingleses da *São Paulo Railway*. A fim de dar uma possível solução, propõe que as três grandes ferrovias sigam os planos ferroviários gerais, atingindo o final proposto por suas linhas tronco, ou seja, os limites naturais da fronteira do Estado. Após isso, propõe que a Companhia União Sorocabana e Ituana e a Companhia Mogiana sigam em direção ao litoral, cada uma para um porto respectivo: a primeira, para o de Cananeia e a segunda, para o de São Sebastião e, possivelmente, para o de Santos (SÃO PAULO, 1903b, p. 85-87).

Indo um pouco além, esse Inspetor propõe então a solução, de fato, para esses problemas, que nos chama atenção: o resgate da Companhia Ferroviária União Sorocabana e Ituana. Avisando o Secretário e o Presidente do Estado que o resgate será possível já a partir de 1905, fala das vantagens que essa ferrovia alcançaria ao ser administrada pelo Estado. De acordo com sua proposta, as linhas dessa ferrovia serviriam uma região onde era possível e favorável para o fomento da policultura o que levaria à valorização das terras devolutas pertencentes ao Estado que eram limítrofes com o traçado da linha férrea. Além disso, em sua opinião, ao desapropriar e assumir o controle dessa empresa, o Governo teria em mãos “um elemento capaz de facilitar o desenvolvimento da colonização em larga escala e de

fomentar a prosperidade das várias indústrias que a região comportasse” (SÃO PAULO, 1903b, p. 88-89).

O Inspetor levanta outra importante questão que o resgate solucionaria: o problema das tarifas. Nesse sentido, ele afirma que

(...) um sistema ferroviário tão amplo quanto o da Sorocabana – ituana, propriedade do Estado, poderia ser, conforme o tem sido em outros países, um poderoso regulador e um exemplo para a generalização das reformas de tarifas visando a proteção das diversas indústrias (SÃO PAULO, 1903b, p. 89).

Por fim, observa que uma empresa ferroviária do governo poderia dar exemplos e regular as tarifas de forma racional. Como conclusão sobre a estatização dessa empresa, descreve que em outros países, o máximo dos benefícios econômicos resultantes das estradas de ferro só são atingidos quando o governo detém todo o sistema ferroviário, ou pelo menos, uma parte importante dele (SÃO PAULO, 1903b, p. 90).

Essa não era a primeira vez que a temática fazia parte das discussões do Governo. Em âmbito nacional, em anos anteriores, durante a presidência de Campos Sales, com o início do *Funding Loan*, os problemas com as garantias de juros das empresas ferroviárias acirram-se ainda mais. Foi discutido e proposto nesse período o resgate das empresas ferroviárias estrangeiras que gozavam da garantia de juros de 7%. Para tal operação, um novo empréstimo externo foi obtido em 1901.

Como demonstra Castro,

Na impossibilidade de manter a sangria aos cofres públicos representada pela garantia de juros às estradas de ferro, muitas delas pessimamente administradas e deficitárias, compreendeu finalmente o governo que havia sido um equívoco a concessão de condições tão favoráveis às empresas que as construíram. (...) O resgate criaria as condições de um importante movimento de “merger”, com a formação de verdadeiros sistemas ferroviários, processo semelhante ao que se verificava na época nos Estados Unidos (CASTRO, 1979, p 70).

De acordo com essa autora, a partir de 1901, começaram diversas e demoradas negociações entre o Governo e essas empresas. Iniciou-se nesse ano, por questões econômicas, o resgate de 12 ferrovias que gozavam dos 7% de juros como garantia. A pesquisadora descreve que houve forte oposição de políticos nacionais que denunciavam a todo o momento que o governo não estava sendo firme o bastante e cedia regalias às empresas (CASTRO, 1979, p.76-79).

Por fim, demonstra que como solução, foi diminuído ou determinado o fim da garantia de juros para a empresa que quisesse continuar explorando o serviço. Contudo, Castro demonstra que no Nordeste, as empresas resgatadas foram todas arrendadas a uma única empresa: a *Great Western*. Esta empresa ferroviária abdicou da garantia de juros, mas aumentou suas linhas de pouco mais de cem quilômetros para mil, tornando-se um *merger*. Concluindo, a autora nos alerta para um fato que também veremos em São Paulo, principalmente em nosso objeto: de que esses resgates demonstram que já havia um conflito de interesses nacionais com relação aos capitais externos. Nesse sentido, levanta a indagação de, por que seria possível nesse setor a imposição de uma solução que atendia aos interesses do governo brasileiro? Respondendo seu próprio questionamento, afirma que em vista das disputas entre os donos das empresas e o governo, é possível determinar que os interesses destes opunham-se aos das empresas (CASTRO, 1979, p 76-77).

Tais fatos nos levam a crer que o governo brasileiro passou, a partir desse período, a conceber as ferrovias de forma diferente. O que vemos nesse momento é uma mudança da própria ferrovia, enquanto elemento estratégico, na visão do governo. Como já elucidado, inicialmente nota-se uma dificuldade para a construção das ferrovias, por ser um empreendimento com custos elevados. A única forma de atrair capitais seria dar diversos e inegáveis benefícios para quem as construíssem. Com isso, logo, o que era solução, passou a ser problema para os cofres públicos. Seu entendimento e lugar dentro das propostas do Governo mudam.

A partir de então, a ferrovia seria a solução, se o governo detivesse seu controle e o guiasse segundo os seus interesses. Contudo, como já chamamos

atenção, em São Paulo essas empresas estavam ligadas ao capital da agricultura e esses, por sua vez, estavam ligados diretamente à política, ou melhor, ao Partido Republicano Paulista. Tal fato fará com que ocorra uma disputa de interesses entre a Secretaria de Agricultura e seu corpo técnico, representantes do Governo do Estado, que veremos a seguir.

A partir desse momento veremos uma mudança na concepção da administração pública no que condiz sobre ferrovia Sorocabana e que repercutirá em diversas ações futuras. Pouco a pouco, essa companhia ferroviária ganhará renome e importância perante o Governo paulista. Como demonstraremos no raciocínio que se segue, a Sorocabana acabará se tornando uma das principais empresas, na concepção da SACOP, para a concretização de diversas propostas do Governo, indo desde a ocupação territorial, passando pelo estímulo da policultura, até a possibilidade de levantamento de capital.

Dentro dessa dinâmica dos resgates das ferrovias e do que foi referenciado acima, a Companhia União Sorocabana e Ituana, em 1904, passa por uma liquidação forçada por dívidas e pelo seu mau funcionamento e vai a leilão. O governo Federal, por ser seu principal credor, arremata a empresa (SAES, 1986, p.168). O governo de São Paulo tomaria posse nesse mesmo ano da Estrada de Ferro Funilense (SÃO PAULO, 1904b, p. 154-156).

Em 1905, na tentativa de levar em frente às propostas de 1903, o governo paulista é aconselhado a comprar a Estrada de Ferro Sorocabana do governo Federal. “O preço foi de 65 mil contos de réis pago em ouro”, e para adquirir a quantia, foi feito um empréstimo no exterior (SÃO PAULO, 1905b, p. 163). O banco, de acordo com Flavio Saes, foi o *Dresdner Bank* e o valor contratado como financiamento, de 3.800.000 libras (SAES, 1986, p. 168). Inicia-se a partir desse ano, o estreitamento das relações dessa empresa ferroviária com o governo paulista.

Em vista dessa mudança e negociações, podemos levantar diversas teorias sobre o porquê de o governo federal arrematar essa empresa ferroviária e a vender para o estado de São Paulo. O que nos parece mais plausível é que, o governo federal, por ser o maior credor daquela empresa, era o mais interessado na negociação. Consideramos ainda o fato de que, nesse ano de 1905, a linha tronco da Sorocabana teria terminado em Bauru. Esta mesma cidade foi determinada como ponto de partida para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ao nossa entender, essa seria uma forma de ligar a cidade à capital e, conseqüentemente, levar um fluxo populacional para as linhas da Noroeste. Tal fato também interessaria ao governo paulista, pois seria a ligação com o estado de Mato Grosso. Porém essa é apenas uma especulação.

Os anos seguintes, 1906 e 1907, têm grande importância para as políticas voltadas às ferrovias. Na verdade, esses anos são marcados no cenário nacional por uma política que daria prioridade para investimentos em ferrovias, portos, telégrafos, e incentivo à imigração; em São Paulo e também no âmbito nacional, há a operação da valorização do café.⁴¹

A política de valorização do café será determinante para as políticas ferroviárias de São Paulo e também para as diretrizes políticas da SACOP como um todo. A partir da crise do café no mercado internacional, a SACOP passará a se preocupar com o estímulo de outros tipos de plantios agrícolas, principalmente o de cereais. Além disso, passará também a investir no desenvolvimento da pecuária, como alternativa à hegemonia do café.

Nesse sentido, nos anos subsequentes a 1907, notamos nos Relatórios a valorização e o investimento financeiro despedido pela receita da Secretaria para criar bases de estímulo à policultura e à pecuária. Para tanto, investe-se ainda mais nas escolas agrícolas, nas fazendas modelos e nos denominados postos zootécnicos, que trarão do exterior diversas espécies de bovinos para testar e

⁴¹ Para informações sobre essas questões e a história das políticas do café, vide: DELFIM NETTO, 2009.

introduzir no estado de São Paulo. As empresas ferroviárias serão cobradas pela isenção de tarifas para pessoas que visitassem esses postos zootécnicos, ou as fazendas. Ainda seriam responsáveis pelo transporte gratuito de maquinário agrícola para o Governo, além de distribuir gratuitamente os folhetos com informações, preparados pela Diretoria da Agricultura para os pequenos produtores.

De forma breve, a política de valorização do café passou por diferentes etapas. Inicialmente, o Governo Federal e outros estados, como Rio de Janeiro e Minas Gerais, foram chamados para participar, porém, negaram e o Governo Paulista acabou por ter que efetuar esse projeto sozinho. O denominado Convênio de Taubaté, 1906, visava à valorização do café no mercado externo. Para tanto, foi necessário que o governo paulista fizesse empréstimos, pois, se comprometeu com a compra das sacas de café, na tentativa de tirar o excedente do mercado e valorizar o produto (Cf. SAES, 1986, p.167-169; CASTRO, 1979, p.93; LOVE, 1989, p. 67-68).

Entretanto, sem o apoio federal, os empréstimos não foram suficientes para manter o projeto de valorização. Em 1907, o Governo se vê impelido a buscar novos financiamentos e decide, por fim, arrendar de forma proveitosa a Estrada de Ferro Sorocabana (SAES, 1986, p 168). Contudo, vale salientar que o processo de arrendamento dessa ferrovia inicia-se também em 1906, mas só irá ser aprovado no ano seguinte. Na tentativa de arrendar da forma mais proveitosa possível, o Governo teve quatro propostas: da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, da *São Paulo Railway* e de Percival Farquhar (SÃO PAULO, 1906d).

Como afirma Flavio Saes, desde o processo de *Fundin Loan* e o denominado Convênio de Taubaté, houve incentivos para atrair capital estrangeiro e manter a taxa de Cambio estável. Isso favorecia a entrada de empresas e grupos estrangeiros a fim de investir no país. Conseqüentemente, Farquhar já teria um ponto positivo para esse arrendamento. Analisando o Parecer da SACOP sobre as propostas, nota-se logo no início pela fala do então Secretário da Agricultura, Carlos Botelho,

que as propostas desse empresário foram, de fato, as mais atrativas para o Estado (SÃO PAULO, 1906d, p. 16).

Esse arrendamento, além de garantir para o Governo mais de dois milhões de libras, para dar continuidade à sua política de valorização do café, assegurou ainda o pagamento do serviço da dívida com o *Dresdner Bank*, adquirida com a compra da ferrovia, mais 6% sobre o capital do Governo, gasto com a construção de dois Ramais, mais um pagamento de 25% sobre a quota de arrendamento. Ainda foi proposto pelo arrendatário, que o governo se mantivesse como dono por meio de ações da empresa (SÃO PAULO, 1906d, p.16-21; Cf. SAES, 1986, p. 169).

A partir de então, surgiria a *Sorocabana Railway Company*, uma empresa acionária e aparentemente com grande capital, como veremos no próximo capítulo. Por parte do Estado caberia nesse arrendamento o término das obras já iniciadas na linha, as quais viriam a ser concluídas nos anos subsequentes. A partir de então, essa empresa ferroviária ganharia destaque nos relatórios da SACOP. Aos poucos, diversas ações foram tomadas em prol do controle e fiscalização do Governo sobre ela.

Nos anos iniciais da concessão, os Relatórios sempre demonstram o lado positivo do arrendamento. Também aparecem os gastos por conta do Governo para o término das obras dessa estrada de ferro. Em 1909, o Secretário da Agricultura demonstra os enormes gastos com essas obras, que praticamente triplicaram depois do arrendamento, levando os cofres da SACOP praticamente ao déficit. Nesse mesmo ano, para aumentar e facilitar sua fiscalização, a SACOP cria uma Comissão de Obras e Fiscalização para essa companhia (SÃO PAULO, 1909b, p. LII).

A SACOP demonstra maior preocupação com a *Sorocabana* em relação às demais empresas. A partir da valorização do café, as companhias ferroviárias passam a ser cada vez mais questionadas e cobradas para a redução das tarifas sobre o café, o que conseqüentemente leva a SACOP a questionar sobre o preço das tarifas sobre todos os produtos agrícolas do Estado. Um plano de estudo sobre

as tarifas é iniciado no ano de 1909, terminando dois anos depois, em 1911. A partir desse estudo, a SACOP consegue com que as empresas baixem suas tarifas sobre os produtos agrícolas.

Nos anos que precedem a Primeira Guerra Mundial, o cenário das políticas ferroviárias em São Paulo muda. A fim de garantir melhor fiscalização, em 1913, A SACOP consegue criar o Plano Geral de Viação (SÃO PAULO, 1913b, p. X-XII). Com o início do conflito mundial, o café passa novamente por uma crise no mercado externo, o que faz com que as empresas ferroviárias sofram uma diminuição em suas receitas assim como o aumento do custo das mercadorias importadas básicas para o funcionamento dos trens, desde o carvão até a parte de maquinário. Conseqüentemente, a economia brasileira sente um abalo com o reflexo do conflito (SAES, 1986, p. 229-232).

Já nos anos do conflito, aparecem sempre reclamações das dificuldades enfrentadas pela Secretaria de Agricultura para conseguir executar suas atividades, devido à baixíssima receita. A partir de então, inicia-se a denominada Tomada de Contas das empresas ferroviárias, realizada pela SACOP. A Secretaria passa a fiscalizar rigorosamente os gastos das empresas ferroviárias, na tentativa de evitar o pagamento desnecessário da garantia de juros.

A partir de 1915, com um novo Secretário da Agricultura, há uma mudança nos discursos e direcionamentos tomados, que será um reflexo do cenário nacional. Esse Secretário, Candido N. Nogueira da Motta, passará a chamar atenção para a exploração das riquezas brasileiras pelos estrangeiros, principalmente do estado de São Paulo. Nesse mesmo período, ocorrerá uma campanha, tida como nacionalista em diversos jornais, contra a presença de Percival Farquhar, que exploraremos melhor no próximo capítulo. Conseqüentemente, a SACOP voltará seus olhares para os empreendimentos da *Brazil Railway Company*, a qual, como veremos, será arrendatária de um grande número de empresas ferroviárias nas regiões Sudeste e Sul do país.

Durante esses anos, as empresas que fazem parte desse *holding* tiveram problemas econômicos e, com isso, problemas com o desempenho de suas atividades de transporte. Tais fatos reerguem um dilema e solução levantados alguns anos passados: o de estatização das empresas ferroviárias. Em resposta aos problemas com as empresas estrangeiras, principalmente às pertencentes ao *holding Brazil Railway Company*, Antônio Candido Motta propõe a encampação de três ferrovias que, segundo ele, eram vitais para o desenvolvimento e política do Estado: a *Sorocabana Railway Company*, a Araraquarense (que foi arrendada pelo *holding Brazil Railway Company*), e a *S. Paulo Northern Railroad Company*. De acordo com o secretário da Agricultura, essas três ferrovias respondiam por áreas estratégicas e deveriam ser administradas pelo governo (SÃO PAULO, 1915/1916b p. XXXII- XXXV).

Nos anos que se seguem, as discussões da SACOP referentes à ferrovia giraram em torno da briga contra esse *holding*. Os problemas e discussões levaram à desapropriação de diversas ferrovias pertencentes ao grupo. A partir de 1919, a SACOP começa o processo que culminaria na estatização da grande maioria das ferrovias do território paulista o que, contudo, não cabe à nossa análise. Ainda, como descrito por Saes em suas conclusões, a Sorocabana se tornará nos anos posteriores à década de 1920, uma repartição individual dentro da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o que nos leva a crer que essa ferrovia, de fato, será utilizada como reguladora para o sistema ferroviário paulista (Cf. SAES 1986).

Por fim, podemos compreender esse processo de mudança do significado das ferrovias para o governo e a atuação da SACOP dentro da dinâmica da burocratização do Estado, através da proposta feita por Renato Monseff Perissinotto (PERISSINOTTO, 2010, p.211-212). Segundo esse autor, a República paulista se consolidou de forma distinta dos demais estados brasileiros, criando um aparato “moderno” e burocrático do aparelho estatal. Para ele, o primeiro elemento a ser notado, foi a independência de atuação e a burocratização das Secretarias estatais,

que criou um corpo técnico especializado para cada secretaria, como no caso da SACOP.

Nesse sentido, afirma que os agentes estatais paulistas, a fim de garantir a chegada de riquezas aos cofres públicos estatais, percebiam a necessidade da criação de uma estrutura organizacional para viabilizar essa arrecadação, que naquele momento, com a exportação do café, encontrava-se à disposição do Estado.

Assim, a conjunção da expansão econômica por um lado, com autonomia regional e novos princípios organizacionais por outro, possibilitou a construção de um aparelho fazendário cada vez mais burocratizado, nacionalizado e eficiente, voltado para carrear parte do excedente produzido pelo setor exportador para o Estado por meio do famoso imposto sobre as exportações (PERISSINOTTO, 2010, p. 211).

Assim, concluímos a parte da relação entre o Governo paulista, representado pela SACOP e as empresas ferroviárias. Em vista das propostas de Perissinotto, podemos compreender que as mudanças em relação às ferrovias fizeram parte de um processo maior de mudança do aparelho estatal, o que será mais visível nos anos que se seguem e que fogem a nossa proposta de análise, mas que valeria uma pesquisa. O que podemos concluir sobre esses impasses é que esse corpo técnico, buscando autonomia e força política, dava seus primeiros passos na tentativa de se legitimarem. No entanto, por ser parte do aparelho estatal, pouco conseguiu colocar em prática seus ideais e proposta nesse período que analisamos, pois o interesse econômico das elites agrárias ainda prevalecia.

Visto isso, cabe-nos ainda a compreensão e o entendimento do lado inverso ao Estado, o da empresa particular e seus interesses. É o que veremos nesse próximo capítulo.

Capítulo 3

Um empreendimento ferroviário particular: a complexa *Sorocabana Railway Company*

Como já foi salientado no último capítulo, nos dedicaremos a partir de agora à compreensão da empresa ferroviária privada. Discutiremos ao longo dessa parte como se formaram as ferrovias no estado de São Paulo. Traremos à compreensão o tipo de empreendimento e capital a que a Sorocabana estava ligada. Feito isso, traçaremos em linhas gerais como foi essa empresa antes de se tornar parte de um empreendimento estrangeiro. Posteriormente demonstraremos como ela era administrada e também o *holding* do qual fazia parte. Por fim, chegaremos à compreensão de como essa companhia ferroviária funcionou, se enquadrando nas diretrizes da SACOP e do governo e, enquanto empreendimento estrangeiro, quais as possibilidades e os fatores que a levaram a ser novamente administrada pelo governo.

3.1. Empreendimentos ferroviários em São Paulo

Antes de iniciarmos a visualização de nosso objeto em si, devemos nos ater à compreensão de que a consolidação do empreendimento ferroviário brasileiro, e em São Paulo, feita inicialmente por particulares, apresenta peculiaridades de caso para caso. A diferença se dá, desde o capital empregado, sua origem e nacionalidade, passando pela atividade a que foi primordialmente destinada, até chegar aos empreendedores que a construíram, fazendeiros de famílias tradicionais, comerciantes, investidores.

Sem pretensões de fazer uma história geral das ferrovias no Brasil ou mesmo em São Paulo, faremos uma breve exposição sobre as diferenças das empresas

enquanto empreendimentos. Para tanto, partimos da discussão proposta por Flavio Saes, que mapeia em sua pesquisa a origem do capital e dos empreendedores das ferrovias paulistas. Além disso, demonstra a qual atividade econômica, essas empresas ferroviárias estavam relacionadas (SAES, 1986, p.40-64).

Saes, assim como Castro (1979), afirma que diferentemente dos outros Estados, onde se instalou certa malha ferroviária, São Paulo teve suas ferrovias construídas por investidores nacionais. Na tentativa de compreender tal fato, afirma que as ferrovias paulistas, em sua grande maioria, foram inicialmente construídas para dinamizar a produção cafeeira. Segundo o autor, conforme as plantações de café deslocavam-se para o interior do estado, em busca de novas terras, aumentava a necessidade de transporte e ligação com a capital e o porto de Santos (SAES, 1986, p. 40-42; Cf. CASTRO, 1979, p. 55-56).

Esse pesquisador elucida um fator interessante sobre o surgimento das empresas de estrada de ferro mais no interior do Estado, ao relatar que a *São Paulo Railway* não teria interesse em expandir seus trilhos para as novas zonas da agricultura do interior, abdicando de seu privilégio de exploração dessas áreas, principalmente, das regiões à frente da cidade de Jundiaí. Isso fez com que despertassem o interesse e a necessidade de ligar tais regiões aos centros consumidores e ao meio de escoamento para o exterior, o porto de Santos. Surgiria, nesse momento, a possibilidade de novas empresas ferroviárias serem criadas (SAES, 1986, p 39-41).

A partir de então, entre finais de 1860 e início de 1870, começariam as obras para a construção de novas linhas de estradas de ferro. A primeira empresa a surgir, dando continuidade e ocupando o direito de exploração de zona da *São Paulo Railway* para o interior, foi a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.⁴² Essa empresa teria, entre seus acionários e sócios fundadores, grandes nomes da cafeicultura da época, estando então ligada ao capital cafeeiro. (SAES, 1986, p. 44-46).

⁴² Sobre a história do surgimento e desenvolvimento dessa empresa ferroviária, vide o recente trabalho de GRANDI, 2010.

Dando continuidade a seus questionamentos sobre a origem do capital de investimento, Saes demonstra mais duas empresas ferroviárias ligadas ao capital agrícola, porém, diferentemente da Companhia Paulista, seus acionários seriam de difícil identificação. Uma dessas companhias era a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que teria entre seus acionistas majoritários, representantes de importantes famílias de fazendeiros paulistas, como os Silva Prado e Antônio Queirós Teles. A outra era a Companhia Ituana de Estradas de Ferro que, segundo esse historiador, mesmo havendo poucas informações, foi possível encontrar também o predomínio de famílias de grandes fazendeiros entre seus principais acionistas (Cf. SAES, 1986, p. 45-46).

Entretanto, ao analisar outra empresa ferroviária paulista, a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, Flavio Saes demonstra que essa tinha procedência do capital mercantil, além de se tratar de uma exceção em relação às outras três, por ser inicialmente ligada ao transporte de algodão, e não de café. Para o autor, o fato de essa empresa estar ligada desde a sua fundação, e por um bom tempo (até 1882) à imagem de Luís Matheus Maylasky, um empreendedor que possuía “uma ampla perspectivas de negócios”,⁴³ e depois ao banqueiro Francisco de Paula Mayrink, faz com essa ferrovia seja distinta das outras, principalmente em relação à origem de seu capital (Cf. SAES, 1986, p. 43-44).

Contudo, ao mapear a origem do capital desses empreendimentos ferroviários surgem outras indagações. Entre elas, e talvez uma das mais importantes, é como foi possível que essas empresas conseguiram levantar tão alto capital, uma vez que, a construção da ferrovia reivindicava novas e custosas tecnologias, para arriscá-lo em um empreendimento que, até então não tinha garantias de sucesso no Brasil.

Nesse sentido, achamos válidas duas compreensões que se complementam. A primeira seria, no caso de São Paulo, o acúmulo de capital excedente da

⁴³ Entre os negócios dessa figura, que era um comerciante de algodão da cidade de Sorocaba, está o que fez com que Saes o enquadrasse dentro de um capital mercantil; além de ser um intermediário do produto agrícola, na tentativa de incentivar a produção de algodão, Maylasky também financiava a produção dos pequenos produtores; ou seja, além de intermediário, era o financiador da atividade que gerava lucros para a ferrovia (Cf. SAES, 1986, p. 43).

agricultura, principalmente da cafeicultura, que possibilitava o investimento em outras atividades econômicas, associado às facilidades e grande possibilidade de negócio que era a exploração de uma empresa ferroviária no Brasil e em São Paulo, com muitas garantias legais, como as já citadas no capítulo anterior (Cf. CASTRO, 1979, SAES, 1986, 46-49).

A segunda, estaria na tentativa de compreender o porquê de se arriscar capital em um empreendimento novo, custoso e sem garantias de sucesso no país, o que nos leva a considerar as propostas de Saes e Guilherme Grandi. Esses pesquisadores afirmam que o investimento do capital excedente da agricultura em outras atividades econômicas, como nos meios de transporte, não é novidade. Segundo ele, anteriormente à ferrovia, sobretudo no interior de São Paulo, o transporte era realizado por tropa de muares. Para ambos, alguns grandes agricultores e comerciantes eram donos de vastas tropas de mulas (Cf. SAES, 1986, p. 62-63; GRANDI, 2011, p. 269- 297).

Guilherme Grandi afirma sobre essa temática,

Principal meio de transporte terrestre em São Paulo no período entre o segundo quartel do século XVIII e o advento das ferrovias em meados do XIX, os muares serviram de base não apenas para a viabilização das atividades produtivas do Centro-Oeste (Mato Grosso e Goiás) e Sudeste (Minas, São Paulo e Rio de Janeiro), mas também para a constituição e o desenvolvimento das porções meridionais do Brasil, particularmente os estados do Paraná e Rio Grande do Sul (GRANDI, 2011, p. 279).

Visto isso, podemos então concluir que investir em um meio de transporte não era algo novo, era até mesmo corriqueiro principalmente para agricultores.

Por fim, devemos nos atentar à questão de que o surgimento dessas empresas ferroviárias ainda demonstra uma mudança econômica em São Paulo. Segundo Saes, essas empresas terão “características semelhantes: técnicas modernas (originárias da Revolução Industrial), grande capital e organização sob a forma de sociedades por ações, além do emprego do trabalho assalariado.” E vão atuar nos ramos de prestação de serviços que deveriam ser desenvolvidos pelo Estado, como o transporte urbano, os serviços portuários, a iluminação urbana (a

gás ou elétrica), o fornecimento e distribuição de energia elétrica, serviços de água e esgoto, telefonia e de transporte ferroviário (SAES, 1986. p. 13-14).

É a partir dessas premissas que compreenderemos nosso objeto. A *Sorocabana Railway Company* surgirá com essas características, uma empresa que se ocupará de diversos serviços públicos, não só de transporte, como veremos no desenvolver desse capítulo, com grande capital e organizada como sociedade por ações. Podemos agora ver como essa empresa se formou, de fato, e como funcionou dentro do território de São Paulo e atuou frente às diretrizes propostas pelo governo paulista, já analisadas e expostas no capítulo anterior.

3.2. A origem do empreendimento: da fundação até a concessão estrangeira.

Antes de iniciarmos um aprofundamento do período em que a Sorocabana foi arrendada pelo grupo de Percival Farquhar, devemos nos ater ao período anterior, no qual essa empresa ferroviária, que será a união de duas: Companhia Sorocabana e Companhia Ituana, se origina e desenvolve. Nossa proposta com essa análise inicial é retomar e elucidar as vantagens que a legislação paulista cedia a quem se propusesse a construir e administrar tal empreendimento. Além disso, vamos demonstrar que essa empresa se constitui e se desenvolve com certas particularidades em relação às demais, o que chamará a atenção de investidores estrangeiros e do próprio governo.

Visto isso, partimos das afirmações de Saes, descritas anteriormente, de que a Sorocabana era uma exceção em se tratando tanto de capital de origem, quanto do tipo de atividade agrícola a que estava ligada (o algodão). Como já demonstrado brevemente, em 1860 surge com capital e engenheiros ingleses a primeira estrada de ferro paulista, que ligava Santos à Jundiaí. Tal estrada seria gerida pela companhia *São Paulo Railway*, que teria o direito de explorar o potencial ferroviário na província paulista. No entanto, apareceria com a expansão do café a necessidade de expandi-la ainda mais para o interior. Contudo, a empresa não se

interessaria por essa expansão, ficando o feito a cargo dos fazendeiros interessados. A partir dessa estrada e do interesse e necessidade de estendê-la para o interior é que surgiriam as novas estradas (SAES, 1986, p 39-41; Cf. MATOS, 1990, p. 78).

Diferentemente das demais, na tentativa de dinamizar a agricultura e economia do algodão na Região de Sorocaba, no ano de 1870, a Lei provincial nº 34 de 24 de março autorizou uma linha que ligasse essa cidade a de Itu e daí para Jundiaí.⁴⁴ Entretanto, esse planejamento proposto era inviável para os sorocabanos, que viam mais vantagem em uma linha férrea que os ligasse diretamente à capital da província, uma vez que, esta teria menor trajeto que a primeira. Essa proposta de ligação direta foi aceita pelo governo, sendo que a Lei Provincial nº 33 de 29 de março de 1871, além de conceder e aprovar tal construção, concedia ainda “à nova linha as mesmas garantias e privilégios vigentes para as ferrovias até então construídas”,⁴⁵ nascendo assim o projeto da futura Estrada de Ferro Sorocabana (MATOS, 1990, p.89).

Em tal feito, deve-se destaque ao idealizador desse projeto, o estrangeiro polonês Luis Mateus Maylasky, que residia em Sorocaba havia vários anos. Maylasky

[...] percebeu a inconveniência da construção da estrada via Jundiaí, embora custasse muito menos, pois teria metade do percurso, considerando-se, ainda, que tal traçado não apresentava as dificuldades técnicas que fatalmente ocorreriam na construção da linha partindo de São Paulo (Matos, 1990 p. 89).

O idealizador polonês fundou a Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana “com um capital de 1.200 contos, depois elevados para 4.000, divididos em ações de duzentos mil réis”. A construção da estrada foi iniciada em 13 de julho de 1872, atingindo seu destino inicial, Sorocaba, em 1875 e, algum tempo depois, Itapema (MATOS, 1990, p.89-90).

⁴⁴ Sobre a economia e desenvolvimento do algodão em São Paulo, vide CANABRAVA, 1984.

⁴⁵ Essas garantias e privilégios são as mesmas expostas no capítulo anterior, garantia de juros de 6%, garantia de zonas de exploração, e terras marginais ao traçado das linhas que viriam a ser construídas.

Por outro lado, no mesmo período, surgia a Companhia Ituana. Como salientado por Saes, essa empresa ferroviária surge da iniciativa de agricultores da região de Itu. A lei provincial nº 34 de 24 de março de 1870 autorizava a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Itu à de Jundiaí. Contudo, desde o início, essa ferrovia passava por problemas de desenvolvimento de suas atividades, por competir com a Paulista o escoamento da região (SAES, 1986, p46; PINTO, 1977 p. 47-49). Esta empresa, assim como a Sorocabana, também teria as garantias das demais.

A Estrada de Ferro Sorocabana e a Ituana passavam por problemas financeiros nos anos de 1880. Em alguns pontos de seus trajetos, acabavam competindo para o escoamento das mercadorias. Além disso, nesse período inicial das empresas ferroviárias em São Paulo, o café era o produto de maior expressão na receita das ferrovias. Na região cortada pelo traçado de ambas, a produção de café era menos expressiva e, conseqüentemente, menos expressivas eram também suas receitas, se comparadas às da Mogiana e Paulista. Assim, essas companhias a fim de garantirem seu funcionamento e tornarem-se uma empresa mais forte, resolvem se unir em 1893, denominando-se Companhia União Sorocabana e Ituana (OLIVEIRA e SILVA, p. 5, 2010).

Após a união, novas expansões foram realizadas. Foram

[...] construídos duas linhas de articulação: a de Itu a Mairinque (no tronco) e a de Vitória a 15 de Novembro, na linha de São Manuel. Nessa direção os trilhos são prolongados até Agudos, região já predominantemente cafeeira e, na direção do Paranapanema, até Avaré, iniciando, dessa maneira a conquista de vastíssima e rica região que passou a denominar-se 'Alta Sorocabana', onde também encontramos uma intensa corrente de povoamento mineiro. Vemos aparecer aqui, pela primeira vez, a estrada exploradora. Até então as estradas tem caminhado sempre em regiões já povoadas; de agora em diante, o prolongamento dos trilhos já se faz juntamente com a exploração das regiões novas, antes mesmo do próprio povoamento (MATOS, 1990 p. 119).

Segundo Maria Fátima S. Moreira, após a união e com a expansão dos trilhos de ambos os ramais, a Companhia União Ituana e Sorocabana, se tornava uma empresa estratégica, pois ocupava uma grande extensão do território de São Paulo,

além de ter, a partir de então, dois acessos à capital da província e ao porto de Santos (MOREIRA, 2008, p. 50-51).

Contudo, mesmo expandindo, a Companhia União Sorocabana e Ituana passava por momentos econômicos graves no início do século XX. Como já demonstrado no capítulo anterior, acaba sendo transferida para o seu maior credor, o Governo da União, em 1904. E, em 1905, o Governo de São Paulo compra essa empresa do governo federal. Durante os anos de 1905 e 1906, muda-se a administração da Estrada de Ferro Sorocabana. Nesses anos, ela era administrada por Alfredo Maia. Sob a sua administração, que já vinha de anos anteriores, cria-se um planejamento de desenvolvimento para a empresa e o traçado de suas linhas férreas. Além disso, normatiza-se o tráfego, que causava problemas, e a entrega de mercadorias.

Duas questões devem aqui ser levantadas. A primeira é que nesse mesmo período, essa nova e então benéfica administração coincide com o período por nós já exposto no capítulo anterior, no qual se inicia a criação de um planejamento para a evolução das linhas de estradas de ferro no estado de São Paulo. Além disso, o autor do estudo, apoiado pelos dirigentes da SACOP, propõe e descreve a importância da Sorocabana, caso o governo a utilizasse como reguladora para as demais empresas. Com uma administração acertada, dando resultados positivos, seria possível tal feito (SÃO PAULO, 1905b-1906b). O relatório, de 1906, apresentado pelo Secretário da Agricultura descreve positivamente a melhoria da empresa Sorocabana, chamando atenção para o bom negócio realizado pelo governo e demonstrando a receita desse ano que foi de: 12.736:715\$070; com uma despesa de: 7.019:207\$386; tendo um saldo de 5.717:507\$684 (SÃO PAULO, 1906b, p. 209).

A outra questão é a que vai de acordo com as propostas de Ana Célia Castro que por seu turno, levanta a hipótese de que nesse período [início do século XX], no Brasil, haveria uma mudança no formato administrativo das empresas de estradas de ferro. Essa mudança poderia ser percebida pela substituição de

administradores/donos (diretores, superintendentes); ou seja, a substituição dos fazendeiros, ou de quem tivesse um grande número de ações, por profissionais destinados especificamente para tais cargos. Isto significaria a profissionalização e a criação de uma administração mais técnica para administrar essas empresas (Cf. CASTRO, 1979, p.100-101).

Porém, por motivos financeiros, para dar sequência à sua política de valorização do café, o governo paulista opta, nesse momento, por ceder a concessão ao grupo estrangeiro representado por Percival Farquhar, em 1906. Em 1907, a então Estrada de Ferro Sorocabana será gerida e administrada pela *Sorocabana Railway Company*.

3.3 A *Sorocabana Railway Company*: uma empresa parte de um empreendimento

Procuraremos demonstrar nos tópicos que se seguem a *Sorocabana Railway Company* como parte de um empreendimento muito maior. Primeiramente, descreveremos como se organizava e era administrado o *holding*⁴⁶ *Brazil Railway Company*, pois, esse formato administrativo irá influir diretamente na *Sorocabana*. Em seguida, analisaremos a *Sorocabana*, sua administração, seu envolvimento político, até chegarmos à sua quebra de contrato de concessão, que a fazia voltar para administração estadual.

Gostaríamos de salientar que não nos aprofundaremos na *Brazil Railway Company*, pois essa empresa exigiria um estudo aprofundado específico, algo que ainda foi pouco pesquisado. Demonstraremos apenas o que influi na compreensão da *Sorocabana Railway Company*.

⁴⁶ O termo “sindicato” aparece em diversas fontes e alguns autores que trabalharam com algum empreendimento desse grupo, também se valem desse termo. O termo *Trust* também irá aparecer principalmente nos periódicos. Por termos conhecimento de que esse grupo dominará e atuará não só no ramo ferroviário, ou mesmo dos transportes, optamos por utilizar a nomenclatura *holding*. Cf. CASTRO, 1979 e SAES, 1988.

3.3.1 Farquhar e a *Brazil Railway Company*

O empresário Percival Farquhar,⁴⁷ junto ao grupo de empresários que representa, adquire concessões em diversos países sul-americanos. Farquhar tem por prioridade as concessões de transportes públicos, mais propriamente das ferrovias. O grupo passa a conseguir concessões de ferrovias por vários países sul americanos. No Brasil, adquire concessões no Norte, Sudeste e Sul (GAULD, 2006).

Esse empresário rapidamente percebe a facilidade e as vantagens dos serviços públicos no Brasil, desembarcando no país aproximadamente em 1904. A partir desse ano, já começa a adquirir concessões de serviços públicos, bondes, iluminação, transporte ferroviário, entre outros. Logo, se associa a Alexander Mackenzie,⁴⁸ que acabaria por virar seu representante legal, enquanto não estivesse no país ou fazendo negociações em outros locais.

Entre todas as atividades de Farquhar, ou melhor, do grupo que representava, o que mais nos interessa descrever é a criação do *holding Brazil Railway Company*. Esta terá como principal atividade o ramo ferroviário, que acabará assumindo direta ou indiretamente a concessão, quando não, a maioria das ações de grande parte das ferrovias no estado de São Paulo e no Sul do país. Como veremos, a forma de organização e administração financeira da *Brazil Railway Company* levará a *Sorocabana Railway Company* a ter problemas financeiros durante o período da Primeira Guerra Mundial.

Devemos compreender, antes de qualquer coisa, como foi possível a *Brazil Railway Company* se estruturar. Como já salientamos no capítulo anterior, em finais do século XIX e início do XX, período em que essa empresa começa a se configurar

⁴⁷ Vale ressaltar a figura controversa que foi Percival Farquhar. Até mesmo nas suas biografias existem contraposições. Luciana Silva demonstra que “Percival Farquhar foi um personagem controverso na história do Brasil. (...) Para alguns não passou de um agente do imperialismo americano (...) que queria sugar nossas riquezas (...) para outros, um empreendedor ativo e perseverante, uma pessoa que procurou dar condições ao desenvolvimento nacional” (SILVA, 1999, p. 57).

⁴⁸ Esse empresário era ligado à empresa *Rio de Janeiro Light and Power Co.* e também à *São Paulo Light and Power Co.* Além disso, foi possível notar, através dos documentos de concessão da Sorocabana e alguns outros documentos, que Mackenzie se relacionava com o Governo paulista, e tinha certa influência dentro do meio político desse estado.

no Brasil, havia um incentivo para atrair capitais estrangeiros e estimular, principalmente, a economia cafeeira. Tal política se intensifica ainda mais com os projetos de valorização do café pelo governo paulista. Em um cenário propício para a entrada de capitais estrangeiros, Percival Farquhar inicia os projetos de aquisição de empresas ferroviárias, e também de outras atividades que farão parte do *holding*.

Ao elucidar sobre as suas características, Flavio Saes afirma,

Quanto ao seu caráter de "holding", manifestava-se ele pelo fato de a Brazil Railway não operar diretamente nenhuma empresa concessionária de serviço público, mas simplesmente de possuir ações e obrigações de empresas concessionárias. Tal participação acionária lhe garantia a direção destas outras empresas (SAES, 1988, p. 28).

Como notaremos no quadro a seguir, essa empresa detinha sob sua administração, as principais empresas ferroviárias de São Paulo.

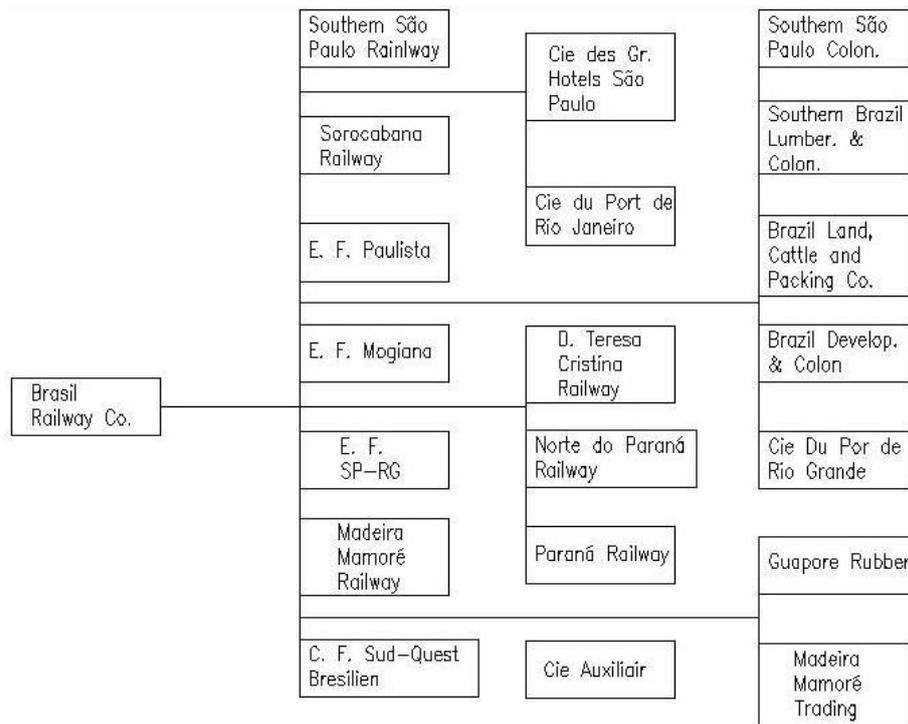


Figura 2: Quadro de empreendimentos *Brazil Railway Co.* no Brasil. Fonte: SILVA, 1999, p. 74.

Vale salientar que uma primeira característica, da administração desse grupo, digna de nota é que, em muitos casos, o nome da *Brazil Railway Co.* ou do próprio Farquhar, não aparecia ligado à aquisição de ações ou concessões. O grupo

utilizava instituições financeiras, bancos, ou outras ferrovias, para negociar e comprar ações de outras empresas.⁴⁹ Vistas as empresas, devemos chamar atenção para o fato de que sua administração era estruturada de forma peculiar para o período, em São Paulo. Todas as empresas que faziam parte do *holding* se relacionavam economicamente. O dinheiro não pertencia, assim, a uma única empresa, mas a todas. Um exemplo desse tipo de relação é o pagamento de obrigações e dívidas de uma empresa através dos lucros obtidos por meio de outra. Quando não se retirava o capital de uma para expandir outras.

Como novamente explicita de forma clara Saes,

Ora, a Sorocabana gera uma renda líquida que constitui a base dos dividendos pagos às ações e dos juros recebidos pelas obrigações. Parte desses dividendos e juros são transferidos à Brazil Railway — enquanto portadora de ações e obrigações da Sorocabana. Esta renda permitia à Brazil Railway satisfazer a seus próprios acionistas e portadores de obrigações. A Brazil Railway se reservava, no entanto, outra fonte de receitas, qual seja, a proveniente da construção de novas linhas e ramais, construção essa quase sempre concedida ao mesmo tempo em que se contratava a exploração de uma linha. Esta era, portanto, outra fonte de recursos para a Brazil Railway fazer frente a seus compromissos diante de acionistas e portadores de obrigações.

Por outro lado, os vínculos entre as diversas empresas do grupo não se davam apenas por meio da própria Brazil Railway. As subsidiárias mantinham também seus "port-folios" com ações e obrigações de outras empresas do grupo de acordo com interesses financeiros imediatos. Alguns observadores julgavam, à época, que esse conjunto de inter-relações podia tornar-se particularmente perigoso num momento de crise em que a falência de uma empresa podia conduzir as demais à situação delicada tal a solidariedade existente entre os vários negócios do grupo (SAES, 1988, p. 29).

Como observou esse pesquisador, tal situação delicada veio a acontecer. A partir do período da Primeira Guerra Mundial, devido a dificuldades financeiras de algumas das empresas ferroviárias que eram parte desse *holding* e a pressão do Governo, principalmente o paulista, os negócios desse empreendimento começam a ruir. Nesse sentido, como demonstra Ana Célia Castro, Farquhar venderia, em 1915,

⁴⁹ Flavio Saes demonstra dois exemplos desse tipo de ação: a Companhia Paulista e a Mogiana. Segundo esse pesquisador, por meio de uma análise da quantia e concentração acionária e de acionários, que demonstra que algumas instituições financeiras, ligadas ao *holding*, acabam concentrando, por volta de 1910, o maior número de ações (SAES, 1986, p. 170-171).

seus interesses da empresa *Rio de Janeiro Light and Power* e as participações em outras empresas urbanas na Guatemala. Obteve com isto, um capital de 30 milhões de dólares, na tentativa de salvar outros empreendimentos no Brasil, que estavam em ruínas (CASTRO, 1979, p. 112).

Vista a dinâmica em que a *Sorocabana Railway Company* estará incluída, acreditamos então ser possível partirmos para sua compreensão, tendo em mente que ela não era uma simples empresa ferroviária, como as demais, mas fazia parte de outro empreendimento maior.

3.3.2 A Sorocabana Railway Company

Para iniciarmos a compreensão da *Sorocabana Railway Company*, voltaremos ao período em que essa empresa deixava de ser particular e passava a ser uma empresa estatal, isto é, aos anos de 1904 a 1905. Como demonstramos no capítulo anterior, o Governo paulista quando adquiriu essa empresa do governo Federal, fez um empréstimo para a compra e gastou uma quantia considerável para reestruturar a empresa.

O empréstimo feito no *Dresdner Bank* e o valor contratado como financiamento foi de £3.800.000. Além desse empréstimo, uma quantia consideravelmente alta foi investida na recuperação da empresa, dando início a uma série de prolongamentos da linha que vinha a interessar o governo de São Paulo. Entre esses prolongamentos podemos destacar o que rumava ao antigo sul do estado de Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul, que tinha como destino a barranca do rio Paraná, na cidade de Presidente Epitácio. Os gastos com os prolongamentos da Sorocabana farão parte das folhas da receita da SACOP não só nesse período, mas nos posteriores, mesmo com o arrendamento da empresa para particulares, como veremos a seguir.

Em vista desses gastos excessivos, despendidos pelos cofres públicos, e a necessidade de levantar capital para a valorização do café, o governo de São Paulo optou por utilizar essa empresa para levantar o capital necessário, e ainda encontrar

um substituto para executar os planejamentos de estruturação propostos pelo próprio governo. Ou seja, o governo buscou os recursos necessários para realizar a colonização, o desenvolvimento de regiões e as novas frentes agrícolas; além do desenvolvimento de infraestrutura de comunicação, que ligava e assegurava as fronteiras nacionais, principalmente, telégrafos e ferrovias. O governo de São Paulo viu a oportunidade, na concessão de exploração dessa ferrovia, de solucionar alguns desses diversos empecilhos.

A concessão foi aberta a fim de saná-los. Interessantemente, algumas outras empresas ferroviárias viram a oportunidade de crescerem ainda mais e fizeram propostas; como a Paulista, a Noroeste do Brasil, a *São Paulo Railway* e o grupo representado por Percival Farquhar. Analisando as propostas, nos questionamos principalmente sobre duas: a da Noroeste do Brasil e da *São Paulo Railway*.

A respeito do interesse da Noroeste do Brasil, duas hipóteses poderiam ser cogitadas. A primeira seria a tentativa de assegurar e garantir o tráfego dessa estrada que adentrava o Sul do antigo Mato Grosso, e que seria também crucial para o desenvolvimento da Sorocabana, já que esta era uma das mais importantes ligações da Noroeste para os centros consumidores paulista e com o porto de Santos. Ou seja, garantir e administrar o funcionamento da Sorocabana, em ligação com a Noroeste do Brasil, poderia facilitar o desenvolvimento da região que era cortada pelos trilhos desta última. Além disso, com uma malha ferroviária do tamanho da que poderia se formar juntando essas empresas, facilitaria e aumentaria o atrativo para investidores futuros, aumentando o capital de ambas as empresas. A segunda hipótese seria a garantia de assegurar a estratégia de segurança nacional, garantindo que o denominado “sertão” estivesse ligado às demais capitais, facilitando o transporte de tropas, se preciso.

Já sobre o interesse da *São Paulo Railway*, o que nos chama atenção é o fato desta ter abdicado inicialmente de seu direito de exploração e expansão de trilhos para o interior do estado. Em vista da sua proposta, que em relação às demais não era muito favorável para o estado, podemos compreendê-la dentro da dinâmica de

mudança de domínio de investimentos estrangeiros no país, e da tentativa do capital inglês de manter sua hegemonia no transporte ferroviário.

Durante esses anos iniciais do século XX, começam a aparecer capitais investidos em ferrovias provenientes de outros países, como a França. Assim, se outra empresa de capital estrangeiro assumisse a concessão da Sorocabana, poderia ameaçar a hegemonia dos investimentos ingleses no Brasil, ou pelo menos pressionar a *São Paulo Railway* de alguma forma, o que não seria vantajoso.⁵⁰

De todas essas propostas, a que mais atraiu inicialmente o interesse do governo foi a de Percival Farquhar. Como salienta o fiscal dos contratos de concessão do governo: “a primeira vista, das quatro propostas consideradas, é esta, incontestavelmente a mais sedutora. Feito o contrato com esse proponente, a administração pública descansaria”. Contudo, no final do parecer, o fiscal acaba desaprovando todas, sendo que a de Farquhar, ele aponta algumas coisas a serem melhoradas (SÃO PAULO, 1906d, p. 16-21).

3.3.2.1 De Cuba ao Brasil: A formação do sindicato Farquhar.

Como já salientamos, esse empresário esteve envolvido no ramo ferroviário em diversos países da América, antes de chegar ao Brasil, como em Cuba e Guatemala. Nesses empreendimentos, Farquhar sempre teve sócios, alguns com grande poder aquisitivo e/ou com prestígio no ramo financeiro de investimentos, com capacidade de levantar altas quantias de capital (GAULD, 2006, p 43-98).

Em suas negociações e investimentos anteriores aos realizados no Brasil, relacionou-se com três nomes que estarão presentes também na concessão da Sorocabana. O primeiro é Frederic Stark Pearson, que era engenheiro da *Metropolitan Street Railway Company*, de Nova Iorque, e que viria a se tornar investidor no ramo de serviços públicos, assim como Farquhar, nos países da América Latina. Pearson irá atuar com Farquhar primeiramente em Cuba, na capital

⁵⁰ Sobre mudança de hegemonia de capital, principalmente investidos em ferrovias no Brasil, vide CASTRO, 1979.

e será responsável por importantes ligações com investidores e com possibilidades em outros países e aqui no Brasil (GAULD, 2006, p. 43-53).

Outro importante contato que viria a investir conjuntamente no Brasil era Willian van Horne. Um importante e influente financista canadense, que já atuava nos investimentos de serviços públicos e ferrovias na América do Norte e nos países da América Central e Sul. Percival Farquhar viria a conhecê-lo também em Cuba. Esse empresário era *chairman* e acionário da *Canadian Pacific Railway*, além de presidente de estradas de ferro em Cuba e Guatemala, nesses países já atuando em conjunto com Farquhar.

Ainda em Cuba, Farquhar conheceria e passaria a trabalhar em conjunto com outro empreendedor das ferrovias, entre outras atividades: Minor Cooper Keith, fundador da *United Fruit Company* - empresa que atuava na exploração e comércio principalmente da banana, situada em diversos países da América Latina, como Costa Rica, Guatemala e Panamá. Além disso, Cooper Keith era sócio-fundador de diversos empreendimentos ferroviários que conseguiam concessões, ou compravam grandes extensões de terras ao redor da linha, para a exploração da agricultura, principalmente de frutas tropicais. Farquhar, Keith e Van Horne, selariam seu primeiro trabalho em conjunto na Guatemala, conseguindo a concessão de exploração de uma ferrovia e de grandes extensões de terras para a exploração de banais (GAULD, 2006, p. 89-98).

Por fim, outro importante e influente capitalista estadunidense que também atuou com Percival Farquhar em Cuba, foi Willian Lanman Bull. Em conjunto com Willian van Horne e Farquhar, Bull ajudou nos investimentos da *Cuba Railroad*. Era um importante investidor de *Wall Street* e chefe da casa bancária *Edward Sweet & Company*, de Nova Iorque, além de diretor de outras ferrovias (GAULD, 2006, p. 51-63; Cf. WEID, 2003, p. 9).

Esses empresários, todos envolvidos com investimentos em ferrovias, e que passaram a atuar em conjunto com Farquhar, também investiram no Brasil, enquanto grupo, sendo os investidores da *Sorocabana Railway Company*. Demonstrando suas

atividades de investimento, muito já se responde sobre algumas características que serão a base da proposta de concessão da Sorocabana, que será aceita pelo governo Paulista. Todos têm em comum o investimento em ferrovias e serviços públicos há longa data, muitos deles inter-relacionados, antes de vir para o Brasil. Assim como Percival Farquhar, estavam acostumados aos trâmites políticos dos países latino-americanos, que buscavam espaço no mercado internacional. Havia, no período, uma similaridade nas políticas governamentais para atrair capital e investidores estrangeiros.

Além do direito à exploração da linha, na maioria dos casos, conseguiam também grandes extensões de terras no entorno das linhas, o que também ocorrerá no Brasil. Mesmo que não aprofundemos nossos estudos neste grupo, o que queremos ressaltar é que esses empresários, que exploravam as concessões de serviços públicos em diversos países, chegaram ao Brasil com uma vasta experiência e com grandes vantagens em relação a qualquer “investidor aventureiro”. Eles sabiam onde e como levantar capital, além da prática em propor contratos para concessões, o trabalho com engenheiros ferroviários, técnicos e operários (VALENTINI, 2009, p.79).

Gauld propõe até mesmo que Farquhar saberia das possibilidades de investimentos no Brasil, pois tinha informantes. Porém, partimos da ideia proposta por Elisabeth von der Weid, que relaciona a vinda de Farquhar, baseando-se nas correspondências de Frederic S. Pearson e Alexander Mackenzie, que teria sido convidado por Pearson, para participar da fundação da *Rio de Janeiro Light and Power Co.* (Cf. GAULD, 2006, p.105; WEID, 2003, p.9).

Pearson e Mackenzie eram sócios na *São Paulo Tramway Light and Power Co.*, tendo oportunidades de investir no ramo de energia e bondes da capital federal, a cidade do Rio de Janeiro, onde tentaram fundar uma filial. Sem sucessos de investimento por parte dos investidores da *São Paulo Tramway*, optaram por criar uma empresa individual. Na tentativa de levantar capital, Pearson teria entrado em contato com Farquhar, que teria, por sua vez, entrado em contato com Willian von

Horne e Willian Lanman Bull. Assim, em 1904, associaram-se e fundaram a *Rio de Janeiro Light and Power Co. Ltd.*, em Nova Jersey, Estados Unidos. Contudo, essa empresa se desfaria e seria criada uma em Toronto, no Canadá, com o mesmo nome e os mesmos participantes (WEID, 2003, p. 8-9).⁵¹

A partir de então, formava-se uma parte do grupo que viria a investir na concessão da *Sorocabana Railway*. Ainda se tornariam membros Minor Cooper Keith e Hector Legru, além do Alexander Mackenzie, que seria como já salientamos o representante legal do grupo. Mackenzie, além de ser um dos diretores da *São Paulo Tramway Light and Power Co.*, também era diretor da *Canadian Northern Railway Co.* Já Hector Legru, era banqueiro em Paris e viera a conhecer Farquhar já em suas atuações no Brasil. Ele teria sido um importante sócio, principalmente, para levantar capital na França e lançar as ações das empresas no mercado francês; e segundo Gauld, já teria ajudado a levantar capital para a construção da *Rio de Janeiro Light and Power* (GAULD, 2006, p.137; SAES, 1986, p. 169).

Ao começarem a desempenhar suas atividades buscando conquistar espaço no mercado brasileiro, inicialmente na tentativa de formar a *Light*, esse grupo, assim como nos demais países em que atuavam, encontraram resistência e opositores. Apareceria nesse momento um grupo de empresários que disputaria mercado de investimentos. Esse grupo era o de Gaffrée e Guinle, que tinha a concessão de exploração do porto de Santos, a Companhia das Docas, e também atuava no ramo de distribuição de energia e bondes, em São Paulo e Rio de Janeiro e também em outros estados brasileiros (WEID, 2003, p. 5-6).

Além de oposição por parte de empresários concorrentes, havia também resistência de membros do governo federal. Tal resistência será frequente nos anos posteriores e desencadeará uma forte campanha no senado contra as atividades do *holding*, pressionados principalmente pelo grupo Gaffrée & Guinle, e apoiados por

⁵¹ Outra característica comum a esse grupo de investidores relacionados à Farquhar é que ele vai sempre procurar fundar suas empresas em estados, principalmente dos Estados Unidos, que se favoreçam de leis sobre sociedades anônimas, como Maine e Nova Jersey, que favoreciam esses tipos de empresas.

uma parte da mídia, que fará ataques sobre a alegação de uma “campanha nacionalista”, como veremos a seguir.

3.3.2.2 O arrendamento e os anos iniciais da *Sorocabana Railway Company*.

Como já demonstrado anteriormente, a proposta de concessão do grupo representado por Farquhar veio a ser a mais interessante para o governo. Haja vista o interesse da SACOP, nos primeiros anos de 1900, em promover o desenvolvimento do estado de São Paulo, entre outros meios, através ocupação do território – colonização e imigração, o desenvolvimento da policultura, além do transporte e comunicação, o governo paulista reconheceu que nesse contrato de arrendamento da Sorocabana estaria a chance de realizar estes objetivos, sem depender do capital dos cofres públicos. Como o governo paulista queria desenvolver a sua política de valorização do café, e não contava com o apoio do governo federal, acabou tendo dificuldades em levantar capital para tal.⁵² Portanto, a proposta desse grupo liderado por Farquhar foi a que mais correspondeu a essas intenções.

Já de início, na proposta, chama a nossa atenção a importância dada aos participantes do arrendamento, fato que nos levou a demonstrar anteriormente um pouco de cada integrante. Apresentando um a um, Sir Willian von Horne, Minor C. Keith, Willian L. Bull e F. S. Pearson, além dele mesmo, Alexander Mackenzie descreve seus cargos de importância, suas atividades e conclui “Citando-os, Exmo. Snr., desejamos apenas dar-vos prova da idoneidade do proponente, ponto sem dúvida de maior importância” (MACKENZIE, 1906, p. 1).

⁵² A bibliografia que problematiza esse momento e a política de valorização do café demonstra que o Governo federal, nesse momento, não achava viável economicamente o projeto paulista para elevar os preços do café. Entre algumas propostas de compreensão, demonstram que durante esse período as grandes instituições financeiras europeias, passavam por uma crise, cortando investimentos. O protecionismo de produtos, em países periféricos (Americanos, Asiáticos) não era visto com bons olhos por essas instituições e pelos governos europeus. Assim, seria muito difícil levantar capital para este tipo de proposta paulista. Contudo, cabe observar, que o Governo Paulista teria feito um acordo com os Governos de Minas Gerais e Rio de Janeiro para se ajudarem, mas que por fim, não teriam cumprido, e o Governo paulista teria, nessa primeira valorização, atuado por conta de seu próprio capital (Cf. LOVE, 1989, p.53-76; FAUSTO, 1989, 217-226; DELFIM NETO, 2009).

Dando continuidade à apresentação da proposta, Alexander Mackenzie descreve cinco pontos principais do contratante, afirmando que iriam satisfazer as necessidades do Governo.

1° O Proponente oferece ao Estado a participação de 25% do seu capital, o que lhe assegurará uma parte valiosa nos lucros da empresa durante a vigência do contrato e lhe permitirá a participação na fiscalização de serviços e finanças da companhia arrendatária, por meio de sua participação na Diretoria.

2° O Governo terá a maior ingerência possível na organização das tarifas, sempre limitadas pela das outras grandes vias férreas do Estado. Além disso, fica armado da faculdade de baixá-las, uma vez pago o empréstimo de £ 3.800.000, beneficiando anualmente as regiões servidas pela estrada, com reduções avultadas.

3° O proponente chama a si também a responsabilidade dos prolongamentos feitos com parte dos empréstimos interno de 13.000 contos, pagando ao estado a indenização de £ 200.000.

4° O proponente concorrerá ainda para o Estado com a soma de £ 800.000, que emprestará em condições bem difíceis para a época presente.

5° O proponente trará para o Estado de São Paulo em uma época de falta de serviço, o concurso de seus capitais e trabalho, com o que espera conseguir a paralisação do êxodo de colonos, que constitui uma ameaça ao futuro de São Paulo. Este resultado será facilmente atingido com o trabalho e regime de colonização que instituirá, e que tão eficaz já mostrou ser no Canadá, nos Estados Unidos, etc. (MACKENZIE, 1906, p.2).

Esses cinco pontos, Mackenzie afirma serem importantes por corresponderem às necessidades do Governo de São Paulo no período. Isso demonstra, primeiramente, o quanto o grupo estava preparado para conseguir essa concessão. Demonstra, também, um estudo sistemático por parte dos proponentes das preocupações e necessidades do Estado.

Em linhas gerais, a proposta teria dois pontos de interesse para o governo paulista. O primeiro deles seria manter os projetos de prolongamentos e expansão do trajeto da linha para as fronteiras do Estado. Porém, o arrendatário seria o responsável pelos estudos, que seriam feitos segundo seu interesse e necessidade, estipulando prazos para a entrega dos prolongamentos já em curso (MACKENZIE, 1906, p. 5).

Um segundo atrativo da proposta, seria o pagamento da dívida do empréstimo contraído pelo Governo para a compra da Sorocabana de £ 3.800.000, levantados no *Dresdner Bank*. Os arrendatários ainda emprestariam ao governo, como já citado anteriormente, £800.000, “a juros de 5% e amortização de 1% ao ano, pagos semestralmente; tipo líquido de emissão 92%”. Esse empréstimo seria destinado à política de valorização do café. Ainda nas questões financeiras favoráveis ao Estado, foi proposto que o governo tivesse a participação e obtivesse um quarto do respectivo capital da empresa a ser criada pelo grupo, recebido em formato de ações ordinárias, dando ao Governo o direito de participação na Diretoria da empresa. O arrendatário ainda se comprometeria, como garantia de execução do contrato, a depositar em seu nome no Tesouro do Estado, apólices do Estado ou da União no valor de £ 1.000.000 (MACKENZIE, 1906, p. 5-7).

Já sobre a referida proposta de colonização,

O arrendatário obriga-se a promover a colonização do Estado na zona dos prolongamentos e ramais da Sorocabana, encarregando-se também de localização dos imigrantes. O Governo fará para esse fim a desapropriação das terras situadas na margem da estrada que se prestará à agricultura; estas terras serão vendidas em pequenos lotes aos colonos e o produto da venda reverterá em favos do Governo (MACKENZIE, 1906, p. 5).

Como discutimos no primeiro capítulo, a colonização feita por particulares não era novidade para o governo e para a SACOP. Esse formato de parceria era apreciado e buscado pelo Estado. Tal proposta ainda reverteria os lucros da venda de lotes para o Governo. O sindicato Farquhar já demonstrava, desde o princípio, que a Sorocabana, se arrendada, se tornaria uma empresa com propósito muito além do transporte ferroviário, pelo menos na perspectiva do governo.

Ao analisar as propostas, o Inspetor de Estradas de Ferro e Navegação, faz uma contraproposta. Ao analisarmos essa contraproposta, podemos notar que uma das maiores preocupações do Governo era o pagamento do empréstimo contraído para comprar a Sorocabana. O inspetor propõe, ao invés de 60 anos de concessão, apenas 37 anos, tempo que o arrendatário demoraria para pagar o empréstimo ao *Dresdner Bank*. Além disso, teria imposto um empréstimo de £ 1.000.000, ao invés

de £ 800.000. O Inspetor ainda propõe mais controle sobre os preços das tarifas, baseando-se sempre na Companhia Paulista (SÃO PAULO, 1906d).

Mesmo demonstrando-se favorável à proposta do sindicato Farquhar, afirma que esse ainda não seria o melhor para o Governo, que assim, deveria continuar gerindo a companhia ferroviária. Porém, no ano seguinte ao parecer de 1907, de acordo com Ana Célia Castro e Delmir Valentini, o sindicato Farquhar teria proposto ainda um empréstimo de £ 2.000.000, uma vez que o contrato da *São Paulo Railway* seria aceito por esta ter o maior poder aquisitivo e possibilidades de levantar capital para um possível empréstimo para o governo paulista. Aceito o tal empréstimo oferecido pelo sindicato, o Governo aceitaria o contrato de arrendamento da Sorocabana pelo grupo Farquhar (CASTRO, 1979, p. 93; VALENTINI, 2009, 101-102).

Assim, em 22 de maio de 1907, o governo de São Paulo fecha o contrato de arrendamento para Percival Farquhar e Hector Legru. Nesse documento, manteve-se a proposta feita, apresentada por Alexander Mackenzie. Manteve-se o empréstimo de £800.000, o pagamento da dívida ao *Dresdner Bank*, porém, nas garantias propostas em títulos da União ou do Estado, ficou estipulado um valor maior ao inicial. Acreditamos que, por não aparecer qualquer menção ao adiantamento de £2.000.000 acima citado, parte dessa quantia, que completaria as 800 mil libras até atingir os dois milhões, seria possivelmente o excedente faltante (SOROCABANA, s/d, p.32).⁵³

Sobre a colonização e expansão das linhas, também se manteve o proposto pelos arrendatários. Ainda, outro elemento do contrato deve ser referenciado. Os contratantes teriam isenção de impostos, estaduais e municipais para a construção, desenvolvimento de indústrias que viessem a construir, ao longo do trajeto da ferrovia e de todos seus bens, pois estes seriam considerados bens do Estado.

⁵³ Vale salientar que Delmir Valentini descreve o processo de tentativa de levantamento desse empréstimo de £ 2.000.000, e que Percival Farquhar teria conseguido levantar apenas £ 500.000, ficando o restante para certo prazo posterior (VALENTINI, 2009, p. 102-103).

Visto isso, podemos afirmar que o contrato acabou ficando em um formato favorável aos arrendatários, mudando apenas algumas cláusulas de lugar, ou dividindo-as. O sindicato Farquhar conseguia, enfim, a concessão de uma das mais importantes ferrovias do estado por 60 anos, tendo o governo de São Paulo como sócio. Enquanto o arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana era feito, lembrando que as negociações começaram em 1905, o sindicato Farquhar começava também as atividades do que seria a *Brazil Railway Company*.

Nesse sentido, a apresentação de uma das propostas de arrendamento da Sorocabana feita pelo grupo (a segunda), nos chama atenção algumas observações feitas por Mackenzie, reproduzindo uma fala de Percival Farquhar.⁵⁴ Mackenzie declara que Farquhar ressaltava a importância de conseguir a concessão da Sorocabana e adquirir ao mesmo tempo a São Paulo – Rio Grande, à qual já estava negociando sua compra na Europa. Segundo ele, para Farquhar, de nada serviria a concessão de uma sem a outra. Esse empresário ainda reafirma que o grupo de tudo faria para desenvolver os estados do sul do país e transformar São Paulo em um pólo industrial mundial, além de realizar a ligação estratégica desses estados com São Paulo (MACKENZIE, 1905, p. 1-2).

Nesse momento já se estruturavam as bases para o desenvolvimento das atividades do *holding* que se desenvolveria fortemente nos estados do Sul do país (Cf. VALENTINI, 2009) e também na Sorocabana. A *Sorocabana Railway Company* manteria contrato de tráfego mútuo com as ferrovias do sul, praticamente desde o início dessa concessão.

Voltando nossa compreensão à *Sorocabana Railway*, esta manterá suas atividades com características positivas nos primeiros anos de atuação. A primeira ação da nova administração foi manter o quadro funcional antigo. O administrador Alfredo Maia também manteve seu cargo na diretoria da empresa, como vice-presidente. Assim, mantiveram-se inicialmente os trabalhos de reestruturação

⁵⁴ Tudo indica que houve, pelo menos, quatro propostas para arrendar a Sorocabana, das quais tivemos contato com três, não encontramos apenas a primeira durante nossa pesquisa.

material das linhas e prédios, já os prolongamentos, ainda ficaram por conta do Estado, como previsto no contrato de arrendamento (SOROCABANA, 1907, p. 1-2).

Nos primeiros cinco anos de administração estrangeira, a *Sorocabana Railway Co.* desempenharia suas atividades da forma esperada pelo governo paulista. Durante esses anos iniciais, a expansão da linha até os limites do estado com o Paraná, foi terminada. Por sua vez, as obras da *Brazil Railway Co.* nos estados do Sul do país, expandiram as linhas até o limite do estado de São Paulo (SOROCABANA, 1909, p.2). Para melhor visualização, podemos observar o mapa a seguir.

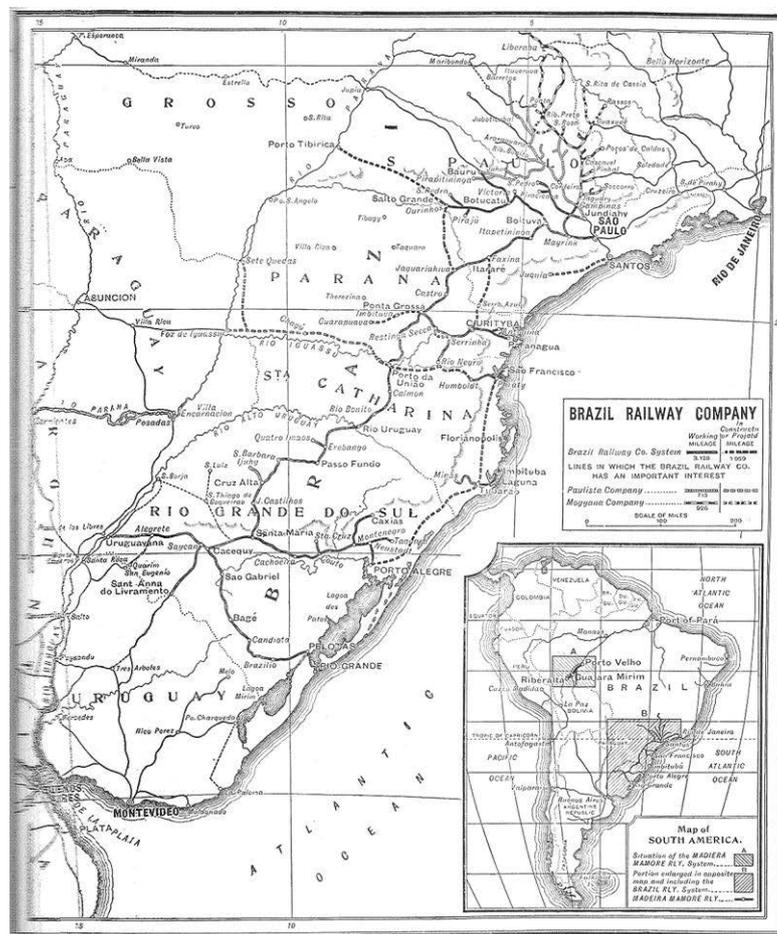


Figura 3: Linhas da *Brazil Railway Co.* (ferrovias que fazem parte do *holding*) Fonte: LLOYD. 1913, p 229.

Como mencionado e observado no mapa da obra de Reginald Lloyd *Impressões do Brazil no século XX*, o *holding* teria neste período o domínio não

apenas da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, mas também já de outras diversas do Sul do país, como a *Cie. Auxiliaire de Chemins de Fer du Brésil*. Além de já estar atuando, como bem define Flavio Saes, na Companhia Paulista e na Companhia Mogiana, as quais em 1911, já controlariam a grande maioria das ações (SAES, 1986, p. 170, LLOYD. 1913, p 229).

A partir de então, a *Sorocabana Railway* seria responsável por ligar a capital do estado, a cidade de São Paulo, além de outras localidades, aos estados do sul. No dia 27 de dezembro de 1910, é assinado um contrato de tráfego mútuo e circulação recíproca de material rodante entre a Sorocabana, a São Paulo – Rio Grande e a *Cie. Auxiliaire*. A partir de então, veremos os arrendatários utilizar-se de algo da Sorocabana criada pelo governo de São Paulo, seu renome.

Como demonstramos anteriormente, o governo de São Paulo, atribui pouco a pouco uma carga de importância sobre essa ferrovia. Atribui-se a ela certo título de renome e de confiabilidade enquanto empresa. Para o governo federal e o governo paulista, tratava-se de uma empresa confiável, principalmente depois do início da administração do engenheiro Alfredo Maia. Enquanto empresa consolidada e confiável, a Sorocabana tinha crédito até mesmo com instituições financeiras. Como demonstra Delmir Valentini, ao procurar uma instituição financeira em Londres, a *J. Henry Schroeder & Company*, para levantar o empréstimo dos prometidos £ 2.000.000, Farquhar teria ouvido “que o crédito do Estado São Paulo era suficiente para amparar o empréstimo [...], que o valor potencial da Sorocabana era suficientemente conhecido” (VALENINI, 2009, p. 102).

Seus novos administradores se valeriam desse renome para conseguirem algumas coisas. Primeiramente, concessões de estradas de ferro municipais. Houve nesses anos iniciais uma série de pedidos de posse de pequenas estradas de ferro municipais, ligadas à própria Sorocabana, criadas com dinheiro municipal. Nesses processos, alegava-se quase sempre que nada poderia infligir os direitos dessa empresa quanto ao privilégio de zona dessas áreas. Nesse caso, essas pequenas estradas eram absorvidas pela linha da Sorocabana. Além disso, houve pedidos de

concessões de outras pequenas empresas ferroviárias ou estudos, em nome da Sorocabana, como o da linha Santo Antonio do Juquiá a Santos, que também faria parte das concessões do *holding* (SÃO PAULO, 1907a-1911a).

A administração da *Sorocabana Railway Co.* se valeria ainda dessa importância dada à Sorocabana, para atuar livremente nesses primeiros anos, sem uma fiscalização mais acentuada, como acontecerá nos anos finais. Não houve nesses anos iniciais a fiscalização da SACOP de Tomada de Contas assegurada no contrato de concessão, favorecendo o *holding*, aos poucos, a designar junto à Sorocabana seu lugar no esquema administrativo da *Brazil Railway Co.*: a de fonte de renda fixa. Nos anos seguintes, a renda da Sorocabana seria utilizada para cobrir problemas financeiros de outros empreendimentos do grupo. Além disso, como veremos, serão levantados empréstimos em nome da *Sorocabana Railway*, porém esse capital não será para debêntures da empresa, mas, será empregado em outros empreendimentos (SÃO PAULO, 1920e, p. 236-241).

Todavia, devemos salientar que até 1911, a *Sorocabana Railway*, trabalharia em conjunto com os planejamentos e propostas da SACOP. Até então, não recairia sobre os encargos da empresa as dificuldades das crises que viriam a seguir com os conflitos europeus, que culminariam na Primeira Guerra. Como já demonstramos em capítulo anterior, a Secretaria de Agricultura, procurou regularizar e até mesmo influir, no sistema de viação férrea no território paulista. As propostas da SACOP foram seguidas. Quando foi necessário, baixou-se o frete de diversos produtos agrícolas, transportaram-se produtos importados e pesquisadores gratuitamente, principalmente os voltados à pecuária. A pedido dessa Secretaria, a *Sorocabana Railway Co.*, foi a primeira, dentre as grandes, a criar os vagões escolas, voltados ao ensino técnico e divulgador da pecuária e agricultura voltada à policultura.

O transporte e relocação de imigrantes também foram desempenhados pela companhia. Contudo, em relação à colonização a ser realizada por parte da Sorocabana, como proposto no contrato, nada foi desempenhado. Não houve, nos

gastos da receita, qualquer menção à colonização (SOROCABANA, 1907-1911).⁵⁵ No estado de São Paulo, o *holding* desenvolveu atividades financeiras e investiu em diversos ramos econômicos. No trajeto da linha da Sorocabana, criaram-se o frigorífico em Osasco e alguns hotéis, identificados como parte desse empreendimento (SOROCABANA, 1918a, p.16-17).

Nesse período inicial são mantidas as obras de melhoria e conservação da linha. Propõe-se uma nova estação para São Paulo, a fim de demonstrar a importância da empresa na capital do estado. Criam um projeto de melhoria e estruturação da oficina de Sorocaba, para produção e reparos. Ainda, inicia-se, também nesse período, um esforço para desenvolver a Seção Fluvial. Esta, que pouco aparece nos estudos que citam ou se debruçam sobre temáticas relacionadas à Sorocabana, mesmo em pequenas proporções, nesse período recebeu atenção de alguns estudos que estimular sua atividade. Sua receita, comparada à do transporte ferroviário, era bem inferior, e devido as estiagem dos rios, acabaria sendo praticamente abandonada posteriormente (SOROCABANA, 1907-1911).

Um fator interessante e que nos chamou atenção foi o aumento do tráfego de passageiros. Nesse período inicial, houve a tentativa de explorar o máximo dos ganhos e do que essa ferrovia poderia lucrar. Criaram-se os trens de passageiros noturnos, também para as viagens sentido Sul do país. Durante o ano de 1912, o Relatório da empresa acusa um aumento de passageiros de 21,07% em relação ao ano de 1911, e de 82,68% em relação a 1907, atingindo o número de 1.426.398 passageiros. O transporte de mercadorias em toneladas também aumentaria. No ano de 1912, o Relatório do Tráfego demonstraria que teria um aumento de 25, 54% em relação ao ano de 1911, e de 72,19% em relação ao de 1907 (SOROCABANA, 1912, p.28).

⁵⁵ Devemos aqui já pontuar que, o *holding* empenhou-se em desenvolver tais atividades no Sul do país. Para maiores informações vide VALENTINI, 2009.

Tabela 1: Tráfego Geral 1903-1912

Trafego de Passageiros						
ANOS	PASSAGEIROS		ENCOMMENDAS		TELEGRAMMAS	
	Numeros	Renda	Peso tonclada	Renda	Numeros	Renda
1903	512.764	1.244.022\$620	5.990	370.474\$220	68.848	59.060\$320
1904	578.608	1.313.060\$040	5.795	344.261\$410	83.898	72.728\$010
1905	619.714	1.398.127\$330	5.882	342.381\$370	87.318	72.156\$220
1906	680.178	1.505.586\$172	6.301	359.010\$290	100.456	84.429\$196
1907	780.797	1.659.411\$385	7.033	392.421\$570	110.275	93.133\$210
1908	839.076	1.774.486\$971	7.135	399.704\$590	116.590	100.751\$550
1909	845.379	1.862.740\$530	7.306	403.232\$060	117.271	104.734\$140
1910	994.091	2.292.007\$364	8.355	491.695\$520	129.531	128.716\$280
1911	1.178.998	2.842.445\$110	10.423	636.405\$750	137.558	141.684\$900
1912	1.426.398	3.570.689\$500	13.144	858.250\$370	155.777	164.681\$500

Trafego de Mercadorias						
ANOS	ANIMAES		CAFÉ		Outras Mercadorias	
	Numeros	Renda	Peso tonclada	Renda	Peso tonclada	Renda
1903	57.545	133.045\$800	81.718	4.822.401\$230	161.358	3.466.502\$708
1904	73.785	291.974\$130	73.740	4.150.531\$880	196.856	3.644.473\$174
1905	94.235	370.692\$190	69.307	3.805.974\$430	233.101	4.038.665\$850
1906	82.546	313.005\$710	112.553	5.974.975\$800	243.082	4.359.798\$210
1907	84.970	336.462\$400	107.636	5.236.170\$530	304.520	4.839.612\$270
1908	103.537	401.688\$330	82.544	3.971.927\$640	317.370	4.917.987\$470
1909	103.306	387.284\$290	112.132	5.342.231\$145	328.154	5.471.136\$430
1910	123.666	507.033\$770	80.546	3.383.166\$750	377.324	5.944.524\$840
1911	188.378	676.678\$010	70.911	3.143.927\$480	429.775	6.438.901\$160
1912	205.858	737.950\$560	67.708	3.009.117\$220	513.567	7.682.749\$860

Fonte: SOROCABANA. 1912, p.28

Tais aumentos, segundo os engenheiros fiscais e o Superintendente, se davam graças aos acordos de tráfego mútuo, e a relação de São Paulo e Paraná.

O tráfego mútuo entre esta Estrada e a S. Paulo – Rio Grande e Paraná, em vista da facilidade que oferecem os horários para transporte rápidos de mercadorias, tem de tal forma favorecido a troca dos produtos entre os Estado de São Paulo e Paraná, que se tornou uma parte não pequena do tráfego da Sorocabana Railway Company (SOROCABANA, 1911, p. 3).

Ao observarmos o quadro acima exposto, podemos ainda concluir que o café, em se tratando de receita e quantidade, a partir de 1910, sofre uma diminuição de sua importância. Em contrapartida, o de mercadorias em geral aumenta. Tal questão nos leva ao fato de que, na região servida pela Sorocabana, se privilegiava a

policultura, como se pode notar, com aumento da pecuária. Mais uma vez retomamos sua importância para a SACOP, discutida no capítulo anterior.

Tabela 2: Importância do café em relação ao total trafegado 1907-1912

Anos	Total Transporte	Café	%	Renda total	Proveniente do Café	%
1907	504.159	107.634	21,35	12.696.598\$863	5.236.170\$530	41,17
1908	517.355	82.544	15,95	12.319.958\$276	3.971.927\$640	32,24
1909	551.129	112.132	20,34	14.506.105\$609	5.342.231\$145	36,83
1910	457.870	80.546	17,58	13.784.061\$934	3.340.469\$680	24,51
1911	511.110	70.911	13,67	11.938.526\$789	3.143.927\$480	21,45
1912	581.274	67.708	11,83	16.485.729\$210	3.009.117\$220	18,25

Fonte: SOROCABANA. 1912, p.31

Em vista desse quadro, notamos melhor o decréscimo da importância do café na Receita da *Sorocabana* a partir de 1910, em toneladas e em renda. De acordo com o Diretor que assina esse Relatório,

[...] esses dados demonstram a favorável condição da Sorocabana por quanto uma crise que surja na produção quase exclusiva do Estado de São Paulo não afetará com a mesma intensidade com que as demais vias de transporte deste Estado (SOROCABANA, 1912, p. 30).

Quase que acertadamente, virão anos de crise para a produção cafeeira paulista e conseqüentemente para as empresas ferroviárias, assim como para a *Sorocabana*. Como veremos, ocorrerão mudanças nesses anos que se seguem.

3.3.2.3 Anos de crise: dificuldades financeiras, uma campanha de oposição e o rompimento do contrato.

Nessa última parte de nossa pesquisa, demonstraremos as mudanças que ocorrerão durante os anos da Guerra para a economia paulista e como isso irá infligir a *Sorocabana Railway*. Analisaremos dos anos de 1912 até 1919. Nesses anos tentaremos compreender como se portará essa empresa ferroviária enquanto parte de um *holding* e que acabará retornando para a administração pública estadual.

Visto isso, podemos relatar uma primeira mudança, a qual nos levou a dividir nossa análise em duas partes: uma até os anos de 1912 e outra dos anos posteriores, trata-se de uma mudança de posicionamento e estratégia administrativa. A partir do ano de 1911, de acordo com os relatórios do governo no Memorial de rompimento de contrato de concessão, a *Sorocabana Railway Company*, passaria a atuar com o mínimo de gastos possíveis, visando o maior lucro. Tal estratégia tinha a intenção de diminuir o número de pessoal trabalhando – mantendo-se apenas o essencial para o seu funcionamento – e a diminuição máxima de gastos com a manutenção da linha, explorando o máximo possível (SÃO PAULO, 1920e, p. 23-31).

Outra mudança que notamos, foi o grande número de reclamações que passa a ser mencionado nos Relatórios Anuais da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Esta inicialmente mantém-se inalterada em relação à fiscalização da companhia ferroviária. Contudo, na mídia começam a aparecer diversas especulações, principalmente sobre a *Brazil Railway Company*. Inicia-se nos periódicos da época uma verdadeira campanha contra as atividades desse grupo, chegando até o senado, campanha à qual dedicaremos uma parte de nossa análise.

De modo geral, a partir de 1912 e 1913, com o conflito eminente na Europa, o preço do café voltaria a decrescer, mesmo com a política de valorização, e uma crise econômica afetaria a receita das ferrovias. A primeira mudança que viria a recair sobre as empresas ferroviárias seria a proposta do governo de uma tarifa diferenciada para o café. Essa medida recairia direto na receita das ferrovias, sendo o café o produto de maior importância econômica. Porém, como já demonstrado, na receita da *Sorocabana*, mesmo o café não tendo porcentagens muito expressivas, essa empresa também se abalaria pela crise desses anos.

Não apenas as ferrovias seriam afetadas com a queda do preço do café, mas toda a economia paulista, até mesmo do aparelho estatal. A Secretaria de Agricultura sofreria um corte em seus créditos, dificultando a atuação de suas propostas e planejamentos (SÃO PAULO, 1915b – 1916b). Todavia, mesmo com

dificuldades financeiras, o Governo paulista atuava em prol da Sorocabana, realizando suas obras de expansão de trilhos.⁵⁶

Visto isso, façamos uma análise mais aprofundada da Sorocabana, para realmente notar até que ponto essa crise cafeeira influiu em seu desempenho econômico e quais as possíveis explicações e acontecimentos para o seu funcionamento.

Tabela 3: Receita e Despesa: 1903-1918

Annos	RECEITA	DESPEZA	SALDO
1903	10.215:470\$508	6.563:943\$699	3.651:526\$809
1904	9.955:683\$773	6.509:166\$449	3.446:517\$324
1905	10.144:079\$003	6.595:371\$145	3.548:707\$858
1906	12.736:715\$070	7.019:207\$386	5.717:507\$684
1907	12.696:598\$863	7.629:310\$431	5.067:288\$432
1908	12.319:958\$277	6.930:095\$019	5.389:863\$258
1909	14.506:105\$609	6.769:454\$294	7.736:651\$315
1910	13.784:961\$934	6.773:694\$850	7.011:267\$084
1911	14.938:526\$789	6.850:628\$593	8.087:898\$196
1912	16.485:729\$210	8.582:914\$722	7.902:814\$488
1913	18.639:883\$432	10.689:279\$719	7.950:603\$713
1914	15.748:726\$990	9.228:886\$876	6.519:840\$114
1915	18.027:576\$285	8.228:140\$797	9.799:435\$488
1916	19.135:670\$704	10.247:253\$142	8.888:417\$562
1917	20.976:708\$090	12.770:338\$325	8.206:369\$765
1918	21.953:562\$266	15.540:170\$206	6.413:392\$060
Total	242.265:956\$803	136.927:855\$653	105.338:101\$150

Fonte: SOROCABANA, 1918, p. 6

⁵⁶ Cabe ressaltar, que a SACOP teria grandes dificuldades para conseguir dar prosseguimento em suas propostas, devido à baixa de seus créditos para despesas. Durante alguns anos, nos Relatórios Anuais (1909 -1914), os Secretários faziam menção aos problemas que os gastos com as obras da Sorocabana haviam causado na receita. De acordo com o relatório de 1909, os gastos com “novas construções” na Estrada de Ferro Sorocabana, somente nesse ano, seriam no valor de 6.372:845\$076, sendo que o crédito para isso era de 2.000:000\$000 (SÃO PAULO, 1909b, p. LII). Até o ano de 1914, apareceria a preocupação com os gastos com as obras da Sorocabana e a baixa receita da Secretaria (SÃO PAULO, 1909b-1914b).

Ao observarmos a tabela, fica evidente uma queda do saldo apenas no ano de 1914. Notamos nesse ano uma receita menor. Em relatório, segundo o Superintendente da companhia, esse efeito se deve à diminuição dos preços do café. Mesmo já não sendo esse produto o maior responsável pela receita, ele ainda teria uma grande importância. Em vista da melhoria dos anos posteriores, não podemos descartar os resultados do programa de valorização do café. A melhora do preço do produto manteve, em partes, as receitas das ferrovias paulistas e da Sorocabana.

Contudo, o que nos interessa são as estratégias e consequência da *Sorocabana Railway Company*. A primeira é a já referenciada política de economia que a empresa fará, gastando o mínimo possível com manutenção e funcionários e explorando o máximo de lucros. Essa seria uma das grandes responsáveis pela possibilidade de aumento da receita e, conseqüentemente, dos lucros aparentes. Ativa desde 1911, essa política se intensificará cada vez mais nos anos posteriores (SÃO PAULO, 1920e, p. 23-31).

Não podemos descartar o fato da própria região em que atuava a *Sorocabana* estar prosperando e aumentando o número de exploração da agricultura e outras atividades, além da cafeicultura. Como o próprio Superintendente descreve,

Confrontando os 26,36% com a porcentagem dos anos de 1907 a 1909, constata-se que o café deixou de representar nos últimos anos um papel não preponderante como antigamente, devido ao desenvolvimento da produção de cereais, a indústria de madeiras, a dos frigoríferos e outras (SOROCABANA, 1917, p. 17).

A *Sorocabana* absorvia o tráfego também dos produtos de outros estados, nos quais havia empreendimentos do *holding*, como a exploração madeireira no Sul, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, e da pecuária, no Mato Grosso, principalmente da *Brazil Land, Cattle and Packing Company* (Cf. SILVA, 1999). A Sorocabana seria responsável pelo transporte da produção do grupo até Santos e para os centros consumidores paulistas. Com isso, sua receita se manteria, mesmo em tempos de crise.

À primeira vista, essa empresa ferroviária não foi tão atingida pela crise do preço do café. Porém, em uma análise mais sistematizada, reafirmamos que a principal função dessa empresa para o *holding* era a sua segurança econômica e renome, criado pelo governo paulista. Tais lucros eram aparentes, pois os acionistas não recebiam dividendos. Desde 1913, os lucros líquidos da Sorocabana não eram repassados para os debenturistas. Eram investidos em outros empreendimentos com pior situação econômica, e/ou destinados a pagar dívidas e comprar ações de outras empresas (SÃO PAULO, 1920e, p.54-59).

De acordo com Luiz T. A. Pereira, engenheiro representante da *Brazil Railway Company* no conselho administrativo da Paulista, quem também responderá às acusações pela quebra do contrato de concessão da Sorocabana, relata que havia, de fato, um projeto no qual os lucros da Sorocabana eram revertidos e investidos nos outros empreendimentos (Cf. VALENTINI, 2009, p. 103). Segundo tal representante,

Além destas despesas, *directamente* resultantes da execução do contracto, outras, de grande monta, foram também feitas pela companhia, no intuito de acelerar a expansão econômica do Estado e do Brasil, attrahindo ás linhas férreas maior trafego de passageiros e mercadorias, e ligando-se, portanto, ao contracto embora *indirectamente*.

Entre estas despesas avultam principalmente as necessárias para a criação de frigoríficos, nomeadamente a "Packing House", de Osasco, e o Frigorífico do Rio; a criação e melhoramento do gado, por intermédio da razil Land Cattle & Packing; a construcção de grandes hotéis, particularmente no Guarujá, onde o empreendimento foi levado a bom termo e em São Paulo e Rio, onde não pode ainda ser concluído, além de outras (SOROCABANA, 1918a, p. 16-17).

Esse engenheiro ainda descreve que para tais investimentos, que ocorreram entre os anos de 1913 a 1916, foi necessária a realização de operações financeiras na Europa, o que acabava influido nos dividendos dos acionistas (SOROCABANA, 1918a, p. 17). Tratando dessa política de possíveis desvios de capital de uma empresa para outra, e até mesmo para os sócios do sindicato Farquhar, Flavio Saes descreve uma citação de um contemporâneo,

O que nos refere a Revue Franco Bresiliense sobre a Brazil Railway Company dá bem uma ideia dos processos *modernos* postos em prática pelo Sindicato Farquhar.

Esta Companhia, que hoje monopoliza uma vasta rede de viação férrea no Brasil, só em quatro anos e meio levantou na França 420 milhões de francos, dos quais 181 milhões passaram para as mãos de seus fundadores, sob o título “pagamentos especiais” aos quais tinham direito, segundo dizem eles...(SAES, 1986, p. 171-172).

Em vista desse capital levantado em bancos europeus, e que possivelmente não foi empregado na *Sorocabana*, podemos citar dois empréstimos realizados com desconhecimento até mesmo do Governo. Um, em 23 de fevereiro de 1912, de £ 4.000.000 contraído com o *London County Westminster Bank*, de Londres. E outro no mesmo banco, em 18 de março de 1915, de £ 1.500.000. Esse capital teria sido usado em outros empreendimentos (SÃO PAULO, 1920e, p. 237-240).

A partir desse ponto, nos indagamos sobre outra questão. Sendo o Governo, parte da Diretoria e detentor de ações da *Sorocabana Railway Co.*, por que teria demorado diversos anos para rescindir o contrato de concessão? Esse mesmo Governo que ao desfazer o contrato, cria uma memória dessa empresa, como uma empresa que não deu certo, o que pode ser notado até mesmo na bibliografia, além de nomear o *holding*, como o grande vilão. Visto isso, devemos nos atentar para quais eram os envolvimento de ambas as partes (Governo e *holding*), no empreendimento *Sorocabana Railway*.

Questionamo-nos se o Governo não teria informação do que o levaria a romper o contrato de concessão da *Sorocabana Railway Company*. Todavia, a partir de 1912, a *Brazil Railway Company* passa a ser parte quase que mensal de reportagens, de periódicos brasileiros e até mesmo estrangeiros. Essas notícias, em sua maioria, eram críticas negativas sobre a forma como atuava o *holding*. Ou seja, chegaria ao Governo informações e reclamações sobre os problemas causados pela forma de atuação do *holding*.

Nesse sentido, notamos que até 1914 não houve qualquer referência sobre a Tomada de Contas da Sorocabana. Somente nesse ano, o Secretário de Agricultura, comenta haver necessidade de tal feito e, assim, o iniciam (SÃO PAULO, 1914b, p. XVI-XVII). Como demonstraremos, haverá uma campanha contra a atuação do *holding*, criada na mídia e até mesmo entre os deputados. O que nos chama

atenção em vista disso, é a forma como o governo paulista se portou. Somente a partir de 1917, é que o governo passa a questionar a *Sorocabana Railway*, sobre sua atuação.

Primeiramente, cabe a compreensão do fato, que não pode ser descartado, de o Governo ser membro da Diretoria dessa empresa e também um acionário. Talvez por isso, tenha se absterido durante tanto tempo. Contudo, em vista desse posicionamento, não podemos deixar de relevar o fato de que, desde 1913, os acionários não recebiam seus dividendos do lucro líquido da empresa, despertaria, no mínimo uma suspeita, já que no final do contrato, questionam-se muito esses “desvios” de verba (SÃO PAULO, 1920e, p. 54-59).

Mesmo com todas as reclamações sobre as atividades da *Sorocabana* protocoladas na Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, somente em 1917 é que o Secretário fez uma viagem pela estrada, a fim de conferir o que ocorria. O parecer não foi negativo, pelo contrário, fazia apenas algumas ressalvas sobre a possibilidade de melhoria da capacidade e velocidade de transporte, de reformas e construções de prédios, como armazéns, comentando no final a importância de tomadas de conta (SÃO PAULO, 1917b, p. XXIV-XXXI).

Podemos afirmar que, o governo de São Paulo e a SACOP, esta na a maior parte do período que esse *holding* atuou, salvo exceções de alguns Secretários, acreditavam e apoiavam a atuação do grupo. Primeiramente pelo grande número de concessões cedidas a ele. Contudo, vale ressaltar que em alguns casos, o grupo atuava por outras empresas, as quais dificilmente foram ligadas à *Brazil Railway Company* no período. Além disso, várias atribuições das propostas de estruturação do território do estado foram passadas ao *holding*, como a da colonização, que não veio a ocorrer no estado de São Paulo. Além disso, podemos incluir também, o levantamento de verbas para o financiamento do plano de Valorização do Café.

Dentro desse programa para elevar o preço do café, uma das propostas do Governo tidas como solução era comprar e estocar esse produto. Por necessidade, criou-se um planejamento para construir armazéns. O Governo, desde o início,

demonstrou interesse em ceder concessão para tais construções e para a administração desses armazéns. Desde o início também, a *Sorocabana Railway Company* era cotada como a favorita para tal. Nesse momento, notamos de fato a importância e o renome que essa empresa representava para o Governo e também, a utilização de sua reputação pelos arrendatários em benefício próprio, além de demonstrar a boa relação mantida entre o Governo e a Companhia (BRAZIL, 1914, p. 43-45).

Para compreendermos essa amistosa relação entre Governo e *holding*, compartilhamos das propostas de Flavio Saes sobre a mesma temática. Esse pesquisador, ao tratar sobre a reação à entrada de investimentos estrangeiros, traz como exemplo o caso da *Brazil Railway Company*. De acordo com esse historiador, ao relatar as críticas de periódicos e de contemporâneos à concessão da Sorocabana pelo Sindicato Farquhar, observa que existe a possibilidade desse grupo se favorecer, ao inserir “em suas direções elementos brasileiros ligados ou não à alta administração pública”. No caso da Sorocabana, o próprio governo teria lugar na Diretoria, assim como Alfredo Maia que também passaria a fazer parte (SAES, 1986, p. 1986-1987).

Essa prática era comum aos membros que faziam parte da fundação do denominado sindicato Farquhar. Em diversos empreendimentos da *Brazil Railway Company*, aparecerá essa característica de inserção de um elemento brasileiro, como o da Madeira – Mamoré, em que o fiscal do governo, acaba posteriormente tornando-se seu Diretor (SAES, 1986, p. 187).

Assim, no caso da *Sorocabana*, acreditamos serem essas questões por nós levantadas, que coibiram de certa forma o Governo paulista, levando-o a atuar de forma conivente à administração da *Sorocabana Railway Company*. Contudo, algo irá mudar, uma vez que o contrato de concessão será rompido e à Sorocabana restará a memória do insucesso enquanto empresa privada.

Nesse sentido, alguns elementos influíram diretamente na mudança de lado do Governo paulista. O primeiro será uma campanha contrária ao “*Trust*” que,

partindo de empresários que competiam por negócios, ganhará corpo e desfecho nos periódicos da época e também nos discursos parlamentares. O segundo será a proposta de mudança de alguns poucos Secretários e engenheiros que passaram pela SACOP, em partes já demonstradas no capítulo anterior. Esta por sua vez, nos leva às mudanças de propostas no próprio aparelho de governo estatal, que visava uma independência dos antigos laços principalmente com o aparelho estatal agrícola, ou seja, os cafeicultores.

Como salientado, a partir de 1912, intensifica-se o questionamento da *Brazil Railway Company* em alguns periódicos. Aparecerão em alguns jornais de grande impacto, como *O Estado de São Paulo*, e *O Comércio*, do Rio de Janeiro, reportagens referentes à administração do *holding* e principalmente atacando a figura de Percival Farquhar. Nesses jornais, haverá uma influência direta dos empresários que já disputavam mercado com o recém-formado Sindicato Farquhar. Seriam os empresários Eduardo Guinle e Candido Gaffrée, detentores da concessão das Docas de Santos.⁵⁷

No Jornal *O Estado de São Paulo*, ao longo do ano de 1912, surge uma série de reportagens intituladas “Caso que não foi e não é sério”, que acusavam o envolvimento de Jorge Tibiriçá, então presidente de São Paulo, e Alfredo Maia, na estranha concessão da Sorocabana. Ao longo desse ano, diversas dessas reportagens apareceram nesse jornal, demonstrando desde a participação de nacionais, até os empréstimos levantados pela *Sorocabana Railway Co.* (OESP, 1912, 27/10/1912). Assinado inicialmente por X, seu autor seria identificado mais tarde como G. Osório de Almeida, acionista funcionário da Companhia das Docas de Santos (SAES, 1986, p. 203).

Como demonstra Saes, entre 1912 e 1913, existirá uma campanha nesses periódicos a favor de empresários nacionais e contra a Percival Farquhar. A maior parte dessa campanha midiática será em prol de Guinle & Gaffrée. O Grupo

⁵⁷ Sobre a Campanha midiática contra o *holding*, *Brazil Railway Co.* Flavio Saes, utilizando diversos periódicos, dedica uma parte de seu trabalho, na qual nos baseamos, à problematização dessa Campanha. Vide: SAES, 1986. Principalmente a partir da p. 185.

Farquhar estaria buscando também a concessão da exploração do porto de Santos, que pertencia à Companhia das Docas, desses dois empresários (SAES, 1986, p. 185 -207).

Essa série de reportagens ligava o *holding* aos favorecimentos políticos em São Paulo, fato que nos chama atenção; contudo, não podemos deixar de salientar o interesse e a disputa entre grupos empresariais que brigavam por espaços em novos empreendimentos.

Outro periódico também faz uma série de reportagens sobre o “*Trust*” Farquhar, o periódico *Brazil Ferro Carril*. Diferentemente de *O Estado de São Paulo*, esse era um periódico especializado em engenharia, especialmente em viação, e que, com o passar dos anos, também se ocupará de economia e finanças. Essa revista, já em 1910, ano em que é criada, fará um dossiê sobre os problemas causados pelos *Trusts* ferroviários nos Estados Unidos, e a transferência dessas características para o Brasil.

Quando mal se desenhavam no horizonte os traços do plano machiavelicamente forjado pela ganância dos sindicatos perseguidos pela justiça norte-americana e aqui acolhidos de braços abertos, pela imprevidência, astúcia ou ignorância prática neste gênero novo de negócios financeiros, por meia dúzia de homens que se dizem especialistas, concessionários e organizadores felizes de empresas ferroviárias [...], procuravam conseguir todas as melhores ferrovias brasileiras. [...] Tem o governo meios de deter os seus passos e de aniquilar a sua acção danninha e prejudicial aos interesses geraes. O governo anulará as concessões e os contratos de exploração, encampando as vias-ferreas apenas pelo preço nacional das suas ações emittidas, sem ser obrigado a indenização alguma (BRAZIL, 1910, n°8, p.1).

Notamos que, desde o início de suas atividades, esse periódico fez frente às concessões cedidas ao *holding Brazil Railway Company*. Como solução para os problemas causados pelo grupo Farquhar, esse publicação se valeria de algumas propostas também levantadas pela SACOP, como a de encampação das ferrovias paulistas. A revista também fará associações de favorecimento do governo paulista e a facilidade nas concessões da Sorocabana e de outras.

Sobre a *Brazil Railway Co.*, em 1913, *O Estado de São Paulo* comentava sobre a baixa das ações que esta companhia sofria na Europa.

O South American Journal em sua edição de ontem publicou um artigo atacando a Brazil Railway Company, cujas condições financeiras são más [...]

Diz o articulista que o ativo da Companhia é de valor duvidoso e que merecem reprovação os seus projetos na defesa dos interesses dos acionistas ingleses, franceses e belgas (OESP, 1912, 28/07/1912, p. 2).

Por sua vez, o periódico especializado, comenta a questão da baixa, atribuindo-a ao fato da empresa ter tentado vender diversas ações no mercado europeu e ainda não ser uma empresa bem aceita e conceituada. (BRAZIL, 1913, p. 405). Em um número posterior, demonstra o relatório da *Brazil Railway Company*, trazendo dados positivos, o que faz com que as ações dessa empresa voltem a aumentar de valor na Europa (BRAZIL, 1913, p. 416-417).

Essa Revista ainda nos leva a outras questões importantes para a compreensão do que teria mudado para o governo paulista para que quebrasse o contrato que até então era bem visto. A primeira seria que essa discussão sobre a viabilidade e os favorecimentos do *holding*, pelo governo paulista, ganhava corpo também dentro do próprio Governo paulista e federal. O mesmo periódico demonstra, durante os anos de 1913 e 1914, alguns discursos de parlamentares que comentam sobre essa possibilidade. Elucida alguns poucos discursos que criticam negativamente o sindicato Farquhar (BRAZIL, 1913, p. 118 -119).

Outra questão, a nosso ver, a mais importante, seria a das consequências de certos medos gerados pelo domínio desse grupo, como vinha acontecendo. Essa Revista, que tinha um corpo editorial formado quase que exclusivamente por engenheiros, membros do clube de engenharia do Rio de Janeiro⁵⁸, nos leva a crer que tal pensamento também seria comum ao próprio corpo técnico do estado de São Paulo. Como já demonstramos, dentro da SACOP havia uma preocupação de controle das empresas ferroviárias, correspondida pela proposta de encampar a Sorocabana e, por meio dela, regular as demais.

Essa revista levanta o receio econômico e de segurança nacional, sobre a possibilidade desse *Trust* causar problemas. O receio relacionado à segurança

⁵⁸ Informação obtida nos primeiros números dessa revista, em 1910.

nacional estaria ligado à necessidade, também observada pela SACOP, de criar um planejamento de viação geral, que visasse à ligação dos diversos estados brasileiros, principalmente os tidos “sertões”. A revista vai um pouco além, baseada no plano de viação proposto por Paulo Frontin, propõe o plano de viação pensado a partir da facilidade de deslocamento e segurança militar. O receio e a crítica desse periódico estariam voltados para a possibilidade de haver um plano norte americano de dominar toda a América do Sul, o que ficaria fácil, uma vez que, a grande maioria das ferrovias pertencia a um estadunidense, Percival Farquhar (BRAZIL, 1912, p 284-286).

Sobre tal receio, como nos demonstra Paulo Queiroz, nos primeiros decênios do século XX, o Governo Republicano demonstrava certa preocupação com a segurança nacional. Esse pesquisador, ao demonstrar a preocupação das elites com a integridade do território, desde o período imperial, afirma que essa mesma postura persistia no período Republicano. Queiroz pontua que os estadistas brasileiros temiam a territorialização⁵⁹ do Brasil por qualquer potência industrial (QUEIROZ, 2004, p.110-113).⁶⁰

Nesse sentido, esse historiador ainda contribui, ao demonstrar que havia uma disputa do Brasil com os países platinos vizinhos, pela hegemonia econômica e política do continente sul americano. Queiroz afirma existir, também desde períodos imperiais, o receio de que algum desses países se tornassem potência econômica-militar, principalmente após a Guerra do Paraguai, em 1870 (QUEIROZ, 2004, p.113-114). Assim, podemos concluir que os receios apresentados no periódico também eram partilhados pelo Estado.

⁵⁹ Territorialização seria a influência direta de uma potência, com a qual o Brasil perdesse sua liberdade e soberania de atuação política e econômica (Cf. QUEIROZ, 2004).

⁶⁰ Durante esse período, vale salientar que houve uma política de aproximação do Brasil com os Estados Unidos, na tentativa de fortalecer o país e não correr risco de territorialização por parte dos países europeus. Sendo os maiores credores brasileiros, os países europeus, principalmente Inglaterra e França, teriam poder de influenciar o Brasil. Assim, ao aproximar-se dos Estados Unidos, o Governo Brasileiro acreditava, sobretudo no período em que o ministro do exterior era Rio Branco (1902-1912), que o país teria mais força e independência política. Além disso, teria um importante aliado para fazer frente à Argentina, grande rival histórico do Brasil pela hegemonia na América do Sul (Cf. BUENO, 2003).

Por seu turno, o receio econômico se dá ao encontro do que compreendemos ser um dos fatores que mais irá prevalecer para a mudança de ideia do governo sobre a atuação da *Sorocabana Railway Company* e também do *holding* em si. Tendo em conta boa parte do sistema ferroviário fazia parte de um único empreendimento, no caso, da *Brazil Railway Company*, e esta, nos anos de 1914, não ia bem economicamente, se tal grupo falisse, causaria um “krack financeiro”, deixando dividendos com instituições financeiras internacionais o que poderia manchar o nome dos empreendimentos ferroviários brasileiros e acabar com as possibilidades de levantamento de capital. Outro receio, também ligado ao primeiro, consistia no fato de o *Trust*, por se tratar de um investimento norte americano, poder irritar e incomodar os países europeus, que poderiam por cortar seus investimentos no país, principalmente em São Paulo (BRAZIL, 1914, p. 29-30).

Ambos os receios vão ao encontro do que propomos que era buscado pelo aparelho estatal paulista, desde a Proclamação da República. Como afirma Joseph Love, o aumento da capacidade de levantar capital, principalmente nos bancos europeus, para financiar suas atividades econômicas. Love ainda nos atenta à independência do Governo paulista em relação ao Federal, uma vez que o de São Paulo sempre daria maior importância para suas necessidades, sem se preocupar muito com as diretrizes e políticas federais (LOVE, 1989, p. 61-62).

Assim, acreditamos que esses receios, acrescidos da pressão da mídia e da mudança de direcionamento dentro da Secretaria que controlava a viação, com sua proposta de regular as empresas férreas utilizando a Sorocabana, fez com que o Governo paulista se visse obrigado a rever o contrato, rompendo-o. Podemos ainda afirmar que houve o que se pode chamar de “gota d’água”. Como bem pontua Delmir Valentini,

Dois conflitos marcantes do início do século XX se relacionam diretamente com a expansão do capitalismo mundial e com a atuação da *Brazil Railway Company* no Brasil. No plano interno, houve a revolta dos sertanejos que vivam na floresta [...] cortadas pela ferrovia São Paulo – Rio Grande e áreas adjacentes, com o desencadeamento do conflito social denominado Guerra do Contestado (1912 a 1916). No plano externo, a Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), evento que, ao eclodir, fechou as torneiras para os

investimentos de poupadores europeus, levando a *Brazil Railway Company*, em expansão acelerada, à falência e à queda do império erigido por Farquhar (VALENTINI, 2009, p. 109).

Além do conflito na região do Contestado, houve também um grande número de mortos na construção da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, que teve repercussão nos periódicos nacionais e internacionais, fatos que, com certeza, ajudaram a pressionar o Governo paulista a repensar o plano de encampação, proposto como solução pela SACOP. Entretanto, não podemos deixar de salientar que nesse período, entre os anos de 1918 e 1919, o *holding* já não tinha condições de manter suas diversas atividades econômicas e financeiras, estando praticamente falido.

A *Sorocabana Railway Company* tentaria demonstrar ao Governo seus aspectos positivos enquanto empresa. Contudo, mais uma vez notamos que essa empresa seria apenas uma fonte de renda fixa para o *holding*. Seus dirigentes negociaram com a SACOP de forma até amistosa, ficando ao encargo do Estado cumprir com as multas de rescisão de contrato (SOROCABANA, 1918b). O *holding* ainda receberia por alguns anos os dividendos da Sorocabana.

Assim, em 1918, o Governo de São Paulo romperia o contrato de concessão da *Sorocabana Railway Company*, reassumindo essa ferrovia no segundo semestre de 1919. O Governo, antes omissivo ao fato, no momento de rompimento de contrato, criticava a empresa, principalmente, por seu formato administrativo e de gestão econômica. Nessa direção, o então Presidente do Estado se pronunciava,

[...] da Sorocabana que tem sahido as correias com que a *Brasilian Railway* tem procurado amarrar o feixe desconforme das estradas, que conseguiu arrendar, no seu plano fracassado de açambarcar a viação férrea do paiz; sem contar que para esse effeito aqui vieram certos agentes, preocupados unicamente em receitas e auferir lucros promptos, deixando a estrada em uma situação tal que só depois de alguns annos, e si tudo correr bem, voltará a ser o que era em mãos de Alfredo Maia (SÃO PAULO, 1920e, 241).

Nesse sentido, no ano de 1920, o governo paulista levantaria algumas acusações descritas como estelionato, abuso, prevaricação e furto que, contudo,

não foram levadas para processo.⁶¹ Em vista dessas acusações levantadas contra a *Sorocabana Railway Co.* o que podemos afirmar é que a SACOP, cria uma situação favorável ao Governo, enquanto administrador do sistema ferroviário. Ou seja, ao acusar e deixar como culpada apenas a administração particular, a administração governamental se redime de assumir a culpa como participante das decisões tomadas por aquela empresa, justificando também suas ações enquanto interventor no sistema ferroviário do Estado nos anos subsequentes. Por fim, essa companhia ferroviária, no momento em que será administrada novamente pelo Governo do Estado, passará a ser gerida pela SACOP. Nos anos iniciais, como nos atenta Saes, se tornará uma Repartição dessa Secretaria (Cf. SAES, 1986).

⁶¹ Tal fato não seria novidade, o mesmo se deu sobre o administrador da *São Paulo Northern Railroad Company*, Paul Deleuze, contudo, este seria julgado e preso. Vide SILVA, 2013.

Considerações Finais

Por fim, partimos das afirmações de Paulo Cimó Queiroz, citadas na introdução desse trabalho, que afirmam que ao realizar um estudo sobre um meio de transporte, devemos evitar a tendência em analisá-lo sob um ponto de vista puramente técnico, ou seja, como algo que sirva simplesmente para estabelecer ligações entre espaços distintos. Acreditamos demonstrar com esse trabalho o que Queiroz chama de papel “ativo” dos meios de transporte.

Para tanto, abordamos em primeiro lugar como o Governo de São Paulo desenvolveu sua administração em vista de suas propostas de estruturação do território. Com isso, notamos por meio dos meandros do surgimento da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que o governo paulista (republicano) manteve as estruturas do período imperial, as mesmas que tanto tentou apagar vestígios. Como demonstrado, a administração do governo paulista se manteve inalterada, uma vez que, os ocupantes de cargos governamentais eram os mesmo do Império, a elite agrária.

No decorrer do desenvolvimento desse governo republicano, essa Secretaria se transformaria em um corpo técnico, e a partir de então, começaria a estruturar as políticas de desenvolvimento do Estado, seguindo três grandes eixos temáticos: agricultura; colonização/imigração e transporte/comunicação, o que elevaria o estado de São Paulo a mais importante econômica do país, ultrapassando até mesmo a capital federal.

Por sua vez, a SACOP acabou aos poucos dando possibilidades do corpo técnico, principalmente engenheiros, em se legitimarem no poder. Nesse sentido, explicitamos como essas representantes, principalmente os Secretários, acabaram chegando a esfera do governo federal, nos Ministérios. Ainda, foi possível notar que dentro da própria Secretaria de Agricultura havia conflitos de interesses e muitas vezes o interesse das elites agrárias prevaleceu.

Na colonização e imigração, foi possível notar a relação entre o público e o privado, ou seja, as propostas do governo sendo executadas por parcerias com particulares. Na agricultura, houve preocupação em desenvolver uma alternativa em resposta aos riscos da monocultura cafeeira paulista, incentivando-se a policultura e a pecuária, a SACOP, e criando-se diversos centros e fazendas experimentais, além de trazer novas técnicas e espécies de animais que até hoje se fazem presentes.

Em vista dos meios de transporte, no caso a ferrovia, demonstramos como esta acabou ocupando o papel central para a possibilidade de desenvolvimento dos planejamentos e diretrizes da SACOP e seu corpo técnico. Entretanto, a Secretaria acabou notando a importância de uma ferrovia em particular, a Sorocabana. Com sua administração sendo feita pelo governo, seria possível regularizar e coordenar todas as outras, melhorando assim o controle do Estado sobre os empreendimentos privados.

Contudo, como demonstramos a administração do estado de São Paulo, ainda favorecia a atuação e execução de seus planejamentos por particulares. Durante muitos anos, grande parte da execução da estruturação do território de São Paulo foi feita por empresas privadas, como o *holding Brazil Railway Company*, que arrendou a Sorocabana e outras tantas ferrovias, paulistas e brasileiras. Tal formato administrativo possibilitou que um grupo estrangeiro dominasse quase a totalidade dos meios de transporte brasileiros. Aqui já podemos chamar atenção para outra questão, a influência e força do Partido Republicano Paulista, que por muitos anos, dominou a política federal. Consequentemente, foi possível notar que as políticas e administrações paulistas, acabavam sendo reproduzidas em âmbito federal.

Uma vez arrendada, a Sorocabana seria administrada pela *Sorocabana Railway Company*. Essa concessão, desde o início, teve suas peculiaridades. Como demonstramos, o Governo de São Paulo tinha lugar na Diretoria da empresa. Além disso, essa concessão possibilitou o levantamento de capital, em formato de empréstimo para que o Governo pudesse dar continuidade à sua proposta de Valorização do Café.

Como parte da Diretoria e com ajuda financeira, essa empresa ferroviária ficaria por muitos anos sem ser fiscalizada. Além disso, como demonstrado, a Sorocabana acabaria desfrutando de grande importância, criada pelo próprio Governo. Essa importância acabaria servindo de moeda para que os arrendatários levantassem créditos e continuassem sua atuação sem fiscalização.

Ao longo dos primeiros anos, a *Sorocabana Railway Company* manteve suas atividades e propostas de arrendamento em ordem, seguindo as diretrizes propostas pela SACOP. No entanto, sem ter fiscalização, essa empresa foi pouco a pouco sendo utilizada como fonte financeira para o *holding* da qual fazia parte. Nos anos de 1911 em diante, se desenvolveria uma gestão de economia, gastando-se o mínimo com manutenção e funcionários, e extraindo-se o máximo de lucros.

Todavia, o cenário muda devido às crises econômicas que se abatem sobre o país, causadas pela Primeira Guerra Mundial, e pelo próprio formato administrativo da companhia. Além dos problemas econômicos, alguns empresários brasileiros e políticos, apoiados em alguns jornais, criaram uma campanha acusando o Grupo Farquhar de diversas infrações e corrupções. Criou-se uma verdadeira campanha contra esses empresários. Tal fato repercutiu diretamente na Sorocabana. O Governo passou a questionar a viabilidade desse empreendimento que já não estava em boas condições econômicas. No entanto, o que prevaleceu foram alguns receios criados principalmente sobre a possibilidade do aparelho estatal paulista perder suas fontes de créditos no exterior, além de algumas questões da política externa. Assim, o governo romperia o contrato de concessão e reassumiria o controle da Sorocabana.

Essa empresa, nas mãos do Estado no ano subsequente, aumentaria drasticamente seus lucros. A Estrada de Ferro Sorocabana se tornaria uma Repartição da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Enquanto Repartição cumpriria seu papel de reguladora, como o proposto, se mantendo como empresa estatal durante mais da metade do século XX, o que valeria uma investigação futura.

De modo geral, podemos afirmar que no Estado de São Paulo, principalmente recorte temporal de nossa pesquisa, a relação entre o poder público e privado se deu em diversas esferas e estão intrinsecamente relacionadas. Desde a proclamação da República, o que se concretizou enquanto diretriz governamental foi guiado pelo interesse privado. Assim, ao longo desses anos iniciais republicanos, sempre existiu uma inversão de atuações. Sendo o interesse privado o interesse público, o governo acabou deixando brechas para que suas diretrizes e políticas fossem realizadas por empresas particulares. O capital privado sempre foi o responsável por desenvolver as políticas públicas paulistas. Com isso, empresas como nosso objeto acabaram atuando livremente e desenvolvendo suas atividades econômicas sem qualquer questionamento.

Em vista disso, podemos concluir que a política de privatizações, principalmente dos meios de transporte, se tornaram parte da história do estado de São Paulo. Podemos ir um pouco além, essa política tão corriqueira se tornou parte da memória da população paulista fazendo com que não houvesse qualquer questionamento desse tipo de prática ao longo dos anos, como o demonstrado em nossa Introdução, da ALL.

Conclusivamente, acreditamos que nosso estudo tenha demonstrado o quanto é complexa a compreensão de uma empresa ferroviária e o quanto uma investigação como esta, proporciona a compreensão de outras questões transversais. Ressaltamos, por fim, que muito ainda tem a ser feito sobre essa temática. Esperamos que nosso estudo possa contribuir para a história não apenas da Sorocabana, mas também da política do estado de São Paulo e sua formação; e sirva como estímulo para investigações futuras.

REFERÊNCIAS

FONTES DOCUMENTAIS

Arquivo do Estado de São Paulo

SÃO PAULO - **Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo**: Requerimentos e Ofícios Diversos. 1892 a; 1894 a; 1898 a; 1900 a- 1920 a.

SÃO PAULO. **Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas**: Relatórios Anuais. 1896b – 1920b.

SÃO PAULO. **Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas**: Relatório e Parecer do Arrendamento Estrada de Ferro Sorocabana. 1906d.

SOROCABANA. **Relatórios Anuais Engenheiro Fiscal**. 1900-1920.

Center for Research Libraries - Digital Collections: www.crl.edu.com

SÃO PAULO - Relatórios de Presidente do Estado

SÃO PAULO. **Exposição apresentada ao Dr. Jorge Tibiriçá pelo Dr. Prudente J. de Moraes Barros, 1º Governador do Estado, ao passar-lhe a administração no dia 18 de outubro de 1890**. São Paulo, 1890.

SÃO PAULO. **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo de S. Paulo, pelo Vice-Presidente do Estado, Dr. José Alves Cerqueira Cezar, no dia 7 de Abril de 1892**. São Paulo, 1892.

SÃO PAULO. **Mensagem enviada ao Congresso do Estado a 14 de Julho de 1906 pelo Dr. Jorge Tibiriçá Presidente do Estado**. São Paulo, 1906

Arquivo Museu Ferroviário de Jundiaí

MACKENZIE, Alexander. **Proposta de Arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana apresentada ao Governo de São Paulo.** 1906

SÃO PAULO. Governo. **Memorial de Arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana.** 1906d.

SÃO PAULO. Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Memorial de recisão de Contrato de Arrendamento Estrada de Ferro Sorocabana.** 1920e.

SOROCABANA. **Venda, Arrendamento e Prolongamento e Linha de Santos.** s/d.

SOROCABANA. **Relatórios Anuais.** 1906-1920.

SOROCABANA. SOROCABANA RAILWAY COMPANY. **Memorial de Defesa contra acusações.** 1918a

RELATÓRIOS MINISTERIAIS

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. **Relatórios Anuais.** 1860- 1870.

MINISTÉRIO DO IMPÉRIO. **Relatórios Anuais.** 1850-1854.

Leis e Decretos

SÃO PAULO. **Lei nº 30:** Regula concessão de estradas de ferro no território do Estado. 13 de junho de 1892. In: DIÁRIO OFICIAL do Estado de São Paulo. nº 326, 22 de junho de 1892c.

SÃO PAULO. **Lei nº 15:** Orçando a Receita e Despesa do Estado para o Exercício de 1892. 11 de novembro de 1891. In: Leis e Resoluções do Estado de São Paulo. 1891, p. 15-25.

SÃO PAULO. **Decreto nº28:** Organiza as Secretarias do Interior, da Justiça e da Agricultura, Criadas pela Lei nº 15-11-1891. 01 de março de 1892. In: DIÁRIO OFICIAL do Estado de São Paulo. Nº 248, 11 de março de 1892, p.2273-2274.

PERIÓDICOS

BRAZIL Ferro Carril. **Revista Brazil Ferro Carril**. 1910- 1919.

OESP. **O Estado de São Paulo**. 1912.

BIBLIOGRAFIA

AMADO, Janaína. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, Marcos (org). **República em Migalhas**: história regional e local. São Paulo: Marco Zero, 1990.

AMADO, Janaina. Região, Sertão, Nação. In: **Estudos Históricos**. v.8, nº15. Rio de Janeiro, 1995.

ARAUJO NETO, Adalberto Coutinho. **Entre a Revolução e o Corporativismo**: a experiência sindical dos ferroviários da Sorocabana nos Anos 30. (Dissertação de mestrado). São Paulo: USP, 2006.

ARASAWA, Cláudio Hiro. **Autoridade, poder, ajustamento**: engenheiros e a construção de uma nova ordem na São Paulo republicana (1890-1940). 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura de Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2005.

ARIAS NETO, José Miguel. Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, J. , DELGADO, L. A.N.(org). **O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente**: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. v.1.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**: Entre a História e a Memória. São Paulo: EDUSC, 2000

BENCHIMOL, Jaime. Reforma Urbana e Revolta da Vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: FERREIRA, J. , DELGADO, L. A.N.(org). **O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente**: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. v.1.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infraestrutura, planejando territórios**: A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). (tese Doutorado). São Paulo: USP, 2007.

BOBBIO, Norberto. Teoria das elites. In: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco (Orgs.). **Dicionário de Política**. 11. ed. Vol. 1. Brasília: UNB, 1998. p. 391.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: BERTRAND Brasil, 2011.

BUENO, Clodoaldo. **Política externa da Primeira República. Os anos de apogeu - de 1902 a 1918**. 1. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.) **História do Estado de São Paulo/ Formação da Unidade Paulista**. Vol.2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo do Público/Imprensa Oficial, 2010.

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893**. Campinas: Pontes Editora, 2010.

CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e cidades: projetos de representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.

CANABRAVA, Alice P. **O Algodão em São Paulo (1861-1875)**. São Paulo: Editora T. A. Queiroz. 1984.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1977.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: a elite política imperial, Teatro de sombras: a política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

_____. **A Formação das Almas: O imaginário da República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

_____. **Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____. **A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da Glória**. São Paulo: Nacional, 1978.

CARONE, Edgard. **A República Velha: Instituições e classes sociais**. São Paulo: DIFEL, 1975.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil 1860-1913**. Rio de Janeiro: ZAHAR. 1979.

CASTRO, Maria Ines Malta. **O preço do Progresso**. Campinas: UNICAMP, 1993. Dissertação de mestrado.

COELHO, Edmundo Campos. **As Profissões Imperiais: Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República: Momentos Decisivos**. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

COSTA, Angêla Marques; SCWARCZ, Lilia Moritz. **No tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste**. CIA. Paulista de E.F., 1968.

DELFIN NETTO, Antônio. **O problema do café no Brasil**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

DEZEM, Rogério. Um exemplo singular de política imigratória: subsídios para compreender o processo de formação dos núcleos pioneiros de colonização japonesa no estado de São Paulo (1910-1930). In: **PROIN**. SÃO PAULO: Arquivo Público do Estado; USP. 20??

FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.

FIGUEROA, Silvia Fernanda de Mendonça. **Modernos Bandeirantes: a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886- 1931)**. São Paulo: USP, 1987. Dissertação de Mestrado.

_____. **As ciências geológicas no Brasil (1875-1935)**. São Paulo: Hucitec, 1997.

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. **Os Núcleos Coloniais e o Processo de Acumulação Cafeeira (1850-1920)**: Contribuição ao Estudo da Colonização em São Paulo. São Paulo: USP, 1983. Tese doutorado.

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. A Lei de Terras (1850) e a abolição da escravidão: capitalismo e força de trabalho no Brasil do século XX. In: **Revista História, São Paulo**. 120, p. 153-162, jan/jul. 1989.

GARCIA, L.B. dos R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992

GAULD, Charles A. **Farquhar o último titã**. Tradução Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora Cultura, 2006.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GONÇALVES, Paulo Cesar. **Mercadores de Braços**: Riqueza e Acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo. (Tese de doutoramento). São Paulo: USP, 2008.

GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

GRANDI, Guilherme. **Estado e Capital cafeeiro**: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. (tese de doutorado). São Paulo: USP, 2010.

_____. Considerações sobre o transporte pré-ferroviário em São Paulo. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

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

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBBSAWN, Eric. **A era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. 7ª edição, tomo II vol 7. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o café**: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934. Trad. Englê Malheiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. Coleção Estudos brasileiros, v. 71.

KOSSELLECK, R. **O Futuro Passado**: Contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: PUC, 2006.

LUCA, Tânia Regina de. **A revista Brasil**: um diagnóstico para a (N)ação. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

LEITE, José Ferrari. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Hucitec, 1998.

LOVE, Joseph. **A Locomotiva**: São Paulo na federação Brasileira 1889-1937. trad. Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

_____. Autonomia e Interdependência: São Paulo e a Federação Brasileira, 1889-1937. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.

LOYD, Reginald. **Impressões do Brazil no século XX**. Inglaterra: *Greater Britain Publishing Company*, LTD, 1913.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da Terra**: A imigração e a crise do Brasil Agrário. São Paulo: HICITEC, 1998.

MACIEL, Laura Antunes. **A nação por um fio**: caminhos, práticas e imagens da 'Comissão Rondon'. São Paulo: PUC/SP, 1997. Tese doutorado.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Pontes, 1990.

_____. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). **História Geral da Civilização Brasileira**, 4ª ed. São Paulo, Difel, tomo II, v. 4, 1985.

MELLO, Maria Tereza Chaves de. A Modernidade Republicana. In: **Revista Tempo**. 2008, nº 26. pp. 15-31.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, trabalho e poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

NADAI, Elza. **Ideologia do progresso e ensino superior**: São Paulo 1891-1934. São Paulo: Loyola, 1987.

NORONHA, Andrius Estevam. Análise teórica sobre a categoria “elite política” e seu engajamento nas instituições da comunidade. In: **Achegas**. jan./jul., 2009. n.41. p. 33-53.

OLIVEIRA, Lucia Lippi. **A questão nacional na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense; Brasília: CNPq, 1990.

_____. As festas que a República manda guardar. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol.2, n.4, 1989, p.172-189.

PAIVA, Odair Cruz. Política de colonização em São Paulo (1890-1945): núcleos coloniais e áreas de colonização. In: **Sociedade em Debate**, 14(2): 35-53, jul.-dez./2008.

PEREIRA, Robson Mendonça. **Washington Luis na administração de São Paulo (1914-1919)**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

PERISSINOTTO, Renato Monseff. Tradição e modernidade no State-Building Paulista durante a Primeira República (1889-1930). In CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.) **História do Estado de São Paulo/ Formação da**

Unidade Paulista. Vol.2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo do Público/Imprensa Oficial, 2010

_____. **Estado e Capital cafeeiro:** Burocracia e interesse de classe na condução da Política econômica (1889-1930). Tese de doutoramento. Campinas: UNICAMP, 1997.

PETRI, Kátia Cristina. Terras e imigração em São Paulo: Política fundiária e trabalho rural. In: **Revista Histórica:** Revista Eletrônica do Arquivo do Estado. Edição no. 2. Junho de 2005.

PETRI, Kátia Cristina. **“Mandem vir seus parentes”:** a Sociedade Promotora de Imigração em São Paulo (1886-1896). São Paulo: PUC, 2010. Dissertação mestrado.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo.** São Paulo: Governo do Estado, 1977.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** São Paulo: EDUSC, 2001
QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder:** o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

_____. **Uma Ferrovia entre dois Mundos:** A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940:** expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **A Grande Empresas de Serviços Públicos Cafeeira.** HUCITEC: São Paulo. 1986.

_____. Os Investimentos Franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). In: **Revista de História**. São Paulo: USP, 1988. n° 119. p.23-42.

SEGNINI, L.R.P. **Ferrovias e Ferrovários**. São Paulo: Editora Autores Associados/Cortez, 1982.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. O prelúdio Republicano, Astúcias da Ordem e Ilusões do Progresso. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. **História da vida Privada no Brasil: República**: da Belle Époque à Era do Rádio. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, André Luiz da. **Um Francês no interior paulista**: Paul Deleuze e o caso da *São Paulo Northern Railroad Company* (1909-1916). (Dissertação de mestrado). Pelotas: UFPE, 2013.

SILVA, Fernanda Ap. Henrique da. **Discursos de Fundação: Engenheiros e o progresso pelo interior de São Paulo (1890-1910)**. Assis: UNESP, 2012. Dissertação de Mestrado.

SILVA, Luciana. **A atuação da companhia “Brasil Land, Cattle and packing CO” no leste sul mato-grossense**. 1999. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional 1889-1930. FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.

SCHWARCZ, Lília Moritz. **História do Brasil Nação**: A abertura para o mundo (1889-1930). Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. Vol. 3.

TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem**: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX. São Paulo: Marco Zero, 1989 .

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway no Sul do Brasil: A instalação da Lumber e a Guerra na região do Contestado (1906-1916)**. Rio Grande do Sul: PUC, 2009. Tese doutorado.

ZILIANI, José Carlos. **Colonização: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1960)**. Assis: UNESP, 2010. Tese Doutorado.

WEID, E. v. d. . A expansão da Rio de Janeiro Tramway Light and Power ou as origens do "Polvo Canadense". In: **Anales de las Terceras Jornadas de História Económica**. III Jornadas de História Económica, 2003, Montevideo, 2003.