

# a companhia estrada de ferro rio claro e o projeto de expansão ferroviária da companhia paulista<sup>1</sup>

Guilherme Grandi

Mestre em Economia pelo Programa de Pós-Graduação da Unesp — Campus de Araraquara

## RESUMO

O presente artigo analisa a história de uma companhia ferroviária constituída em 12 de agosto de 1882, numa importante região cafeeira paulista. O objetivo é, a partir da experiência da Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, demonstrar que uma das formas encontradas pelas companhias ferroviárias para garantir a lucratividade era expandir-se através da construção, da fusão com outras companhias e da compra de pequenos e médios ramais ferroviários.

**Palavras-chave:** Ferrovia, Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, expansão ferroviária, desempenho econômico-financeiro, São Paulo.

## ABSTRACT

The following article analyses the history of a railway company established in August 12<sup>th</sup> of 1882, in an important coffee cultivating region in the State of São Paulo. The aim of the paper is to demonstrate, by focusing on the experience of the Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, that one of the ways found by railway companies to guarantee profitability was to expand by means of construction, of merging with other companies and of buying small and medium branch lines.

**Key words:** Railway, Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, railway expansion, economic-financial performance, São Paulo.

Existe uma vasta bibliografia no campo da história econômica que focaliza a introdução do transporte ferroviário e suas conseqüências econômicas para a experiência de diversos países do globo. É notória a grande quantidade de trabalhos que desenvolvem estimativas a respeito dos impactos econômicos e sociais advindos da construção e da operação das ferrovias. Muitos destes trabalhos discutem a participação do transporte ferroviário no PIB nacional e os benefícios econômicos e so-

<sup>1</sup> Este artigo apresenta conclusões parciais de uma pesquisa mais ampla de dissertação, que foi defendida em julho de 2005 no Programa de Mestrado em Economia da Unesp - *Campus* de Araraquara. A pesquisa contou com o financiamento do CNPq (Bolsa de Mestrado) e da FAPESP (Bolsa de Iniciação Científica).

ciais gerados pela inovação no segmento de transporte. Neles, a abordagem predominante, denominada *the social saving approach*, vincula-se diretamente aos trabalhos clássicos sobre o sistema ferroviário norte-americano de autores como Robert Fogel (1960 e 1964) e Albert Fishlow (1965). John Coatsworth (1972) e William Summerhill (2003) também aplicam esta metodologia, em estudos sobre os impactos diretos e indiretos decorrentes do setor ferroviário em países como o México e o Brasil.

William Summerhill, analisando as conseqüências da introdução das ferrovias no Brasil, afirma que, durante o século XIX, a maioria das companhias ferroviárias não gozava de níveis altos de lucratividade. Apenas nas regiões onde o nível de renda era mais elevado havia maiores possibilidades de ganhos para as empresas ferroviárias, como era o caso da região sudeste do Brasil (Summerhill, 1998, p. 390).

Este artigo analisa a trajetória de uma companhia ferroviária situada numa importante região cafeeira paulista: a Companhia Estrada de Ferro Rio Claro. Para alguns autores, foi o maior empreendimento jamais tentado pelos fazendeiros, situados além do município de Rio Claro, e que não contava com a política de dividendos garantidos pelo Governo. Summerhill argumenta que, em 1887, ano em que a Companhia Rio Claro conclui a extensão total de suas linhas, o transporte ferroviário de carga contabilizou uma economia de 78,4 milhões de mil-réis, equivalente a aproximadamente 12% do PIB brasileiro da época (Summerhill, 1998, p. 389).

Durante a segunda metade do século XIX, a cultura cafeeira se expandiu por toda a região do Oeste Paulista. A partir de meados da década de 1870, fazendeiros locais exigiam que o Governo aprovasse a concessão de uma ferrovia que, passando pela região, minimizasse o custo do transporte de suas produções agrícolas. Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, e José Estanislau de Melo Oliveira, o Visconde de Rio Claro, pertencentes à mesma oligarquia local, também pressionaram o Governo e conseguiram influenciar decisivamente na determinação do traçado da ferrovia em direção às suas propriedades e à vasta região compreendida entre os municípios de Rio Claro e Araraquara<sup>2</sup>. Desde a aprovação da concessão da ferrovia, no

<sup>2</sup> A respeito da Companhia Rio Claro, ver também DINIZ, D. M. de F. L., "Rio Claro e o café. Desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1920)", Rio Claro, Tese de Doutorado, Unesp, 1973; SANTOS, F. A. dos, "Rio Claro: Uma cidade em transformação, 1850-1900", Campinas, Dissertação de Mestrado, Unicamp, 2000.

início da década de 1880, até os anos 1890, o empreendimento foi alvo de disputa entre diversos grupos nacionais e estrangeiros que manifestavam interesses políticos e econômicos em torno do traçado e, principalmente, dos lucros que a localização estratégica da Companhia nas promissoras terras do Oeste Paulista garantia.

O objetivo do presente artigo é, a partir da experiência da Companhia Rio Claro, demonstrar que uma das formas encontradas pelas companhias ferroviárias paulistas para garantir a lucratividade era expandir-se através da construção, da fusão com outras companhias e da compra de pequenos e médios ramais ferroviários. O texto está dividido em quatro partes. A primeira analisa a tentativa de fusão entre as Companhias Prio Claro e Paulista. A segunda focaliza a administração da Companhia Rio Claro pelo capital inglês e o seu desempenho econômico-ünanceiro durante todo o período anterior à sua aquisição pela Companhia Paulista, em 1892. A terceira parte compara os desempenhos econômico-financeiros do ramal de Rio Claro e da Seção Fluvial durante o período de 1892 a 1903; desta forma, buscou-se compreender a estratégia da Companhia Paulista de desativar a via fluvial no rio Mogi-Guaçu e direcionar seus investimentos na ampliação das linhas do ramal ferroviário de Rio Claro. A quarta e última parte refere-se às considerações finais.

## **1. A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro e a tentativa de fusão com a Companhia Paulista**

A Estrada de Ferro Rio Claro pode ser caracterizada como uma ferrovia de pequeno porte. Com uma extensão de 264,5 km, tal ferrovia teve seu primeiro trecho inaugurado em 1884, ligando os municípios de Rio Claro e São Carlos do Pinhal, numa das principais regiões cafeeiras da Província de São Paulo.

A história da Companhia Estrada de Ferro Rio Claro vincula-se diretamente à questão do prolongamento da estrada de ferro da Companhia Paulista. Desde o contrato de 1873, firmado com o Governo Provincial, a Paulista detinha o direito de prolongamento além de seu ponto terminal, aberto ao tráfego em 1876, no município de Rio Claro. Porém, antes mesmo, em 1873, o Governo Imperial estabeleceu

que se fizessem estudos no intuito de se implantar uma via de comunicação entre as Províncias de São Paulo e Mato-Grosso<sup>3</sup>. Indicado pelo Governo para fazer o reconhecimento das regiões e levantar as possíveis plantas, o engenheiro Francisco Antônio Pimenta Bueno ofereceu para a escolha do traçado férreo a partir de Rio Claro a cumeada entre os rios Tietê e Mogi-Guaçu.

Nos anos de 1879 e 1880, a questão do prolongamento da estrada de ferro da Paulista toma força no debate político da época, envolvendo os fazendeiros locais, o Governo e a própria Companhia Paulista. Flávio Saes afirma que, no momento da publicação da concessão do prolongamento, a Paulista insistia no projeto em direção a Brotas e Jaú, contrariando interesses de fazendeiros de São Carlos, Rio Claro e Araraquara (Saes, 1986, p. 68-69).

Para o engenheiro da Companhia Paulista na época, Adolpho Pinto, o traçado mais conveniente ao interesse geral das zonas a serem servidas era o que conduzisse ao Morro Pelado (Itirapina). No entanto, este traçado não agradava os familiares do Visconde de Rio Claro, grandes proprietários de terras em Cuscuzeiro, atual município de Analândia (Truzzi, 1985, p. 110-111).

O traçado que foi objeto de estudo encomendado pelo Governo Imperial, conhecido como "traçado Pimenta Bueno", se tornou referência básica para o projeto de concessão do prolongamento da estrada de ferro da Paulista. Todavia, após intensos debates proferidos nas Assembléias Provinciais, a Companhia Paulista, no dia 20 de maio de 1880, abdicou do direito de prolongamento, por não concordar com o traçado proposto na concessão<sup>4</sup>.

Adolpho Pinto afirma que, após a desistência da Paulista, não houve interessados em aceitar a concessão nos termos da lei votada na Assembléia Legislativa Provincial do dia 10 de abril de 1880, que exigia a construção da estrada em bitola de 1,60m (Pinto, 1977, p. 65).

Para conquistar o interesse de possíveis concessionários, o Governo publicou editais de concorrência para a construção de uma ferrovia de

<sup>3</sup> A Guerra do Paraguai (1864-1870) serviu para alertar o governo brasileiro sobre a extrema carência de nossas comunicações interprovinciais e com o interior do continente. MATTOS, C. M., *Brasil, geopolítica e destino*, Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1975: 47-49.

<sup>4</sup> *Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a Sessão de Assembléia Geral de Acionista de 29 de agosto de 1880*, São Paulo: Typographia do "Correio Paulistano", pp. XV-XVI (referenciado a partir de agora como RCPEF).

acordo com o traçado Pimenta Bueno, compreendendo um ramal para Brotas, Dois Córregos e Jaú, mas em que se alterava a bitola de 1,60m para a de 1,00m (Pinto, 1977, p. 65)<sup>6</sup>.

Diante de toda a disputa que envolveu a questão do prolongamento, a concessão finalmente foi feita ao próprio engenheiro da Paulista, Adolpho Pinto, ao seu irmão Luis Augusto Pinto e ao capitalista Benedito Antônio da Silva, através do Decreto Imperial n° 7.838, de 4 de outubro de 1880. Segundo as determinações do Decreto, os concessionários tomariam a responsabilidade de organizar uma companhia que construísse uma estrada de ferro sem a garantia de juros do Governo, cujo prazo do privilégio de construção, uso e gozo passara de 90 para 50 anos (Diniz, 1973, p. 147). Este fato é extremamente relevante para a história do desenvolvimento ferroviário em São Paulo, pois a Companhia Rio Claro foi uma das primeiras ferrovias a ser construída e operada sem os dividendos garantidos pelo poder público.

No mesmo ano de 1880, o Barão do Pinhal comprou a parte da concessão dos irmãos Pinto e logo se mobilizou na intenção de levantar capital para a construção da ferrovia. Após um curto período de captação de recursos, a Companhia Rio Claro foi elevada à categoria de sociedade anônima e autorizada a funcionar através do Decreto n° 8.639, de 12 de agosto de 1882. Sob um capital inicial de 1.800 contos de réis, a Companhia, em seu primeiro ano de operação (1884), passou a integralizar 2.300 contos de réis e, logo após a conclusão total de seu trajeto, apresentou o capital social de 5.000 contos de réis, estando ele dividido em 25.000 ações de 200 mil réis cada uma e subscritas por 253 acionistas<sup>7</sup>.

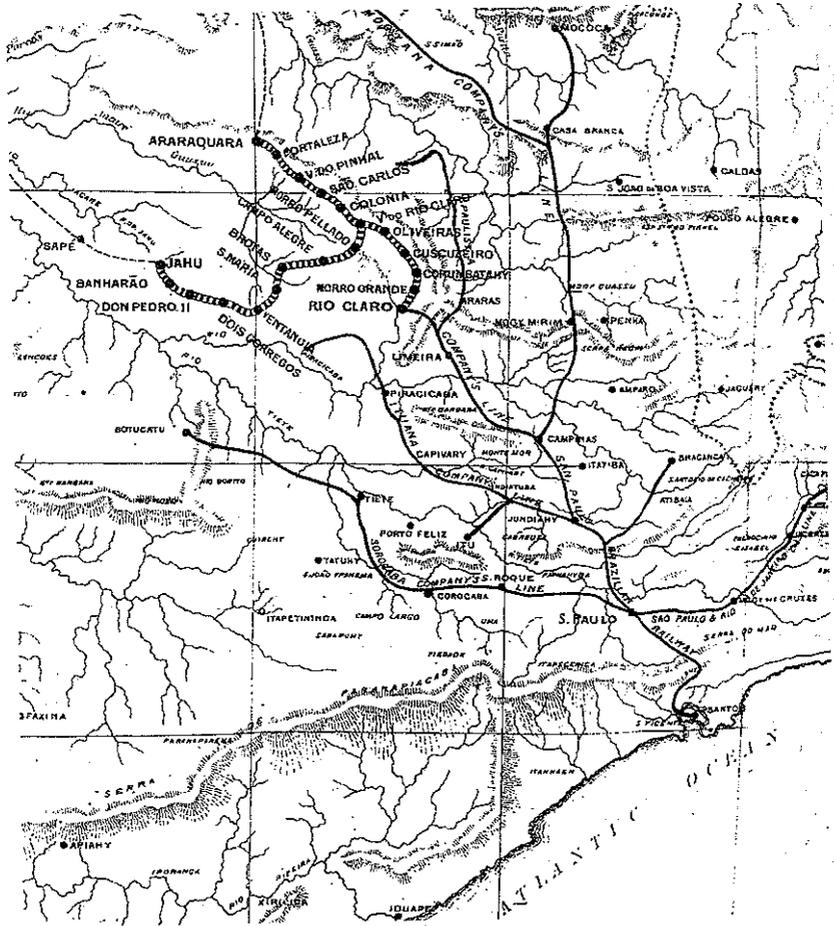
Até o ano de 1889, a extensão da E. F. Rio Claro era de 264 km, sendo 127 km na linha principal entre os municípios de Rio Claro e Araraquara, e os restantes 137 no ramal que partia da estação do Visconde do Rio Claro, no quilômetro 57 de linha principal. O ramal que atinge o município de Jaú continha 10 estações e a linha-tronco comportava 11, totalizando 21 estações ao longo de toda a estrada<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> RCPEF de 29 de agosto de 1880, p. XVII.

<sup>6</sup> RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 66, anexo n° 8.

<sup>7</sup> RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 65.

Figura 1. Mapa parcial dos traçados ferroviários de São Paulo. Em destaque, o traçado da Companhia Rio Claro (1889)



Durante todo esse período de construção e ampliação da Companhia Rio Claro, a Companhia Paulista viu-se impossibilitada de expandir seus trilhos em função, principalmente, das concessões oferecidas à Companhia Rio Claro e à Companhia Mogiana. Como estratégia de expansão dos serviços de transporte, a Paulista, após ter alcançado Porto Ferreira em 1880, seguiu rumo a oeste, em direção a Descalvado, e estabeleceu a navegação a vapor no rio Mogi-Guaçu.

Em seu estudo sobre a Seção Fluvial da Paulista, Hilário D. Neto identifica dois objetivos básicos da Companhia com o estabelecimento da navegação no Mogi-Guaçu: primeiro, criar infra-estrutura de transporte que atendesse às demandas da economia cafeeira, tanto na exportação de café quanto no abastecimento das fazendas e dos novos centros produtores e, segundo, atrair para o tráfego da Companhia o mercado da pecuária da frente de expansão que se encontrava no sul de Mato-Grosso, Goiás e Minas Gerais. Para o pesquisador, nos primeiros anos de atividade da hidrovia, constatou-se a prática do monopólio do comércio de sal pela Paulista com o mercado da frente de expansão (Domingues Neto, 2001, p. 15).

A produção ligada à pecuária de Minas Gerais e Mato Grosso fez do Triângulo Mineiro uma das regiões mais atrativas aos interesses mercantis das companhias ferroviárias que, em seus projetos de expansão, procuravam ultrapassar a frente pioneira do café, que se estendia por todo o vale do Mogi-Guaçu. Os fazendeiros de Goiás e Mato-Grosso conduziam suas boiadas para o leste, a fim de comercializá-las em Minas Gerais. Uberaba era o destino não só dos que demandavam do Santana do Parnaíba, mas também de outros, oriundos do vale do Miranda e do Taquari, em Goiás, além dos procedentes de campos mais distantes, como os de Cuiabá (Domingues Neto, 2001, p. 51).

A crescente importância desse mercado despertou o interesse da Paulista, que decidiu, como única alternativa de expansão para o seu tráfego, investir na navegação do rio Mogi-Guaçu. Em 1882, procedeu-se à exploração do rio para o levantamento de suas condições. Em 17 de janeiro de 1883, a Paulista requeria à Assembléia Provincial a concessão do privilégio para a navegação dos rios Mogi-Guaçu e Pardo até a barra do Rio Grande. Porém, somente em 1886 se definiu a questão da concessão do privilégio à navegação através do Decreto nº 9.753, de 6 de maio de 1886, onde o Governo Imperial concedeu à Paulista o período de dez anos, mas, em agosto, se elevou para trinta o direito de navegação pelos rios Pardo, Mogi-Guaçu e Grande (Domingues Neto, 2001, p. 65).

Construída numa extensão de 200 km, de Porto Ferreira ao Pontal do Rio Pardo, a Seção Fluvial da Paulista conheceu rapidamente o fracasso. A baixa receita com o transporte de passageiros e a intensa concorrência com a Mogiana, principalmente em relação ao comércio de sal, fez com que a Paulista, a partir de 1887, buscasse novas alternativas na intenção de concorrer melhor com as empresas rivais no transporte de um tráfego de mercadorias e passageiros cada vez mais expressivo, em função da expansão cafeeira (Domingues Neto, 2001, p. 157-58).

Em trabalho sobre a legislação ferroviária, o engenheiro Clodomiro Pereira chama a atenção com relação ao erro cometido pela Paulista em não se ter engajado na construção da linha de Rio Claro a Araraquara.

Desde 1883, ou mesmo desde a concessão das linhas do Rio Claro a Araraquara, e seu ramal, que a Companhia Paulista por um erro, já-mais perdoável, não quis construir [...] viu-se esta entalada por todos os lados, não podendo nem prolongar-se nem alargar sua rede, salvo dentro da zona privilegiada. Daí os esforços desordenados que a partir de 1887 começou a empregar para sair desta situação, Veio-lhe primeiro a mania de fusão com as linhas vizinhas, e depois a de compra (Silva, 1904, p. 531).

No dia 16 de abril de 1888, a Paulista dirigiu-se formalmente em ofício à Diretoria da Companhia Rio Claro, para manifestar-lhe sua intenção de fusão. Em resposta ao ofício, na data de 17 do mesmo mês, o Dr. Firmiano de Moraes Pinto, presidente da Companhia Rio Claro, manifestou-se favoravelmente em relação à possibilidade de a Rio Claro unificar seus direitos e interesses com a Paulista e informou que iria reunir os membros da Companhia para estudar e, assim, poder chegar a um juízo a respeito da questão proposta. Pouco tempo depois, a 14 de maio de 1888, uma comissão, representando a Companhia Rio Claro, apresentou um relatório sobre o movimento financeiro de cada Companhia, que estabelecia as seguintes bases para a unificação:

1°. Ambas as Companhias entram para a comunhão com o seu capital, saldo, materiaes, propriedades e direitos, de modo a constituírem uma só Companhia.

2°. As Companhias Rio Claro e Paulista tomam-se solidárias e reciprocamente responsáveis pelas suas respectivas obrigações.

3°. Para o efeito da comunhão os títulos ou acções de ambas as Companhias são indistintamente do valor nominal de 200\$000 cada uma\*.

A Diretoria da Paulista também encaminhou os engenheiros Walter Hammond e Adolpho Pinto para procederem ao exame técnico da linha férrea da Companhia Rio Claro, com o objetivo de formalizarem um parecer definitivo a respeito da união de ambas as Companhias.

Feita a análise das condições técnicas e econômicas das duas ferrovias, em 27 de outubro de 1888 a Paulista informou à Companhia Rio Claro que sua proposta de o valor de ambas as ações serem de 200 mil réis cada uma só trazia vantagens à Companhia Rio Claro. De acordo com a Paulista, as ações da Rio Claro rendiam cerca de 25% menos, em comparação com as suas. A Companhia Paulista, portanto, propunha que a base do valor das ações fosse de duas ações suas para três da Rio Claro\*.

Tal proposta não foi aceita pelos diretores da Companhia Rio Claro, que argumentavam em favor da primeira base formulada por eles. O engenheiro da Paulista, Adolpho Pinto, considerava estas bases ainda vantajosas para a Companhia Paulista: "[...] julgamos que pode a Companhia Paulista, sem prejuízos de seus interesses, aceitar a fusão mesmo em base mais favorável à Companhia Rio Claro" (Pinto, 1977, p. 196). Tal opinião, porém, não foi o suficiente para que os diretores da Paulista aceitassem a paridade de ações. Na Assembléia de Acionistas de 31 de março de 1889, decidiu-se deixar de prosseguir na negociação<sup>10</sup>.

Malograda a tentativa de fusão, não foi difícil ao Conde do Pinhal encontrar estrangeiros interessados em comprar a Companhia E. F. Rio Claro. No dia 5 de julho de 1889, o capital inglês vinculado ao English Bank of Rio de Janeiro comprou a Companhia que, durante as últimas

\* RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 14.

<sup>\*</sup> Segundo as observações dos engenheiros da Paulista, levando-se em consideração o período que compreende todo o ano de 1887 até o primeiro semestre de 1888, a Paulista produziu a receita líquida de 743:192\$597 réis enquanto a Rio Claro gerou a receita líquida de 148:758\$505 réis, assim concluíram que cada ação da primeira, no valor de 200 mil réis, distribuía o dividendo semestral de 8,6%, enquanto cada ação da segunda rendia 5,6%. RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 97.

<sup>10</sup> RCPEF n° 39 de 31 de março de 1889, p. 27.

décadas do século XIX, era muito bem conceituada pelos analistas da carteira de investimentos de Londres<sup>11</sup>.

A questão da venda da Companhia Rio Claro figura como um mistério para a historiografia, uma vez que os seus demonstrativos apresentaram consideráveis aumentos de receita. Há divergências entre alguns autores sobre os motivos que levaram os proprietários cafeicultores a venderem a ferrovia, que se encontrava em pleno progresso e franco desenvolvimento durante a década de 1880.

Diana Diniz observa que as incertezas provocadas pela conjuntura política, ao final da década de 1880, aliadas ao bom preço oferecido pelos investidores ingleses, são suficientes para explicar a venda da Companhia Rio Claro (Diniz, 1975, p. 848). Warren Dean já é mais enfático ao afirmar que o Conde do Pinhal não tinha interesse especial em operar a ferrovia (Dean, 1977, p. 54).

Saes (1986) argumenta que, na década de 1890, se iniciou uma reestruturação do grande capital dentro da economia cafeeira. Nesse momento, em meio às crises inter-relacionadas de diversas ordens (cambial, do mercado cafeeiro, bancária), eclodia no seio da relação entre cafeicultura e capital (mais precisamente o capital aportado no setor ferroviário) o início de um conflito de interesses, envolvendo fazendeiros, investidores estrangeiros e o capital não gerado exclusivamente pela lavoura.

Porém, ao que nos parece, a observação de Adolpho Pinto esclarece a situação econômica da época, ao afirmar que, ao final da década de 1880 e início de 1890, "[...] se desenvolveu e alastrou no país a febre dos negócios, esse desenfreado espírito de especulação que invadiu e contaminou todas as classes ativas da nação [...]" (Pinto, 1977, p. 198-199).

É importante também lembrar que a abolição dos escravos, em 1888, acarretou para a maioria dos fazendeiros uma sobrecarga de gastos com o novo encargo de pagamento de salários. Este fato, aliado às limitações do sistema de crédito ao setor cafeeiro, talvez tenha incentivado o

<sup>11</sup> Segundo várias edições do *Stock Exchange Yearbook*, as estimativas mais altas construídas para a avaliação dos investimentos ferroviários no Brasil eram as correspondentes à Companhia Rio Claro. Por exemplo, as séries temporais de retorno médio desta ferrovia são dadas a seguir para o período de 1891 a 1899 (%): 8,5; 7,0; 15,0; 17,0; 14,0; 14,0; 14,0; 14,0; 14,0. Entretanto, Roberto Fendt Jr. ressalta que o retorno médio disfarça o risco do investimento, que, no caso, se associa à variância do retorno. FENDT Jr, R., "Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913 - uma avaliação da política brasileira". *Revista Brasileira de Economia* 31, n° 3, 1977, p. 533, nota de rodapé n° 17.

Conde a vender a Companhia para investir no setor financeiro e na comercialização do café. Vendida a Companhia, ele fundou o Banco de São Paulo e a Casa Comissária Arruda Botelho (Gordinho, 1985, p. 89).

Acreditamos que a opção do Conde de transferir suas opções de investimentos se justifique por sua obstinação em aumentar seus rendimentos com sua principal atividade econômica, a cafeicultura.

Diante das restrições de crédito agrícola e das dificuldades com a mediação da comercialização do café em Santos, o fundador da Companhia Rio Claro, na primeira Assembléia preparatória de fundação do Banco de São Paulo, subscreveu cinco mil apólices ouro, emitidas pelo Governo Imperial. O Banco ainda contava com um agente em Santos para as transações financeiras de exportação do café e teve como seu presidente o próprio Conde, que exerceu o cargo até 1901 (Gordinho, 1985, p. 89).

## **2. A gestão inglesa e o desempenho econômico-financeiro da Companhia Rio Claro no período de 1884 a 1891**

A partir de 30 de setembro de 1889 a Companhia Rio Claro, segundo Adolpho Pinto (1977), teve a sede de sua Diretoria transferida para Londres e passou a se chamar The Rio Claro São Paulo Railway Company.

No contrato de compra da ferrovia, firmado em 5 de julho de 1889, entre a Diretoria da Companhia Rio Claro e os investidores ingleses, estabeleceu-se que o capital de 600.000 libras da Companhia estaria dividido em 60.000 ações de 10 libras cada, e que 5% deste capital formariam o estoque de títulos de obrigações (*debêntures*). A emissão do capital acionário correspondente em réis seria de 450.000 libras e os pagamentos das debêntures poderiam ser feitos no valor total das parcelas predefinidas ou nas datas de vencimento (15 de outubro ou 15 de novembro), com um desconto de 2% ao ano. Os juros sobre as debêntures seriam pagos semestralmente, sempre no primeiro dia de janeiro e julho, com o primeiro pagamento a se realizar em 1º de janeiro de 1890. Desta forma, o English Bank of Rio de Janeiro foi autorizado a receber as subscrições das ações e das debêntures acima mencionados<sup>12</sup>.

Os investidores ingleses vinculados ao banco supracitado, à São Paulo Railway Company e ao Union Bank of London adquiriram a Com-

<sup>12</sup> LONDON, *Prospectus. The Rio Claro-São Paulo Railway Company, Limited, 2° Moorgate Street, London (5/July/1889)*, p. 2.

panhia Rio Claro com todos os seus materiais, dependências, privilégios e direitos, os quais foram transacionados mediante um pagamento de garantia feito ao fundo de reserva do Tesouro Nacional de aproximadamente 42:000\$000 réis (ao câmbio de 27 dinheiros, equivalente a 4.725 libras). O pagamento à vista em dinheiro foi de 1.050.000 libras e o prêmio pela emissão das debêntures forneceu 12.000 libras de capital; de giro à Companhia<sup>13</sup>.

Adolpho Pinto observa que os ingleses investiram cerca de 8.000 contos de réis (ou 320 mil réis por ação) na compra da Companhia, que tinha uma extensão total de 264 km e uma receita líquida média orçada, em 400 contos de réis para o ano de 1889 (Pinto, 1977, p. 198).

A administração inglesa da Companhia Rio Claro adquiriu logo a concessão para novas linhas e iniciou a construção dos ramais de Água Vermelha e Ribeirão Bonito, além do prolongamento de Araraquara a Jaboticabal, numa extensão de 201 km a mais para o desenvolvimento de sua linha.

Diniz afirma que, durante o controle inglês, grandes quantidades de café ficaram paradas nas estações, estocadas nos armazéns da The Rio Claro Railway Company, causando descontentamento entre os produtores, insatisfeitos com a insuficiência dos meios de transportes. Os fazendeiros reclamavam através dos jornais da região da deficiente capacidade de transporte da ferrovia. Em 1890, o Inspetor Geral da Companhia acusou a Paulista de não colocar um número suficiente de vagões no ponto de baldeação da estação de Rio Claro para o transporte necessário de café. Em Ata da 22ª Sessão da Câmara de Rio Claro, do dia 6 de dezembro de 1890, registrou-se que os chefes de estação da The Rio Claro Railway Company se recusavam a receber mais sacas de café por não terem como recolher e armazenar quantidades cada vez mais vultosas do gênero (Diniz, 1973, p. 166).

Este último dado comprova de fato a emergência do conflito entre o grande capital estrangeiro (representado pela The Rio Claro Railway) e a cafeicultura. Se, por um lado, a insuficiência nos transportes acarretou grandes perdas aos rendimentos dos produtores paulistas, por outro, a depreciação cambial característica deste período afetou diretamente a rentabilidade dos investimentos ferroviários, a ponto de as despesas com a importação de combustíveis e lubrificantes terem aumentado substancialmente. Saes acrescenta que a queda do câmbio também elevou o

<sup>13</sup> LONDON, *Prospectus. The Rio Claro-São Paulo Railway Company, Limited, 2, Moorgate Street, London (5/July/1889)*, p. 3.

custo de vida dos trabalhadores ferroviários, o que se refletiu no aumento dos salários pagos pelas estradas de ferro (Saes, 1986, p. 115-116).

Segundo Dean, os investidores ingleses administraram mal a ferrovia, que não deixou de ser lucrativa, apesar das reclamações por parte da opinião pública. O lucro, sob um investimento inicial de 850.000 libras, foi de 1.950.000 libras (Dean, 1977, p. 55).

Para Adolpho Pinto, o balanço da The Rio Claro Railway Company de 31 de março de 1892 contabilizou o gasto de 1.356.460 libras com a compra da estrada e sua ampliação, ao mesmo tempo em que a receita líquida do exercício na mesma data elevava-se a aproximadamente 1.242:869\$400 réis, ou seja, um acréscimo nominal de 310,7% em comparação com a receita líquida média de 1889, que foi de 400:000\$000 réis (Pinto, 1977, p. 198).

Ao analisarmos o desempenho econômico da Companhia Rio Claro nos primeiros nove meses do ano de 1888, período que antecedeu à compra efetivada pelos investidores ingleses, observamos que as despesas representavam 47,2%, ou um pouco menos da metade da receita total desse período, que foi de 593:968\$760 réis, com um saldo de 314:084\$050 réis. Isto demonstra a excelente condição financeira da empresa, que distribuiu no mesmo ano o dividendo de 6\$200 réis por ação (6,2%), e tinha no movimento de seu tráfego uma variedade relativa de gêneros a serem transportados<sup>14</sup>.

É possível constatar também o excelente desempenho da E. F. Rio Claro durante o curto período de gestão pelo capital inglês. Isto porque, entre 1889 e 1891, o valor médio da participação das despesas na receita ferroviária (o coeficiente de tráfego) foi de 41,3% (Tabela 1).

**Tabela 1. The Rio Claro Railway Co. Demonstração de resultados e coeficiente de tráfego 1889-1891 (mil-réis)**

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente (%)
1889	1.139:109\$730	418:808\$295	720:301\$435	36,8
1890	1.362:639\$520	513:572\$050	849:067\$470	37,7
1891	1.911:875\$160	950:277\$940	961:597\$220	49,7

Fonte: Relatório do Ministério da Indústria Viação e Obras Pública, (1893-1895).

<sup>14</sup> *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província Dr. Pedro Vicente de Azevedo no dia 11 de janeiro de 1889. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & Company, p. 130-132.*

Pode-se afirmar com segurança que o frete cafeeiro foi o grande responsável pelo bom desempenho econômico-financeiro da ferrovia. Segundo os Relatórios da Companhia Paulista, a The Rio Claro Railway transportou 23.940 e 28.900 toneladas de café nos anos de 1890 e 1891, respectivamente<sup>15</sup>.

Outros dados contidos nesses Relatórios apontam, para o exercício do ano de 1890, a maior receita de tráfego em trânsito, a gerada pelas linhas da The Rio Claro Railway. Por receita de tráfego em trânsito entende-se a receita absorvida pela Paulista, mas produzida por outras linhas férreas com as quais ela se entroncava. O transporte realizado pela The Rio Claro Railway nesse ano gerou uma receita de 1.027:520\$880 réis à Paulista, enquanto a segunda companhia ferroviária mais rentável, segundo esse termo específico, foi a Mogiana, responsável pela receita de 1.007:262\$570 réis<sup>16</sup>. Já em 1891, essa mesma receita (tráfego em trânsito), produzida pelo serviço de transporte da The Rio Claro Railway foi orçada em 1.298:276\$610 réis, ou seja, 26,4% a mais do que no ano anterior<sup>17</sup>.

Segundo os Relatórios da The Rio Claro Railway Company, no ano de 1891, quando o coeficiente de tráfego atingiu 49,7%, foram investidas cerca de 1.388.161 libras na ferrovia e as despesas de custeio somaram 84.775 libras<sup>18</sup>. Este último dado justifica a elevação de 31,8% do coeficiente de tráfego de 1891 em relação ao ano anterior.

De modo geral, entre 1884 e 1891, isto é, durante todo o período anterior à compra da Companhia Rio Claro pela Paulista, a Estrada de Ferro Rio Claro teve um desempenho econômico-financeiro favorável (Tabela 2). Nesse período, o coeficiente de tráfego da Companhia Rio Claro apresentou uma tendência média de queda de 0,72% ao ano. A redução da participação das despesas na receita evidencia uma tendência de lucros crescentes da ferrovia.

<sup>15</sup> RCPEF n° 47 de 30 de abril de 1896, p. 72.

<sup>16</sup> RCPEF n° 42 de 26 de abril de 1891, anexo n° 7, p. 57.

<sup>17</sup> RCPEF n° 43 de 30 de abril de 1892, anexos 1 e 3.

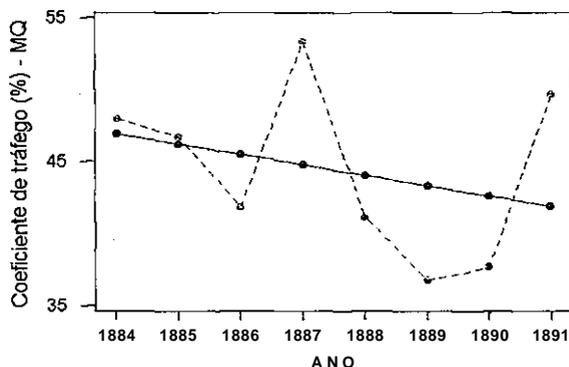
<sup>18</sup> Relatórios da The Rio Claro Railway Company, 1890-1892.

Tabela 2. Companhia Rio Claro. Demonstração de resultados e coeficiente de tráfego 1884-1891 (mil-réis)

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente (%)
1884	310:500\$810	149:033\$600	161:467\$210	48,0
1885	485:476\$520	226:863\$045	258:613\$475	46,7
1886	625:900\$353	261:947\$720	363:952\$633	41,9
1887	748:611\$810	399:683\$500	348:928\$310	53,4
1888	932:969\$100	383:885\$115	549:083\$985	41,1
1889	1.139:109\$730	418:808\$295	720:301\$435	36,8
1890	1.362:639\$520	513:572\$050	849:067\$470	37,7
1891	1.911:875\$160	950:277\$940	961:597\$220	49,7

Fonte: RCPEF, n° 38 de 30 de setembro de 1888; BRASIL. Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1893.

Figura 2. Tendência média do coeficiente de tráfego da Companhia Rio Claro (1884-1891)



Apesar dos resultados favoráveis, ainda resta a dúvida sobre os motivos que levaram os investidores ingleses a venderem a próspera Companhia Rio Claro. A princípio, sua intenção em adquirir a Companhia parece estar relacionada ao reconhecimento de sua excelente situação financeira por parte dos analistas da carteira de investimentos de Londres. Neste sentido, acreditamos que a venda da ferrovia à Companhia Paulista esteja associada à frustração do capital inglês com respeito à conjuntura econômica por que passava o Brasil no início da década de 1890, e não com o desempenho interno da Companhia Rio Claro na prestação do serviço ferroviário.

Durante toda a década de 1890 observou-se uma vasta especulação financeira, aliada à depreciação contínua do câmbio. Monbeig nota que o mil-réis caiu de 27 dinheiros em 1889, para 16,10 em 1892 e 6 em 1898 (Monbeig, 1984, p. 108).

Para os diretores da The Rio Claro Railway, as questões relativas às chamadas perdas de câmbio consistiam, sem dúvida, no maior obstáculo à possibilidade de lucratividade dos investimentos com a ferrovia. No triênio de 1890-1892 essa questão monetária acarretou as seguintes perdas, respectivamente, 2.467, 27.889 e 72.544 libras<sup>19</sup>.

As perdas nos momentos de conversão da receita ferroviária em libras esterlinas apresentam-se como evidências significativas em relação à desistência do capital inglês em administrar a linha férrea da Rio Claro. Assim, depois de manifestada a intenção de outras companhias ferroviárias em adquirir a estrada, os investidores ingleses decidiram desfazer-se do empreendimento em troca de outras fontes de investimento lucrativamente mais garantidas.

Entendemos que a administração inglesa da Companhia Rio Claro se aproveitou da conjuntura econômica do Brasil na época para aumentar seus rendimentos, não por via do investimento em capital físico demandado pela ferrovia, mas sim através da transação definitiva, e muito vantajosa, que culminou em sua venda à Companhia Paulista, no ano de 1892. O próprio comentário do presidente da Assembléia da The Rio Claro Railway denota a frustração de seus diretores com respeito à dinâmica interna do sistema econômico brasileiro:

[...] que o Governo tinha o poder de diminuir a tarifa, logo que a renda aumentasse; que o país se achava em condições instáveis, e que o câmbio havia descido extraordinariamente, tudo isso fazia com que a direção se mostrasse temerosa pelo futuro da estrada (O Estado de São Paulo, 12/02/1892, p. 1).

Diante dos fatos e das especificidades que envolvem a venda da The Rio Claro Railway, ela foi adquirida pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, com todas as suas concessões, por 2.775.000 libras, sendo 25.000 pagas em dinheiro e o restante de 2.750.000 em debêntures, com vencimento de 5% de juros ao ano, pagos semestralmente, com o primeiro pagamento a realizar-se em 1º de outubro de 1892<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Relatórios da The Rio Claro Railway Company, 1890-1892.

<sup>20</sup> RCPEF n° 43 de 30 de abril de 1892, p. 12.

### **3. Análise comparativa do desempenho econômico-financeiro do ramal de Rio Claro e da Seção Fluvial da Companhia Paulista no período de 1892-1903**

Este tópico do texto tem por objetivo comparar os desempenhos econômico-financeiros de duas seções de transporte da Companhia Paulista: a Seção Rio Claro e a Fluvial.

O período selecionado até 1903 se justifica em função da desativação do que antes era a principal concorrente no transporte da extinta Companhia Rio Claro, a navegação fluvial no Mogi-Guaçu. Ela experimentou um processo progressivo de desativação, que teve início em 1895, com o fechamento dos portos de Cunha Bueno e Cedro (Domingues Neto, 2002, p. 167). Todavia, é com a abertura ao tráfego, em 1900/1901, do trecho ferroviário entre as estações de Rincão e Martinho Prado que o ramal de Rio Claro passou a absorver grande parte do volume de tráfego fluvial, acarretando, assim, a supressão total e definitiva da navegação no Mogi-Guaçu, em 1903.

Ao compararmos os desempenhos financeiros das Seções Rio Claro e Fluvial, observa-se que, além da expressiva diferença entre as receitas de cada seção, as variações anuais do ramal de Rio Claro mostram-se maiores e mais positivas do que as da Seção Fluvial (Tabela 3).

De fato, desde o início de sua atividade, a via fluvial da Paulista se deparou com graves problemas operacionais, dada a concorrência com o modal ferroviário que, por sua vez, realizava um transporte com maior rapidez, regularidade e segurança. Isto explica, em grande medida, a desativação da navegação fluvial em 1903, quando a Paulista decide investir maciçamente na expansão das linhas da Seção Rio Claro.

Em 1903, a Seção Rio Claro continha cinco ramais, além de sua Linha-tronco, num total de 709 km de extensão. Deste total, 276 km correspondiam à linha principal, que ligava os municípios de Rio Claro e Bebedouro. Os restantes 431 km estavam distribuídos pelos ramais de Jaú (143 km), Água Vermelha (63 km), Ribeirão Bonito (40 km), Agudos (94 km) e Mogi-Guaçu (93 km)<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> RCPEF n° 54 de 30 de junho de 1903, p. 27; Relatório do Inspector Geral, p. 1.

Tabela 3. Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Receita das Seções Rio Claro e Fluvial, 1892-1903 (mil réis)

Seção Rio Claro (bitola de 1,00m)				
Ano	Extensão média em tráfego (km)	Receita		Variação (%)
		Total	Por km	
1892	364	1.954:978\$769	5:370\$820	-
1893	412	2.791:158\$190	6:774\$665	42,7
1894	456	4.211:405\$625	9:2355538	50,9
1895	471	5.358:959\$580	11:377\$833	27,2
1896	471	6.143:846\$646	13:044\$260	14,6
1897	471	7.295:013\$070	15:4885350	18,7
1898	471	6.627:557\$900	14:0715248	-9,2
1899	487	6.938:672\$410	14:2475787	4,7
1900	503	7.150:840\$160	14:2165382	-0,2
1901	503	9.784:048\$840	19:4515389	36,8
1902	544	9.525:956\$410	17:510\$949	-2,6
1903	659	7.877:761\$270	11:954\$114	-31,7
Seção Fluvial				
1892	200	205:697\$400	1:028\$437	-
1893	200	172:424\$240	8625121	-16,1
1894	200	190:336\$580	951\$683	10,2
1895	200	228:898\$000	1:1445490	20,2
1896	200	338:897\$560	1:6945488	48,0
1897	200	314:703\$590	1:5735518	-7,1
1898	200	338:806\$800	1:694\$534	7,6
1899	200	368:5185580	1:842\$593	8,7
1900	200	379:770\$940	1:898\$854	3,0
1901	200	331:288\$700	1:656\$443	-12,7
1902	200	209:6255080	1:048\$125	-36,6
1903	66	8:545\$260	131\$889	-87,4

Fonte: RCPEF n° 55 de 30 de junho de 1904, p. 11.

Durante toda a primeira década do século XX, a Paulista prolongou as linhas de bitola de 1,00m do ramal de Rio Claro. De Bebedouro, a linha principal alcançou o município de Barretos, ramificou-se de Rinção pelo vale do Mogi-Guaçu até Pontal, de Dois Córregos (no ramal de Jaú) os trilhos chegaram a Pederneiras, Agudos e Piratininga e, de

pederneiras, seguiram em direção a Bauru, onde se entroncou com a E. F. Noroeste, que ligava o Estado de São Paulo ao do Mato-Grosso<sup>22</sup>.

Esses prolongamentos denotam a importância da Seção Rio Claro para o projeto de expansão ferroviária da Companhia Paulista. Desde a compra da The Rio Claro Railway até o ano de 1910, quando a ferrovia alcançou o município de Bauru, os investimentos da Paulista se resumiram quase que exclusivamente à ampliação do ramal de Rio Claro.

Dentre as principais fontes de rendimentos, destacamos a participação do frete do café para a geração de receita da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (Tabela 4). É interessante notar o aumento da participação da Seção Rio Claro em relação ao transporte total de café realizado pela rede ferroviária da Paulista nos últimos três anos do período selecionado. A partir de 1901, observa-se um aumento considerável dessa participação e, conseqüentemente, da receita proveniente desse frete. Isto se explica, como já dissemos, devido à abertura do trecho ferroviário no vale do Mogi-Guaçu, que passou a absorver grande parte do volume de tráfego que anteriormente era transportado pela Seção Fluvial.

**Tabela 4. Companhia Paulista. Participações relativas da Seção Rio Claro no total de café transportado 1892-1903**

Ano	Total de café transportado (ton)	Seção Rio Claro/total de café transportado (%)	Total da receita com transporte de café (mil réis)	Seção Rio Claro/total da receita com transporte de café (%)
1892	173.718	23,2	3.710:813\$780	18,3
1893	121.259	19,0	2.759:297\$190	19,4
1894	159.585	25,5	5.537:123\$820	25,6
1895	175.693	23,6	5.812:549\$370	25,3
1896	224.261	24,2	7.754:349\$080	27,5
1897	284.370	27,7	10.147:784\$700	32,4
1898	264.191	26,3	9.655:219\$050	31,0
1899	309.822	28,2	11.708:433\$650	32,2
1900	338.453	28,9	12.389:789\$420	31,0
1901	505.430	32,7	16.913:425\$180	36,5
1902	436.198	36,1	14.636:116\$080	40,1
1903	382.863	31,2	10.974:980\$390	41,5

Fonte: RCPEF n° 55 de 30 de junho de 1904, p. 32-33.

<sup>22</sup> CPEF, *Apontamentos históricos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Jundiá, Departamento de Engenharia Civil, s/d, p. 7.*

De 1892 a 1901, houve um acréscimo de 28,5% da participação do frete cafeeiro na receita da Seção Rio Claro. Aliado a esse aumento no transporte ferroviário de café, Verena Stolcke afirma que, em 1902, o estoque mundial desse produto atingiu 11 milhões de sacas, para uma demanda mundial anual de 14 milhões (Stolcke, 1986, p. 56). Para Sérgio Silva, a produção, que, em 1897-1998, foi de pouco mais de 7 milhões de sacas, aumentou para 9 milhões e 500 mil em 1889-1900. A colheita de 1901-1902 chegou a mais de 16 milhões de sacas, aproximadamente 82% da produção mundial (Silva, 1986, p. 60).

O Relatório da Paulista de 30 de junho de 1902 destaca o aumento de 73% no volume do café transportado pela Seção Rio Claro, em relação ao período anterior. Numa narrativa entusiasmada, o engenheiro fiscal da Paulista ressalta que nenhuma outra linha apresentou resultado comparável. As outras companhias ferroviárias que também aumentaram a extensão de suas linhas e o volume transportado, como a Araraquarense e a E. F. do Dourado, não eram mais do que ramificações da Seção Rio Claro. Paralelamente, o engenheiro fiscal não deixou de expor a situação da via fluvial da Paulista:

Não deixaremos de observar que a diminuição do tráfego que apresenta a linha fluvial do Mogy-Guassú é devido a motivo puramente accidental. É que se tendo inaugurado nos últimos dias de dezembro de 1901 o trecho da via férrea da estação de Rincão e Martinho Prado, grande quantidade de café que, a não se dar esta circunstancia, teria sido carregado em novembro e dezembro pela via fluvial, ficou entulhada nas fazendas á espera da abertura da nova estrada, a qual recebeu, pelas estações de Guarany, Guatapará e Martinho Prado, nos mezes de janeiro e fevereiro do corrente anno, 101.584 saccas de café ou 6.095 toneladas<sup>23</sup>.

O trecho destacado identifica a preferência dos fazendeiros pelo transporte ferroviário em detrimento do serviço da Seção Fluvial. De fato, a viabilidade econômica da via férrea mostrou-se muito superior à apresentada pela Seção Fluvial. A citação abaixo reforça este nosso argumento.

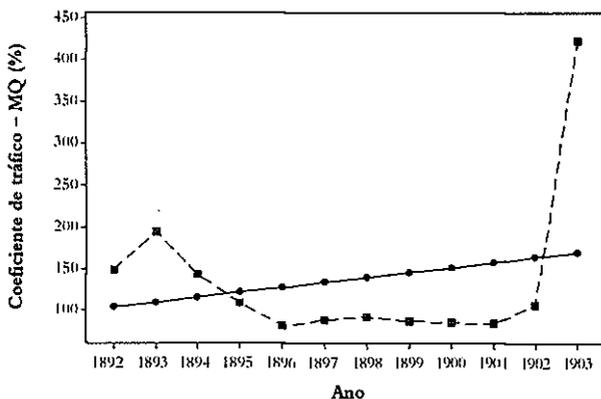
Com a inauguração do trafego do ramal ferreo que parte da estação de Rincão e se desenvolve pela margem direita do rio

<sup>23</sup> RCPEF n° 53 de 30 de junho de 1902, p. 6.

Mogy-Guassú, tomou-se dispensável o serviço de navegação allí mantido, que, a partir do dia 1° de fevereiro ultimo, foi suspenso de Porto Amaral para baixo, e, depois do 1° de maio, também no trecho de Porto Ferreira a Amaral, desde que se verificou ter ficado nesta parte o trafego reduzido ao transporte de mui diminuta tonelagem de cargas e poderem estas transitar via Descalvado ou pela estação de Tombadouro, do ramal de Santa Rita, com sensível economia nos fretes, segundo o plano de redução de tarifas que breve entrará em vigor<sup>34</sup>.

Comparando-se os coeficientes de tráfego das Seções Rio Claro e Fluvial, observam-se, com clareza, as vantagens econômicas da primeira seção em relação à segunda. A figura abaixo ilustra uma tendência média de alta de 6% ao ano da participação das despesas na receita da Seção Fluvial entre 1892 e 1903. Este resultado confirma a idéia sobre a ineficiência, em termos de lucratividade, da navegação fluvial no rio Mogi-Guaçu.

Figura 3. Tendência média do coeficiente de tráfego da Seção Fluvial] (1892-1903)



Nota-se, também, que o coeficiente de tráfego da Seção Fluvial manteve-se num patamar muito elevado (Tabela 5). Durante o período assinalado, seu valor médio ficou em 136,3%, enquanto a Seção Pão Claro apresentou o coeficiente de tráfego médio de 45,9% (Tabela 6).

<sup>34</sup> RCPEF n° 54 de 30 de junho de 1903, p. 29.

Tabela 5. Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Demonstração de resultados e coeficiente de tráfego da Seção Fluvial, 1892-1903 (mil réis)

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente
1892	205:697\$400	304:381\$408	-98.684.008	148,0
1893	172:424\$240	334:138\$584	-161.714.344	193,8
1894	190:336\$800	271:053\$945	-80.717.365	142,4
1895	228:898\$000	247:880\$003	-18.982.003	108,3
1896	338:897\$560	272:961\$392	65.936.168	80,5
1897	314:7036590	277:043\$035	37.660.555	88,0
1898	338:806\$800	310:294\$590	28.512.210	91,6
1899	368:518\$580	318:025\$570	50.493.010	86,3
1900	379:770\$940	322:491\$879	57.279.061	84,9
1901	331:2885700	274:8605424	56.428.276	83,0
1902	209:625\$080	222:912\$593	-13.287.513	106,3
1903	8:545\$260	36:0775891	-27.532.631	422,2

Fonte: RCPEF n° 55 de 30 de junho de 1904, p. 32-33.

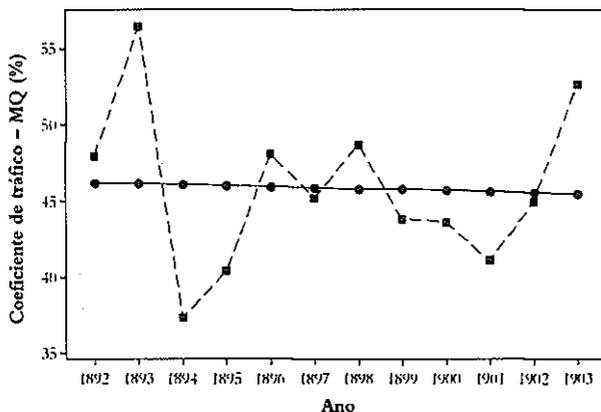
Tabela 6. Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Demonstração de resultados e coeficiente de tráfego da Seção de Rio Claro, 1892-1903 (mil réis)

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente
1892	1.954:978\$769	938:675\$788	1.016:3025981	48,0
1893	2.791:1585190	1.576:562\$829	1.214:595\$361	56,5
1894	4.211:405\$625	1.574:363\$349	2.637:042\$276	37,4
1895	5.358:959\$580	2.170:1765877	3.188:7825703	40,5
1896	6.143:846\$646	2.957:947\$870	3.185:898\$776	48,1
1897	7.295:0135070	3.300:148\$538	3.994:864\$532	45,2
1898	6.627:5575900	3.233:000\$004	3.394:5575896	48,8
1899	6.938:672\$410	3.047:374\$851	3.891:297\$559	43,9
1900	7.150:840\$160	3.123:028\$428	4.027:811\$732	43,7
1901	9.784:0485840	4.023:011\$590	5.761:037\$250	41,1
1902	9.525:956\$410	4.289:465\$577	5.236:4905833	45,0
1903	7.877:7615270	4.153:408\$958	3.724:352\$312	52,7

Fonte: RCPEF n° 55 de 30 de junho de 1904, p. 59.

Entretanto, ao estimarmos a tendência de comportamento do coeficiente de tráfego da Seção Rio Claro, os resultados não se mostraram significativos. Entre 1892 e 1903, o seu coeficiente apresentou uma tendência média de queda de apenas 0,064% ao ano. Este resultado representa uma variação muito pequena, a ponto de não ser possível identificar nenhuma tendência de comportamento desse indicador durante o período selecionado.

Figura 4. Tendência média do coeficiente de tráfego da Seção Rio Claro (1892-1903)



De modo geral, deve-se destacar que, apesar dos resultados pouco significativos em termos de tendência, a análise do coeficiente de tráfego sugere que a Seção Rio Claro manteve um desempenho operacional relativamente estável mesmo apresentando alguns coeficientes atípicos como os registrados nos anos de 1893, 1894 e 1903.

Do ponto de vista do gerenciamento da ferrovia, a questão da estabilidade dos resultados é fundamentalmente importante, pois diminui o grau de incerteza em relação ao empreendimento, isto é, reduz o risco associado à sua continuidade operacional.

#### 4. Considerações finais

Com base na análise dos desempenhos econômico-financeiros das duas seções de transporte da Companhia Paulista, entendemos que o fato de a Seção Fluvial ter apresentado altos coeficientes de tráfego (sempre acima de 80%), aliado a maior estabilidade operacional da Seção Rio Claro, foram determinantes na decisão da Paulista de desativar

a navegação no Mogi-Guaçu e direcionar seus investimentos mais intensamente na expansão do ramal férreo de Rio Claro.

Acrescenta-se que a intenção da Paulista de ampliar o ramal de Rio Claro pelo vale do Mogi-Guaçu, em substituição à via fluvial, denota um objetivo muito claro: aumentar a concorrência ferroviária com a Companhia Mogiana. Esse avanço sobre a margem direita do rio Mogi-Guaçu proporcionou uma competitividade maior entre as duas Companhias, que passaram a disputar mais intensamente o escoamento das produções cafeeiras dos municípios de São Simão, Ribeirão Preto e Sertãozinho, região cujo domínio era tradicionalmente da Mogiana.

Como exemplo de típicas "ferrovias do café", a Paulista e a Mogiana se orientavam em seus planos de expansão de modo a atingirem o maior número de municípios que o produziam. Ademais, o alto valor do frete cafeeiro, em comparação aos fretes dos demais produtos transportados, contribuía para que as ferrovias paulistas condicionassem seus planos de expansão às áreas de avanço da cultura cafeeira.

Todavia, diante das peculiaridades que envolvem os projetos de expansão ferroviária, ressalta-se que a compra da The Rio Claro Railway pela Companhia Paulista consubstancia a tese de que, para garantir a lucratividade, as grandes companhias paulistas buscavam expandir suas linhas por meio de novas construções ou através da aquisição de pequenos e médios ramais ferroviários.

## Referências bibliográficas

- BRASIL, *Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1893 a 1901*, in <www.crl.uchicago.edu>.
- COATSWORTH, J. H., "The Impact of Railroads on the Economic Development of Mexico, 1877-1910", Phd. Diss., University of Wisconsin, 1972.
- CPEF, *Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais apresentados à Assembléia Geral de Acionistas*, São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & Comp. (1877-1904).
- \_\_\_\_\_, *Apontamentos históricos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Jundiaí*, Departamento de Engenharia Civil, s/d.
- DEAN, W., *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- DINIZ, D. M. de F. L., "Rio Claro e o café. Desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900)", Rio Claro, Tese de Doutorado, Unesp, 1973.
- \_\_\_\_\_, "Ferrovia e expansão cafeeira: um estudo da modernização dos meios de transporte", *Revista de História*, n° 104, São Paulo, 1975: 825-52.
- DOMINGUES NETO, H., "Singrando o Mogi-Guaçu: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903)", Araraquara, Dissertação de Mestrado, Unesp, 2001.

- FENDT JR., R., "Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913 - uma avaliação da política brasileira". *Revista Brasileira de Economia* 31, n° 3, 1977: 521-39.
- FISHLOW, A., *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*, Cambridge, Mass., 1965.
- FOGEL, R. W., *The Union Pacific Railroad: A Case in Premature Enterprise*, Baltimore: Johns Hopkins Press, 1960.
- \_\_\_\_\_, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964.
- GORDINHO, M. C. (org.), *Casa do Pinhal*, São Paulo: Margarida Cintra Gordinho, 1985.
- LONDON, *Prospectus*, The Rio Claro-São Paulo Railway Company, Limited, 2° Moorgate Street, London (5/7/1889).
- \_\_\_\_\_, *Relatório da The Rio Claro-São Paulo Railway Company, 1890 a 1892*.
- MATOS, O. N. de, *Café e ferrovias*, São Paulo: Alfa-Omega, 1974.
- MATTOON, R. H., "The Companhia Paulista de Estradas de Ferro: 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo", Tese de Doutorado, Yale University, 1971.
- MATTOS, C. M., *Brasil, geopolítica e destino*, Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1975.
- MONBEIG, P., *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- PINTO, A. A., *História da viação pública de São Paulo*, 2ª ed., São Paulo: Governo do Estado, 1977.
- RELATÓRIO DA DIRETORIA DA COMPANHIA PAULISTA PARA A SESSÃO DE ASSEMBLÉIA GERAL DE ACIONISTA de 29 de agosto de 1880, São Paulo: Typographia do "Correio Paulistano", pp. XV-XVI
- SAES, F. A. M. de, *As ferrovias de São Paulo*, São Paulo: Hucitec, 1981.
- \_\_\_\_\_, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*, São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANTOS, F. A. dos, "Rio Claro: Uma cidade em transformação, 1850-1906", Campinas, Dissertação de Mestrado, Unicamp, 2000.
- SÃO PAULO, *O Estado de São Paulo*, 12/02/1892.
- \_\_\_\_\_, *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província Dr. Pedro Vicente de Azevedo no dia 11 de janeiro de 1889*, São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & Company.
- SILVA, C. P., *Política e legislação de estradas de ferro*, 2 vols., São Paulo: Laemmert, 1904.
- SILVA, S., *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, 7ª ed., São Paulo: Alfa-Omega, 1986: 60.
- STOLCKE, V., *Cafeicultura. Homens, mulheres e capital (1850-1980)*, São Paulo: Brasiliense, 1986: 56.
- SUMMERHILL, W. R., "Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889", in COATSWORTH, J. H. e TAYLOR, A. M. (eds), *Latin America and the World Economy Since 1800*, Cambridge, Mass., 1998: 389-405.
- \_\_\_\_\_, *Order Against Progress. Government, Foreign Investment, and Railroads in Brazil, 1854-1913*, Stanford, California: Stanford University Press, 2003.
- TRUZZI, O. M. S., "Café e indústria no interior de São Paulo (o caso de São Carlos)", São Paulo, Dissertação de Mestrado, FGV, 1985.