

# ferrovias no brasil 1870-1920

**Ana Lúcia Duarte Lanna**

Historiadora, Professora Associada do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

## RESUMO

Este artigo pretende analisar diferentes processos de construção de ferrovias e operação de empresas concessionárias destes serviços. Privilegia a análise de duas importantes companhias ferroviárias, A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, constituída principalmente por capitais nacionais, e a Brazil Railway, empresa que operava no sul do país e pertencia, no período em questão, ao conjunto de empresas controladas pelo grupo de Percival Farquhar. Pretende discutir as diferentes formas de operação e lucratividade destas empresas e destacar os altos lucros obtidos quando da construção das linhas férreas, contraposto a um recorrente prejuízo operacional. Os interesses políticos, inserções internacionais e desmandos operacionais revelam uma intensa superposição entre interesses públicos e privados que contribuem, decisivamente, para os problemas enfrentados pelo negócio ferroviário no Brasil.

**Palavras-chave:** ferrovias; Brasil; Companhia Paulista de Estradas de Ferro; Brazil Railway.

## ABSTRACT

This article intends to analyse the different processes of railway construction and operation of concessionary railway enterprises. The analysis is focused on two important railway companies, the "Companhia Paulista de Estradas de Ferro", established principally with national capitals, and the Brazil Railway, which operated in the South of the country and belonged to the group of companies controlled by Percival Farquhar. The analysis also underlines the different forms of operation and profitability of the two companies and highlights two contradictory situations they experimented: the great profits obtained during their construction and the frequent losses verified during their operation. The political interests, international insertions and operational mistakes revealed an intensive articulation between the public and private interests, which contributed decisively to the problems faced by the railway business in Brazil.

**Key words:** railway enterprises; Brazil; Companhia Paulista de Estradas de Ferro; Brazil Railway.

Em 31 de outubro de 1835, poucos anos após Stevenson ter posto em movimento a primeira locomotiva, ligando Manchester-Liverpool, promulgava-se no Brasil a Lei nº 101, conhecida como Lei Feijó, que autorizava a criação de companhias que visassem construir uma "estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia", com privilégio de uso garantido por 40 anos. Mas apenas em 1854 foram inaugurados os primeiros quilômetros de via férrea no Brasil. Foi necessário que se passasse quase outra década para que ferrovias fossem construídas a fim de atender às pretensões político-econômicas estabelecidas nos anos 1830.

As linhas construídas ao longo das duas primeiras décadas de investimentos ferroviários no Brasil (1850/1860) eram, em sua maioria, de capital inglês e localizaram-se na Bahia, em Pernambuco, no Rio de Janeiro e em São Paulo, consolidando uma visão de ocupação e desenvolvimento do território, que articulava povoamento do *hinterland* a porto exportador. Foram "construídas para servir à agricultura de exportação", com impactos diferentes nas culturas de cana e café<sup>1</sup>. A participação em empresas ferroviárias foi, em todo o mundo, uma área de atuação dos ingleses, seja no financiamento das várias empresas nacionais, seja na atuação direta ou, ainda, através da atividade comercial de exportação de locomotivas e demais materiais necessários para a viabilidade dos empreendimentos. As atividades ligadas à montagem e à operação das ferrovias faziam, na Inglaterra, parte do processo de industrialização que desenvolveu o setor de bens de capital e consolidou as bases da dominação mundial inglesa<sup>2</sup>. Uma parcela significativa do material em ferro, utilizado no Brasil, na construção das linhas, das máquinas e das estações, era de origem inglesa. Nas décadas de 1850-1860, a mão-de-obra qualificada envolvida na construção das primeiras ferrovias era estrangeira.

Garantia de juros e privilégio de zona, permitindo monopólio na exploração ferroviária e acesso especial a imensas glebas, num mo-

<sup>1</sup> Maria Lúcia Lamounier, "Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra", in *História econômica e história das empresas*, III. 1 (2000), p. 49.

<sup>2</sup> Ver, dentre outros, E. Hobsbawm, *Industry and Empire* e *A era do capital, 1848-1875* (Rio de Janeiro, 1982), onde ferrovias e cidades são apresentadas como os símbolos exteriores mais impressionantes do capitalismo. Para a importância da indústria de bens de produção para o desenvolvimento do capitalismo e nela inserida a questão da indústria ferroviária, ver David Landes, *O Prometeu Desacorrentado*.

mento em que se regularizava a propriedade da terra no Brasil, constituíram os mecanismos centrais de atração de investidores, seja no Império, seja na República. Serão também, como veremos adiante, um dos principais mecanismos de obtenção de lucros no empreendimento ferroviário, no geral mais decisivos do que eventuais dividendos advindos da exploração das linhas férreas.

As ferrovias começam a ser construídas não a partir da Lei Feijó, em 1835, mas da efetiva garantia de juros e privilégio de zona. Entre 1852 e 1880, são estabelecidos quatro tipos de concessões, com diferentes prazos de exploração, garantias de juros e privilégio de zona<sup>3</sup>. A multiplicidade de leis, federais e provinciais, com critérios distintos, será um problema, quando das negociações para renovação de concessões, obtenção de direitos sobre novos trechos, pagamento de juros e resgate das linhas pelo governo. De qualquer maneira, a garantia de juros foi mecanismo mundialmente adotado, sem o qual o capital não se dispunha a correr riscos. A questão é qual seria a taxa de retorno estimulante. Para a Índia, 5% de garantia de juros eram suficientes, para o Brasil 7%<sup>4</sup>. Em 1854, apenas 14,5km de linhas férreas haviam sido construídas, em 1877, 1.120km e 28.500km em 1920. Apesar da significativa expansão, os quilômetros construídos foram insuficientes para a constituição de redes e a integração do território, assim como materializavam quantidades menores de linhas utilizáveis do que o gasto em subvenções, realizado pelo governo brasileiro, para construí-las.

Havia, na história da construção ferroviária no Brasil, uma dimensão política fundamental, expressa em interesses gerais e particulares que definiram as leis, os traçados, os incentivos e as incorporações, fazendo do poder público, desde sempre, um parceiro

<sup>3</sup> Em 1852, a concessão era perpétua, com garantia de juros por 90 anos e definição de capital máximo e privilégio de zona de 66km; o resgate da linha pelo Estado seria possível após 30 anos. Em 1874, é introduzida a concessão temporária, mantêm-se a garantia de juros e o privilégio de zona é reduzido para 60km. Em 1878, a garantia de juros é reduzida para 30 anos, o capital garantido fixado no ato do contrato e o privilégio de zona reduzido para 40km. Por fim, em 1880, as concessões passam a ser temporárias e de prazo máximo de 90 anos, após o que a linha passa a pertencer ao Estado, a garantia de juros depende do custo inicial da linha e será paga por no máximo 30 anos e o privilégio de zona é reduzido para 20km.

<sup>4</sup> R. Mattoon. "The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil". Tese de Doutorado, Yale University, 1971, p. 36.

indispensável à existência das ferrovias, mesmo quando construídas e operadas por capitais privados, nacionais ou estrangeiros<sup>5</sup>. A distribuição da rede ferroviária no Brasil é crescentemente desigual em relação ao território nacional.

A concessão para a construção e a exploração das linhas era um primeiro e fundamental momento da articulação entre empreendimento econômico e práticas políticas. Políticos e empreendedores locais obtinham o direito de implantar uma linha ferroviária. Com este título, negociavam parceiros e instituía um grupo fundador, que realizava lucros significativos ao pagar em ações aos que tinham obtido a concessão, sem despende para isto nenhum capital<sup>6</sup>. A assinatura de contratos, a obtenção de garantias de juros e do pagamento dos mesmos, independentemente da realização das obras acordadas, assim como a precariedade dos canais de fiscalização são outras características essenciais desta relação entre estado e economia, consolidando uma imensa superposição entre bem público e interesse privado. A contratação de trabalhadores, a gestão das empresas e a compra das companhias pelo governo, quando estas enfrentavam sérias dificuldades, completam este quadro recorrente e estrutural de práticas políticas ilícitas que contaminam e perpassam o sistema ferroviário do país. A documentação é farta em exemplos e denúncias acerca desta nefasta relação entre política e exploração ferroviária no Brasil<sup>7</sup>.

As características e os problemas destas primeiras ferrovias apontavam para questões que se revelarão estruturais: a imperiosidade de intervenções do governo para estimular investimentos em serviços públicos e os recorrentes desmandos, falcatruas e corrupção, associa-

<sup>5</sup> Colin Lewis (*Public policy and private initiative: railway building in São Paulo 1860-1889*. Londres, 1991) afirma que as ferrovias financiadas por capitais nacionais e subvencionadas pelo Governo Imperial faziam parte de tentativas de definição de uma política nacional sobre a implantação de uma rede ferroviária que considerava as possibilidades de integração regional e nacional que poderiam daí resultar.

<sup>6</sup> Flávio Saes. "Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company 1900-1930", in F. Mauro, *Transport et commerce en Amerique Latine*. Paris, Hamattan, 1990 p. 94.

<sup>7</sup> Antonio Manuel Hespanha, ao estudar o estado no Antigo Regime Português, afirma como característica central a ausência de soberania que mesclava ou inviabilizava a noção de público como contraposto à sociedade civil. Ilmar Mattos (*O tempo Saquarema*) discute a construção da cidadania no Brasil em finais do século XIX.

dos à gestão destes negócios "públicos". O engenheiro civil Francisco Calaça, em 1876, quando apenas se delineavam os problemas e as características da montagem de uma rede ferroviária no Brasil, já apontava, de forma enfática, os vários desmandos administrativos e destacava a corrupção como um imenso problema, a contaminar e inviabilizar a exploração ferroviária.

\*

Assumindo que esta indistinção entre a coisa pública e o interesse particular é o elemento comum aos diversos empreendimentos ferroviários no Brasil, torna-se essencial procurar compreender as relações entre o capital disponibilizado para a construção e a manutenção das linhas com o governo.

A articulação entre o governo brasileiro, as companhias de estradas de ferro e o capital financeiro internacional é recorrentemente apontada como geradora de contratos irrealizáveis, de benefícios e custos ilícitos e da má qualidade dos traçados e das linhas implantadas. Estas, comumente, custavam muito mais do que o previsto, apresentando uma qualidade em geral inferior à necessária para o funcionamento adequado das ferrovias.

A tumultuada história da linha **São Paulo-Rio Grande (SPRG)**, localizada na Região Sul do país, explicita bem estas relações. Em 1889, o Governo Imperial entrega a concessão ao engenheiro Teixeira Soares que, associando-se a Legru<sup>8</sup>, lança, de forma fracassada, uma

<sup>8</sup> Legru, francês, nasceu em 1846. Era comerciante e declarou falência em Seine e Oise. Em 1880, assumiu a gerência da fábrica de açúcar dirigida por seu pai. Os dois foram a bancarota e, para evitar problemas maiores, ele saiu da França entre 1883 e 1889, indo para o Canadá e a Bélgica. Fez fortuna na América e teceu ali uma rede de relações que o auxiliaram a participar cada vez mais de negócios americanos. Volta para a França em 1889 e funda, na 11 Rue Louis le Grand, importante casa financeira. Este nobre endereço será também, na primeira década do século XX, o endereço oficial em Paris da Brazil Railway Company, firma de Percival Farquhar. Legru é fundador ou administrador de vários negócios industriais, notadamente a Sociedade Anônima de Fosfatos Tocqueville (Argélia); Sociedade Mineira e Industrial Rotchenko; Sociedade de Altos Fornos e Acerias na Rússia; Companhia Francesa do Porto do Rio Grande do Sul; Companhia de Tranway Canadense, que opera no Rio de Janeiro. Homem de excelentes relações, morava na 4, Rue Murillo, pagando um aluguel anual de 5.500frs. Tinha um estilo de vida memorável. Possuía um iate, O *Apache*, no qual organizava, com estardalhaço, recepções ao longo de seus cruzeiros pelo litoral francês. Depois de ter mantido num fausto, quase escandaloso, a "diva"

primeira série de títulos referentes ao empreendimento no mercado de Paris.

Sob sua orientação, são criadas empresas e subdivididos os trechos — objetos da concessão. Estabelece-se, então, um primeiro confronto acerca dos reais detentores dos direitos sobre as linhas. A direção da empresa ficará nas mãos de brasileiros até 1906. Os dois diretores do período, Antonio Roxo Ruiz e Fernandes Pinheiro, nos seus relatórios revelam a existência de embates e desmandos administrativos referentes à concessão de empréstimos e à aplicação de recursos<sup>9</sup>. O fato é que a companhia não constrói os trechos acordados, apesar de receber do governo brasileiro o montante de capital referente à garantia de juros de 30.000\$00 por km construído. Através de compra de ações, a empresa será, a partir de 1909, controlada pelo grupo de Percival Farquhar, a Brazil Railway Company, constituindo-se na linha mestra da rede pretendida. A permanência dos desmandos e dos descontroles acentua-se. Os relatórios de fiscalização, produzidos por M. Sengès, a partir de 1908, explicitam os problemas que marcam a referida linha. Este engenheiro fiscal, francamente antiamericano, afirma que, apesar da má qualidade da linha, construída até a chegada do "sindicato americano", os gastos eram mais controlados pela administração brasileira, que teria investido na construção apenas o montante de capital de que poderia dispor, em função das garantias acertadas com o governo federal. O grupo da Brazil Railway Company (BRC) ter-se-ia preocupado em construir uma linha em condições técnicas mais favoráveis, mas

Arlette Dorgere, tomou por amante a artista lírica Mlle. Frevalles". Estas informações fazem parte de um longo dossiê elaborado pela Polícia de Paris para averiguar, em 1914, as denúncias de improbidades cometidas por Percival Farquhar e sua *holding*, a BRC. O dossiê informa sobre várias empresas e atividades de Farquhar e alguns de seus parceiros, dentre eles, M. Bayens, dono da empresa de *wagons-lits*, Mr. Pearson, presidente da Light and Power no Rio de Janeiro, M. Chauvy, e João Teixeira Soares. "Prefecture de Police Cabinet du Préfet 1er Bureau", in *Direction Politique et Commerciale Série B, carton 178, dossier 30d*. Paris, février de 1914, pp. 126/129, MAE/Paris.

<sup>9</sup> A leitura dos relatórios encaminhados aos acionistas revela uma tensão entre estes dois dirigentes. Fernandes Pinheiro, ao assumir a direção, sugere que Roxo Ruiz teria gastado, de forma inadequada, recursos provenientes de empréstimos obtidos para a construção da SPRG. Afirma que sua gestão realizou uma adequada fiscalização dos recursos e contenção dos gastos. Roxo Ruiz volta ao comando da SPRG em 1901, onde ficará até vender suas ações para a BRC, que assume então o controle do empreendimento (ANPFVM 754 A 31).

não teria efetuado nenhum controle sobre os gastos. A consequência é que dilapidaram todo o capital referente à garantia de juros, construindo apenas metade das linhas acordadas. Este descompasso deve-se a uma prática governamental em que, uma vez definidos o montante a ser pago como subvenção quilométrica e as dimensões das linhas a serem construídas, se liberava, semestralmente, o dinheiro referente ao conjunto dos trabalhos acordados e não em relação às obras efetivamente concluídas ou em andamento.

Desta forma, temos que o total de linhas a serem construídas pelo grupo de Percival Farquhar, sob o regime de subvenção quilométrica, perfazia um total de 2.478km. Em 1913, às vésperas da falência do grupo, estavam construídos 1.409km, ou seja, aproximadamente 57% do total. Entretanto, o governo republicano já tinha liberado o equivalente a 92% (L9.516.459) do montante referido às garantias acordadas para a totalidade das linhas (os 2.478km). Isto significava que a BRC tinha a receber L790.943 e a construir, 1.069 km. Mantido o nível das despesas efetuadas, seriam necessários, para concluir a obras, mais L4.489.585. Estes números indicam a impossibilidade de conclusão do traçado proposto, pois havia unanimidade em afirmar que, sem as garantias governamentais, nada se construiria<sup>10</sup>. Colocado o impasse, são produzidos vários relatórios e pareceres de advogados, justificando a liberação de mais recursos e a não ruptura dos direitos de concessão por parte do governo federal. O desenlace deste impasse encontrava-se inconcluso nos anos 1930. Mas o governo continuava a realizar os pagamentos referentes aos acordos estabelecidos, acrescidos de 30% do valor inicialmente estipulado; a linha não tinha sido concluída, seja na mera quantidade de quilômetros a serem disponibilizados para o tráfego, seja no cumprimento de qualidades técnicas. Neste ínterim, o grupo de capitalistas "americanos" - o sindicato Farquhar — já tinha tido sua falência decretada.

<sup>10</sup> Alberto Gaston Sengès, engenheiro fiscal, chefe do distrito. *Lettre Officielle n° 48. Confidentiel. Cópia do Relatório do 12 distrito de Inspeção Federal das Ferrovias, encaminhado ao Sr. Jose Eustaquio de Lima Brandão. Curitiba, 29 de setembro de 1913* (ANPFVM 754 A 35). Na farta correspondência trocada entre os diretores da BRC, destacam-se os incômodos e os transtornos causados por este fiscal. As disputas pelo poder no RGS também são pontuadas como essenciais para a definição dos traçados das linhas e dos benefícios a serem obtidos. Em carta pessoal, Farquhar aponta Borges de Medeiros como inimigo e opositor do seu projeto. Entretanto, destaca a adesão de Pinheiro Machado, depois de várias "conversas íntimas" e de como este último controla a bancada de seu estado nos órgãos legislativos (ANPFVM 754 A 35).

Apesar disto, continuavam administrando a ferrovia homens que foram, ao longo de sua trajetória, parceiros decisivos daquele grupo, tais como Teixeira Soares e Geraldo Rocha.

A partir dos anos 1870, ocorre uma mudança significativa no que se refere aos capitais envolvidos na construção e na operação das ferrovias no Brasil. A **Companhia Paulista de Estradas de Ferro** (CPEF), que operava no interior do estado de São Paulo, é exemplo pioneiro. Nela, os capitais envolvidos serão basicamente nacionais e a mão-de-obra qualificada, crescentemente nacional.

O fenômeno importante a destacar deste processo, além da evidente centralização dos capitais é a transmutação sofrida pelo investidor em companhias ferroviárias: o grande melhoramento deixava de ser visto simplesmente como meio de transporte para ser encarado como oportunidade de aplicação de capitais<sup>11</sup>.

As ferrovias demandavam, para serem implementadas, "uma magnitude de inversões muito acima da capacidade individual ou familiar"<sup>12</sup>. A presença do Estado, concedendo privilégio de zona e garantia de juros, foi essencial. Além disto, a figura do concessionário, aquele que dispunha do direito de organizar, em prazo estipulado, uma companhia nacional ou estrangeira para viabilizar o empreendimento era imprescindível<sup>13</sup> para estudos de viabilidade, prospecções, contratação de técnicos, engenheiros, empreiteiros, subscrição de ações, enfim, um processo de dimensões desconhecidas no Brasil.

<sup>11</sup> José Cechin, *op. cit.* p. 30. O autor faz esta afirmativa a partir da apresentação do processo de integração horizontal das ferrovias do norte fluminense e sudeste mineiro. Também destaca as diferenças entre as ferrovias da cana e do café, a partir da rentabilidade do investimento.

<sup>12</sup> *Idem*, p. 32 e seguintes, onde explica os passos necessários para a implantação de uma estrada de ferro.

<sup>13</sup> Foi assim que Mauá participou da construção de muitas ferrovias. As concessões foram a forma privilegiada que o Estado brasileiro encontrou, em fins do século XIX e início do XX, para implantar toda uma rede de serviços de infra-estrutura que incluía água, luz, esgoto, etc. Percival Farquhar era também conhecido como "caçador de concessões" e teve, nos primeiros anos da República, tamanho poder que há quem o tivesse compreendido sob a ótica da ameaça à soberania nacional. Ele chegou a deter 27% das ações da Mogiana e 40% da Companhia Paulista. Ver Paul Singer, "O Brasil no contexto do capitalismo internacional, 1889-1930" in Boris Fausto (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo III, v. 1. São Paulo, 1989.



Na construção da Estrada de Ferro ligando **Paranaguá-Curitiba**, vemos acontecer, ainda no período imperial, uma disputa que estabelecia o traçado da linha férrea, definindo-o em função de interesses políticos que envolviam, por um lado, os irmãos Rebouças e, por outro, a influente família paranaense Correia. A decisão favorável à família de oligarcas, tendo por base de poder local justamente o porto de Paranaguá, que, com o traçado definido, se transformaria no grande e praticamente exclusivo canal de escoamento de toda a produção de erva mate do planalto, significou o afastamento de Rebouças do regime monárquico, do Imperador e o abandono de suas pretensões empresariais<sup>14</sup>.

Em 1879, a Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens (CGCFB), empresa de 3/4 de capital francês, substituiu os primeiros concessionários. O contrato previa a concessão perpétua, garantia de 7% ao ano, por 30 anos, para um capital de 11.492:042\$000 (32.500.000fr). As dificuldades encontradas na construção da linha justificam a emissão de obrigações e, a partir de 1884, os acionistas não recebem mais dividendos. Entre 1887 e 1902, quando é resgatada pelo governo brasileiro, ocorreram sucessivas negociações para ampliar capitais garantidos, tal como já havia ocorrido com a companhia inglesa Recife-São Francisco e com a São Paulo Railway.

A linha Paranaguá-Curitiba é um feito de engenharia tão espetacular quanto a São Paulo Railway. E a sua lucratividade também tão excepcional quanto a de suas parceiras paulistas, envolvidas com o transporte da produção cafeeira. A CGCFB controlará parcelas significativas do comércio da erva-mate, num momento de exportações crescentes para a Argentina e demais países do cone sul. Os resultados da exploração são maiores do que a garantia de juros, tal como ocorrerá na Santos Jundiá e na Paulista. Apesar disto, a com-

<sup>14</sup> Para esta discussão, ver Maria Alice Rezende de Carvalho, *O quinto século: André Rebouças e a construção do Brasil*. Rio de Janeiro, Revan, 1998 pp. 118/120; André Rebouças, *Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1938. No início dos anos 1870, os irmãos Rebouças obtêm a concessão de uma linha férrea ligando Antonina a Curitiba, sem garantia de juros. Em 1875, André Rebouças tenta reativar o projeto que tivera como mentor seu irmão Antonio, já falecido. É neste momento que perde para os interesses da família Correia. Em 1874, Rebouças fazia parte do grupo que obteve a concessão para a construção da primeira estrada de ferro na Parafá e que passa a negociar com capitalistas londrinos as possibilidades e as vantagens para a construção das linhas numa prática recorrente de benefícios pessoais e lucros especulativos. Ver Gervácio Aranha, *op. cit.* cap. III, especialmente pp.156/160.

panhia encontra dificuldades em colocar novos títulos no mercado internacional, necessários para viabilizar a extensão da linha até Ponta Grossa. As inseguranças geradas pela "revolução" de 1889 no mercado internacional são apontadas como causa destas dificuldades. As negociações com o governo brasileiro para cessar o pagamento da garantia de juros, em troca de câmbio favorável para pagamento das obrigações, foram realizadas por M. Leon Maître e por Teixeira Soares.

Desde então, o engenheiro Teixeira Soares, "financista brasileiro bem conhecido, membro do Conselho Administrativo do Banco Francês no Brasil, engenheiro conselheiro da CGCFB e membro correspondente da Sociedade de Engenheiros Cíveis na França"<sup>15</sup> e primeiro concessionário da linha SPRG, aparece como o mais importante intermediário entre os interesses da companhia e o governo federal. Estabelecem-se aí os vínculos com o então administrador da CGCFB, M. Cerjat, vínculos que serão mantidos e reforçados no empreendimento da BRC. Teixeira Soares acoberta todos os desmandos de Cerjat na direção da empresa, inclusive quando este, aparentemente, se associa aos revoltosos de 1893/1894, que se apoderam da linha como parte de estratégia separatista<sup>16</sup>. Finda a revolta, Teixeira Soares e Cerjat escrevem várias cartas em que descrevem o que teriam sido os terríveis momentos passados nas mãos dos cruéis revoltosos. Teixeira Soares afirma que, apesar de todas as dificuldades, Cerjat soube preservar a linha e seus equipamentos. O Coronel encarregado de presidir o Tribunal Militar em Curitiba, discordando desta versão, indicia Cerjat, por ter estabelecido parceria com os revoltosos. No ano seguinte, Teixeira Soares aparece envolvido na montagem da SPRG, associado não só a personagens declaradamente suspeitos, como o Sr. Delanay, que se diz engenheiro sem sê-lo, como, mais uma vez, ao já citado M. Legru<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> "Compagnie des Chemins de Fer du Paraná, confidentielle, n° 78", 8 de outubro de 1897, in *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, 1897/1918, tomo 27, MAE/Paris.

<sup>16</sup> São inúmeros os relatórios enviados pelos representantes consulares franceses sobre a Revolta da Marinha, mostrando a articulação entre a armada comandada por Custódio de Melo e os revoltosos, que, vindos do Rio Grande do Sul, controlam os territórios do sul e as linhas férreas. A violência dos combates e a existência de tortura em relação aos revoltosos derrotados são minuciosamente descritos na *Correspondance Politique*, MAE/Paris.

<sup>17</sup> *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, 1897-1918, Chemins de Fer I, dec 1891 ajuin 1897, t. 26, MAE/Paris.

A parceria de Cerjat, Teixeira Soares e Legru reafirma-se em 1899, quando os dois primeiros avaliam, para o consórcio do banco Paris et Pays Bas e a sociedade Dyle et Bacalan, o eventual interesse na compra da Sorocabana. A firma explicitamente interessada na compra da ferrovia é a do capitalista inglês Schoreder, que havia recentemente realizado empréstimo de 1.000.000 de libras para o estado de São Paulo. As conclusões encaminhadas afirmam que a compra da ferrovia só seria economicamente rentável se feita através de intermediações com o governo brasileiro, que estabeleceria todas as garantias de juros necessárias para fazer do empreendimento um negócio interessante. Apenas adquirir a companhia seria um péssimo negócio, pois ficariam com o ônus da exploração e a obrigatoriedade de realizar lucros.

Em 1909, Legru e Teixeira Soares permanecem associados, ao reivindicarem junto ao governo brasileiro concessões para explorar, com exclusividade, as ferrovias no estado de Santa Catarina. A exclusividade pretendida incluiria também as reservas minerais e reforçaria o controle do "sindicato americano" (BRC), que teria por objetivo o controle sobre todas as linhas férreas do sul do país, além de arrebancar quantidades incomensuráveis de terras, em função da garantia de zona<sup>18</sup>.

Em 1913, foi veiculado pelo jornal *Moniteur Economique et Financia* um conjunto de artigos assinados por H. A. Bromberger, denunciando a criação de companhias ferroviárias no estrangeiro que faziam evadir, sem nenhum controle, divisas da França. O autor analisa, tomando como referência os balancetes e os relatórios oficiais de várias companhias, os empreendimentos em vários países da América e acaba por afirmar que o Brasil conseguia destacar-se neste quadro de especulações e desmandos<sup>19</sup>.

Rapidamente a maioria das estradas construídas no Brasil ficou deficitária e seus acionistas saíram em busca de empréstimos ou de grupos interessados em encampá-las. Neste momento, que coincide com os anos iniciais da República e com uma crescente disponibilidade de capitais na Europa, decorrente da saída da crise econômica que marcou as décadas finais do século XIX, ocorreu uma decisiva entrada de capitais de origem francesa.

<sup>18</sup> *Projets des chemins de fer en Santa Catarina. Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie, t. 28, dossier 3, de 27 de novembro de 1909, MAE/Paris.*

<sup>19</sup> H. A. Bromberger, *Les chemins de fer exotiques*. Paris, Ed. Moniteur Economique, 1913.

Os investimentos franceses faziam-se sobre, basicamente, três formas: os fundos do estado, as debêntures e as ações. O número de títulos negociadas no mercado oficial da Bolsa de Paris passa de 26, em 1880, para 114, em 1914<sup>20</sup>, sendo que os títulos de rendimento fixo (obrigações e fundos de estado) representavam cerca de 80% dos valores investidos. Em 1902, a França tinha 30.000.000 de francos aplicados em valores estrangeiros<sup>21</sup>. A maior parte destes recursos foi destinada a outros países europeus. Dos valores investidos na América Latina, 28,6% foram para a Argentina, 21,5% para o Brasil e 9,3% para o México. Estes valores tendem a crescer até a década de 1910 e, de forma crescente para o Brasil, sobretudo através da negociação das obrigações na Bolsa de Paris. Em 1902, o Brasil teria recebido perto de 700.000fr, sendo que a BRC concentrava aproximadamente 25% do total destes investimentos. Muitos destes títulos, negociados na Bolsa de Paris, envolviam investimentos de caráter especulativo e, rapidamente, se revelaram maus negócios para os investidores franceses<sup>22</sup>.

Os empreendimentos ferroviários foram capazes de atrair e mobilizar milhões de francos a partir das últimas décadas do século XIX até a eclosão da I Guerra. Mas esta disponibilidade de capitais não foi capaz de reverter um quadro de ineficiência administrativa e improbidade acerca da coisa pública, velhas conhecidas na sociedade brasileira. Pelo contrário, os custos envolvidos na atração destes capitais revela, em alguma medida, os riscos de investimento em um país onde tudo se fazia por ações de políticos, no estabelecimento de contratos irrealizáveis e na permanente necessidade de pagamento

<sup>20</sup> Emile Becqué. *L'Internationalisation des capitaux*. Paris, 1912, p. 17.

<sup>21</sup> Este valor equivale a aproximadamente 206.000.000 de francos atuais, ou 31.404.500 euros.

<sup>22</sup> Nos anos 1870, a posição da França no comércio internacional se degrada. No período entre 1896 a 1905 ocorre o início de uma retomada do crescimento, marcada pela expansão industrial. Analisando a retomada do crescimento econômico francês, Barjot chama a atenção para uma bibliografia que até os anos 1960 destacava o caráter essencialmente conservador do investidor francês, o que significaria a ausência de um espírito de empreendedor pelos patrões franceses. Pesquisas recentes relativizam esta afirmativa, destacando um papel inovador em tecnologia e no papel dos técnicos. Mesmo estes novos dados não alteram o perfil conservador e *rentier* do investidor francês, onde, por exemplo, a prática de investimentos em ações não atingirá 20% de todos os investimentos antes dos anos 1920. Dominique Barjot *et al.* *La France au XIX siècle*. Paris, PUF, 1995, pp. 378/387.

de taxas e sobretaxas para viabilizar os negócios. Assim, as diferentes séries de papéis negociados nas bolsas de Paris e Londres são sempre marcadas por taxas onde nunca se paga 100% do valor impresso.

Seja por "improbidade administrativa", por assumir dívidas financeiras impagáveis, ou por estarem atreladas ao tráfego de um único produto, o fato é que, nos 50 anos aqui estudados, vemos, via de regra, as empresas iniciarem suas atividades enquanto empreendimentos privados, seja de capital nacional ou estrangeiro, usufruindo garantia de juros, subvenção quilométrica e privilégio de zona, realizando lucros no processo da construção e acumulando prejuízos durante a exploração.

\*

O lucrativo processo de construção destas estradas esteve marcado por uma impressionante mortandade. Ao adentrarem regiões inexploradas, trabalhadores e engenheiros, todos os envolvidos naquela aventura, foram atacados e dizimados aos milhares. Alencar Araripe, ao escrever sobre a história da Estrada de Ferro Vitória-Minas, descreve a situação da construção no ano de 1904, "arremetendo contra o desconhecido, ela (ferrovia) travou batalha formidável, vencendo distâncias enormes, a solidão, a insalubridade das regiões quase inóspitas, cobertas de florestas e charcos, meio hostil, devorador de vidas"<sup>23</sup>. Na construção da Estrada de Ferro do Paraná (Paranaguá-Curitiba), morreram também milhares de trabalhadores, nacionais e estrangeiros. A malária matava de forma espantosa, "bastando dizer que para manter 3.400 homens em serviço foi necessário contratar 9.000 e que em certa ocasião estavam nos hospitais, montados pelo empreiteiro 5.800 homens"<sup>24</sup>. Ao estudar a Madeira-Mamoré, Francisco Foot-Hardaman apresenta um quadro trágico a respeito das duas tentativas de construção desta estrada que, sem objetivos claramente definidos, se apresentava como "aparente vitória do capital sobre o trabalho e a natureza", modernidade na selva. Em 1872, numa associação complexa de capitais bolivianos e

<sup>23</sup> Alencar Araripe, *História da Estrada de Ferro Vitória Minas*, citado por Lea B.R. Rosa, "A Estrada de Ferro Vitória-Minas, 1890-1940". Dissertação de Mestrado, História-USP, 1976, p. 96.

<sup>24</sup> Pedro Silva Telles, *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro, 1984, p. 336. Estas referências são para o ano de 1913.

ingleses, e recorrentes socorros do Governo Imperial brasileiro, inicia-se, sob o comando de G. Church, a construção da ferrovia. Marcada por sucessivos fracassos, até ser definitivamente abandonada, em finais da década de 1870, esta primeira história da ferrovia será marcada por milhares de mortes e por uma debandada geral, que deixou para trás equipamentos, depósitos, casas de engenheiros e apenas sete quilômetros de estrada construídos. No início do século XX, a empreitada é retomada e, agora, auxiliada pelo saber médico-sanitário, manterá as mortes num patamar de 25% dos envolvidos na construção. Entretanto, neste processo macabro, as taxas de reposição destes homens mortos são impressionantes, contratando-se 2.450 trabalhadores em 1908 e 5.664 em 1991<sup>25</sup>.

Os múltiplos processos de transferência de concessões, aquisição de controle acionário, resgate das linhas e arrendamento posterior implicam uma crescente concentração das linhas que leva à constituição de grandes companhias. Em 1900, as ferrovias no norte do país eram, apesar da existência de planos gerais que visavam realizar interconexões entre as linhas existentes e por construir, marcadas pelo isolamento. A constituição da Great Western, com 1.200km em 4 estados, não configura a existência de uma rede, porque interliga pequenas ferrovias e em áreas exíguas, sendo que nunca dispensou ou superou outros meios de transporte, notadamente o de tração animal<sup>26</sup>. Nos anos 1910, continuava-se a acreditar na possibilidade de constituição de redes. Desde sempre a presença do Estado foi essencial, não apenas como órgão fiscalizador ou detentor do direito de ceder as concessões de exploração, mas atuando ativamente num procedimento de "salvamento das empresas privadas em apuros", fossem elas nacionais ou estrangeiras. Esta intervenção, ao mesmo tempo em que garantia a manutenção dos interesses e dos privilégios dos capitais e dos grupos privados, mantinha em funcionamento as

<sup>25</sup> Percival Farquhar atuou nesta segunda fase de construção da ferrovia. Inserida no meio da selva, sem motivações econômicas explícitas, esta ferrovia expressa, na análise de Foot-Hardaman, as trágicas condições às quais o capital submete o trabalho nos seus grandes e novos empreendimentos aqui e no mundo. Veja Francisco Foot-Hardman. *Trem Fantasma, a modernidade na selva*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

<sup>26</sup> Gervácio Aranha. "Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político econômicas e práticas culturais (1880-1925)", Tese de Doutorado, UNICAMP, 2001, pp. 203 a 213.

linhas importantes para o escoamento da produção e, ainda que de forma limitada, garantia a integração do território<sup>27</sup>.

Portanto, as ferrovias foram construídas num quadro complexo e diversificado de intenções, problemas, interesses e ligações com o capital internacional, possibilidades de lucratividade e controle de mão-de-obra. Fazem parte do quadro de transformações em curso na sociedade brasileira dos oitocentos. Unificava-as uma recorrente indistinção entre interesse da empresa e vontades particulares e uma permanente proteção do Estado, o que acabava por estimular os movimentos especulativos e de corrupção, fazendo das ferrovias grandes negócios de construção e financeiros.

Para aprofundarmos estes pontos acima enunciados, tomamos como exemplos a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ferrovia do café, exemplo pioneiro de investimento de capitais nacionais nos negócios ferroviários e de empresa privada lucrativa, e a Brazil Railway Company, de Percival Farquhar, *holding* de capital internacional, exemplo de investimento especulativo com ferrovias nunca lucrativas.

## A Companhia Paulista de Estradas de Ferro

A São Paulo Railway (SPR) inicia suas operações ligando Santos a São Paulo, em 1865, e chega a Jundiaí em 1867. No ano seguinte, fazendeiros, capitalistas e grandes proprietários criam uma nova empresa ferroviária — a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, cujo objetivo inicial era ligar Jundiaí a Campinas. A implementação da Paulista será seguida da construção de outras empresas, todas de capital nacional. A Estrada de Ferro Mogiana e a Sorocabana serão as

Margareth G. Martins. "Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934-1956". Tese de Doutorado, História USP, 1995. A autora procura entender as transformações do transporte ferroviário, privilegiando a ótica de intervenção do Estado no setor. Apresenta para 18 estradas de ferro, o processo de concentração e mudança de controle a partir de fins do século XIX. Por exemplo, o caso da Companhia Leopoldina. Constituída por capitais nacionais a partir da aquisição de pequenas empresas. Em 1871, obtém juro e subvenções do Governo e contrai empréstimos em Londres. Falida, em 1897, é transformada na Leopoldina Railway Co., mantendo-se como estrada de produtos agrícolas para exportação. Vive em crescente crise financeira, onde seus problemas são detectados como originários da má qualidade de seus traçados e da crise do café no Vale do Paraíba. Foi encampada pelo Governo no final da década de 1920.

mais importantes, seja pelo volume de tráfego, seja pela extensão dos trilhos. A rápida expansão dos trilhos, a multiplicação de pequenas empresas e a construção de múltiplos ramais revelarão conflitos que marcarão a existência destas companhias. Estes se definem a partir da questão do privilégio de zona, que preserva áreas de influência para as companhias, do traçado das linhas, aproximando-se ou afastando-se de tais e quais propriedades, e do embate político entre as vertentes conservadora e liberal, que se expressa, de forma intensa, na grande imprensa<sup>28</sup>.

A necessidade de se construir uma ligação efetiva e eficiente entre o planalto e o interior era assente entre os grandes proprietários e seus representantes nas Assembléias Provinciais desde, pelo menos, 1851.

Em 1867, o Presidente da Província de São Paulo, Saldanha Marinho, mais identificado com os interesses provinciais do que com os do Governo Imperial, assume a coordenação do projeto de construção da primeira ferrovia financiada com capitais privados locais. Apoiados e estimulados por este político de origem pernambucana e de convicções liberais<sup>29</sup> e certificados do desinteresse formal da companhia inglesa em estender os seus trilhos para além de Jundiá, esta elite paulista, com interesses rurais e urbanos, constitui, em 1868, a partir de abertura de capital acionário, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF). A nova empresa contava com os nomes dos maiores e mais tradicionais cafeicultores e grandes proprietários de São Paulo.

Em janeiro de 1868, os primeiros trinta e um acionistas da Companhia Paulista consolidam o estatuto da empresa e definem uma diretoria. Todo este processo ocorre no palácio do Governo e, não podendo o articulador Saldanha Marinho ser indicado presidente da empresa, por ser o da Província, indicam para o cargo o Senador Souza Queiroz, o mesmo que advogava a idéia de uma ferrovia com

<sup>28</sup> Ver, para esta discussão, Flávio Saes. *Ferrovias, op. cit.*, especialmente capítulo 1.

<sup>29</sup> Célio Debes (*A caminho do Oeste. História da Companhia Paulista de Estrada de Ferro*. S.n.t., p. 100) afirma que o papel central deste pernambucano, advogado e jornalista e ex-presidente de província em Minas Gerais, foi o de unir os diferentes grupos políticos de São Paulo em torno da idéia comum da construção da Companhia Paulista e que este gesto é o que teria possibilitado a realização deste projeto. Saldanha Marinho era defensor das idéias liberais e opositor da Monarquia, principalmente por seus mecanismos centralizadores.



capital britânico no início da década de 1860. É a primeira companhia brasileira que, em ponto tão elevado, se abstrai de capitais estrangeiros e se libera "do jugo do estrangeiro"<sup>30</sup>.

A Paulista consolida-se como um empreendimento local.

Seu contrato vem do Governo Provincial e não do Imperial. Ela foi fundada, financiada e dirigida principalmente pelos paulistas e não por homens como Mauá, capital inglês e capitalistas. Os fundadores paulistas eram líderes, cujos negócios políticos, econômicos e familiares ligavam domínios urbanos e rurais. Esta elite urbano-agrícola organizou e captou, ela mesma, o capital necessário para formar a Companhia Paulista... Seu exemplo fornece uma rara oportunidade de ver uma elite rural combinar os elementos necessários para produzir uma inovação industrial da magnitude de um empreendimento ferroviário<sup>31</sup>.

A constituição e a implementação da Companhia Paulista podem então ser compreendidas como parte da solução para o problema dos transportes, que se apresentava como limitação à expansão dos negócios cafeeiros. Mas consolida-se num quadro que marca a existência de um forte sentimento local que se estabilizará nas próximas décadas, sob a bandeira do federalismo republicano. Passará a defender uma política de imigração como "braços para a lavoura", negando também a proposta Imperial de imigração como colonização. Neste quadro, cria as condições essenciais para viabilizar a expansão da fronteira produtiva e consolidar sua hegemonia em relação ao restante do país<sup>32</sup>.

<sup>30</sup> Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo no dia 2 de fevereiro de 1868 pelo presidente da mesma Província Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho.

<sup>31</sup> R. Mattoon Jr., *op. cit.*, p. 47. A argumentação exposta nas páginas acima sobre a constituição da Companhia Paulista toma, como referência, este trabalho.

<sup>32</sup> Em 1878, realizou-se no Rio de Janeiro um importante encontro de cafeicultores de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo. Discutindo os problemas mais urgentes da lavoura, os cafeicultores e seus representantes apresentavam as soluções e os caminhos a serem percorridos na transformação que se operava na sociedade brasileira. A crise da lavoura é discutida nesta perspectiva de transformação nacional. As propostas consubstanciavam distintos encaminhamentos para a transição. Minas, Rio e Espírito Santo apresentavam propostas inseridas no projeto político, definido em 1871, de fim gradual da escravidão e de incorporação dos

A composição da primeira diretoria expressa os interesses envolvidos, ao mesmo tempo em que indica a existência de uma atividade empresarial de caráter urbano e os fortes vínculos familiares que ligavam estes empreendedores. Clemente Falcão de Sousa Filho era advogado e líder empresarial; Inácio Cochrane, engenheiro, tinha experiência de trabalho em ferrovias e era casado com a filha de uma família de comerciantes de café de Santos; Bernardo A. Gavião Peixoto, Francisco Antonio de Sousa Queiróz e Martinho da Silva Prado eram membros de importantes famílias paulistas, com interesses de plantadores e urbanos. Esta composição indica que ser cafeicultor era, em fins do século XIX, ser mais do que plantador de café. A empresa não teve dificuldade em obter capital, através da venda de lotes acionários e revela a capacidade da província em incorporar grandes empreendimentos. Mas o capital acionário era extremamente concentrado nas famílias poderosas. Apesar de todas estas inovações e implicações no poderio paulista, a Companhia que se estruturava tinha dois claros limites. Primeiro, era dependente da Inglesa (SPR) e do acesso que ela garantia ao porto exportador de Santos; em segundo lugar, era subsidiária do vigor da economia cafeeira, da qual se tornava "convidada ilustre", o que implicou em limites às suas possibilidades de gestar uma economia industrializada<sup>33</sup>. Apesar disto,

libertos como mão-de-obra livre fundamental. Os cafeicultores paulistas, ao contrário, articularam-se em torno de um novo e elaborado projeto que rompia com esta concepção gradualista, implementada com a Lei do Ventre Livre. Os paulistas falam em nome da grande lavoura da Província, representando os interesses de muitos daqueles que se tinham empenhado na construção da Companhia Paulista. Querem a descentralização administrativa, garantias para o capital comercial e financeiro e ajuda eficaz ao projeto imigrantista, ajuda que se traduz na ampliação dos direitos civis dos colonos europeus e na implementação de uma série de medidas que significam a secularização e a modernização do Estado. Os cafeicultores das demais regiões opõem-se à descentralização do crédito e à criação de bancos provinciais patrocinados por capitais particulares. Almejam um Governo que não interfira nas atividades produtivas, mas garanta dinheiro farto e barato para a lavoura endividada, assim como reivindicam a taxação de lucros obtidos pelos comissários e pelos capitalistas urbanos e a conseqüente diminuição de seu poder sobre a lavoura. Em relação ao trabalho, este grupo, não imigrantista, defende o aproveitamento do trabalhador nacional e a manutenção do projeto de abolição gradual. Para o desenvolvimento deste argumento, ver Ana Lúcia Duarte Lanna, *A transformação do trabalho*. Campinas, 1988.

<sup>33</sup> R. Mattoon, *op. cit.*, e José Cechin. "A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX". Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1978.

a Companhia Paulista constituiu-se num raro caso de ferrovia lucrativa, gerando dividendos para seus acionistas e dispensando, a partir de 1877, a garantia de juros, fornecida pelos Governos Provincial e Imperial.

O traçado das linhas seguiu os interesses do café e a intensidade das disputas acerca dos percursos expressam interesses que articulam a expansão da lavoura, o poder político e a propriedade da terra. Os trilhos da ferrovia chegaram a Campinas em 1872, apesar do atraso das obras devido a desmoronamento na serra de Santos, que interrompeu o tráfego São Paulo/Santos de fevereiro a junho. A linha Jundiaí-Campinas foi inaugurada em 11 de agosto de 1872. Os convites distribuídos davam o tom da festa:

Ilmos. Srs. A diretoria da Companhia Paulista tem a honra de convidar Vv S.S.as para o festejo da inauguração da Estrada de Ferro Paulista que se abrirá ao trânsito público em toda a sua extensão até Campinas, no dia 11 de agosto próximo futuro, os inclusos cartões darão passagem no trem especial que partindo de São Paulo às 10 horas da manhã do referido dia irá até Campinas e nos dias seguintes viagens de volta em qualquer dos trens, cujo horário será anunciado, dando igualmente direito a entrada no salão em que será servido na Estação de Campinas um copo d'água logo depois de terminada a viagem e finda a cerimônia religiosa<sup>34</sup>.

Os festejos duraram três dias e contaram com a presença do Presidente da Província, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima e muitas pessoas importantes da capital e de outras localidades. A chegada da primeira locomotiva à cidade foi assim descrita por Quirino do Santos:

Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme: ouvia-se longínquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas Campinas o férreo galopar do misterioso hipo-

<sup>34</sup> G.Tomanik.Jundiaí: *cronologia histórica*. Literarte, 1993. Gilberto Freyre (*Os ingleses no Brasil*) conta que os trens não apitavam na sexta-feira santa em "respeito ao senhor morto". Os empreendedores não queriam desrespeitar as fortes tradições religiosas.

grifo. O que se passou neste instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Girândolas, foguetes, baterias, aclamações, música, tudo isso ergueu-se num ímpeto tão sublime como a própria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida (...) Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topos, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove wagons em que vinham os dois grandes vultos do dia — Saldanha Maranhão e Falcão Filho — o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista e vinham mais os membros da diretoria desta, inúmeros acionistas e convidados, entre os quais o Presidente da Província e o Chefe de Polícia<sup>35</sup>.

Tratava-se, sem dúvida de experiência própria da modernidade<sup>36</sup>.

Continuando seu caminho, a Companhia Paulista mantém sua expansão. Construída em função dos interesses do café, interferiu no crescimento das cidades e o estimulou. Os interesses dos dirigentes e acionistas eram ligados ao café, mas não de forma exclusiva. Eram também grupos urbanos. A Paulista foi uma grande empresa de serviços públicos, considerada exemplo de eficiência e lucratividade.

Na mesma época, construía-se, no Paraná, com capitais franceses, a Paranaguá- Curitiba, que tinha por objetivos escoar a produção extrativa da erva-mate, com vistas a atender especialmente o mercado argentino. Apesar de um endividamento, ocasionado pela emissão de obrigações no mercado internacional, que deveriam ser resgatadas em momento de cambio desfavorável, a ferrovia apresentou, durante todo o período aqui estudado, lucros operacionais significativos, mesmo quando suas atividades ficaram sob a responsabilidade da BRC, à qual foi arrendada em 1909. A associação entre ferrovia e produto único de exportação pode ter significado os entraves à industrialização, tal como apontado por Saes e Cechin. Entretanto, constituíram as linhas rentáveis e operacionalmente justificáveis de todos os milhares de quilômetros construídos no Brasil.

<sup>35</sup> Dr. Quirino dos Santos, "Inauguração...", in *Gazeta de Campinas*, citado por Adolpho A. Pinto. *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo, 1977, pp. 40/41.

<sup>36</sup> Penso aqui na questão colocada pela estética do sublime como contraposta à do maravilhoso. Ver S. Greblatt. *Possessões Maravilhosas*. São Paulo, 1996, e C. Bertrand e S. Grusinski. *História do Novo Mundo*. São Paulo, 1998, Nicolas Taylor. "The awful sublimity of the victorian city", e Roberto Romano. "O sublime e o prosaico", in *Revista Brasileira de História*, n° 8/9, São Paulo, 1985.

## A Brazil Railway Company

Em finais do século XIX, já havia algumas regras e controles para que se efetivasse a criação de empresas de capital de ações. Uma delas era que a empresa, para começar a operar, deveria ter conseguido obter, negociando no mercado, pelo menos uma parcela do seu capital total autorizado. Entretanto, a legislação do estado do Maine, EUA, permitia que as empresas comessem a funcionar sem a necessidade de nenhum aporte de capital. Utilizando-se deste enorme atrativo, constituiu-se, em 1906, a Brazil Railway Company (BRC). A BRC teve capital autorizado de 40 milhões de dólares e um aporte inicial em dinheiro de apenas 900 dólares. Caso a sede da empresa fosse no Brasil, para este mesmo montante, a empresa teria que dispor inicialmente de 4 milhões (10% do capital autorizado)<sup>17</sup>.

Este procedimento implicava, já de início, lucros substanciais para os fundadores. Criada a empresa — BRC — deviam-se obter concessões que viabilizassem o funcionamento da *holding*. As concessões eram compradas, em geral com preços superestimados, com as ações da BRC, para as quais havia autorização, mas que não tinham encontrado compradores no mercado.

O jornal a *Gazette*, de Paris, de 11 de março de 1914, publica uma notícia que nos auxilia a compreender os mecanismos de ação de BRC e nos traz de volta o engenheiro Teixeira Soares, mencionado no início deste artigo.

A partir de 1907 Sr. Farquhar se ligou a um senhor Teixeira Soares, concessionário da linha SPRG e lhe comprou todas as ações, as quais constituíam a quase totalidade do capital da sociedade. Esta sessão foi feita pelo preço médio de três milhões de francos, pagáveis em vencimentos diversos e espaçados. O valor de cada uma destas ações era pouco importante, pois na Bolsa do Rio eles eram negociados entre 2,5fr e 2,75fr. Nesta época um francês de Roubaix, estabelecido no Rio de Janeiro comprou por este preço algo em torno de 1.500 títulos (...) O preço destas ações foi cotado a 80 mil réis, ou seja 120frs cada. Elas constituíram (com-

<sup>17</sup> O jornal *Brésil Economique*, de 13 de outubro de 1913, propõe-se a analisar o Sindicato Farquhar como organização administrativa e financeira para aferir sua honestidade ou não. Destaca que, do capital fundador, de 206.800.000frs, dividido em 400.000 ações de 517 frs, foram subscritas 11 ações e sem nenhum capital depositado.

pradas por este preço *sic*) o primeiro portfólio da Brazil Railway. Jamais nenhum dividendo foi obtido por esta companhia<sup>38</sup>.

Flávio Saes explica: "a empresa pagava em ações aos indivíduos que haviam obtido a concessão, como pagamento por gastos e serviços prestados"<sup>39</sup>. Constituíam-se, então, um grupo fundador, que passava a ter ações da empresa. Este grupo era composto por Farquhar e/ou outros membros da BRC e os concessionários originais daquele serviço público.

Tratava-se de uma empresa *holding*, ou seja, ela controlava outras empresas por meio de participação acionária. Nenhuma destas empresas situava-se em território norte-americano, da mesma forma que nenhum dos títulos negociados em mercados de valores o foram nos Estados Unidos. Esta internacionalização é marca registrada da BRC e dos tempos inaugurados com o fim da recessão internacional do século XIX. Este espalhar-se pelo mundo também dificultou enormemente a cobrança dos títulos e das dívidas assumidos pela empresa, quando de sua crise, a partir de 1917, porque, se capitais e investimentos eram transnacionais, a legislação era norte-americana e era naquele espaço nacional que as ações e os processos deveriam acontecer. Mas os negócios estavam fisicamente alocados no Brasil e os investidores lesados, na sua maioria, na Europa.

Além disto, o estatuto da empresa dava aos diretores, fundadores do empreendimento, um poder praticamente absoluto sobre os caminhos a serem seguidos. As decisões tomadas pelos diretores referentes a compra e venda de ações e bens, de participação em empreendimentos, enfim, dos destinos operacionais da companhia, sobrepujaram-se às decisões das Assembléias de acionistas, o que significava que não havia instância prevista de controle sobre as ações e as deliberações da diretoria<sup>40</sup>. Estes aspectos indicam que a empre-

<sup>38</sup> ANPFVM369.

<sup>39</sup> Flávio Saes, *op. cit.*

<sup>40</sup> *Article 5: Les directeurs auront le pouvoir de vendre, transférer ou disposer de quelque forme que ce soit de tout ou partir des biens de la Compagnie, d'émettre des titres, obligations ou autres garanties au nom de la Compagnie, de vendre lesdits pour la somme qui leur paraîtra convenable à leur libre arbitre, d'hypothéquer ou engager de toute forme les biens mobiliers et immobiliers de la Compagnie, pour garantir le paiement de ses actions sans l'assentiment ou le vote des actionnaires.*

*Article 19: Des assemblées régulières se tiendront, etc., cependant les décisions de la majorité*

sa, já na sua fundação, estava marcada por amplos espaços de impunidade. Farquhar era o mentor desta empresa, associado a outros empreendedores internacionais e políticos locais<sup>41</sup>.

O objetivo da empresa BRC era a construção e a operação de ferrovias com vistas a estabelecer uma grande rede, interligando o sul do Brasil ao Uruguai, à Argentina e ao Paraguai. O sonho de uma ligação pan-americana estava na base dos argumentos daqueles que, defendendo a BRC, viam em Farquhar um visionário, um homem à frente do seu tempo, um estadista<sup>42</sup>.

Para o governo brasileiro, a construção desta ligação fazia parte de uma visão estratégica do território. A guerra do Paraguai tinha demonstrado a fragilidade das fronteiras e colocado de forma premente a necessidade de consolidá-las. A idéia de uma ferrovia pan-americana tinha no traçado da SPRG uma base essencial: uma grande linha longitudinal, espinha dorsal, que ligaria o país de norte a sul. A SPRG seria, assim, uma linha comercial de primeira ordem e, ao mesmo tempo, uma via estratégica que permitiria enviar rapidamente tropas para a fronteira sul<sup>43</sup>. Apesar da formulação desta estratégia, a

*des directeurs seront valables, même s'il y avait eu vice dans le mode de convoquer la dite assemblée.* Citado no artigo "Brazil Railway Company, deuxième article", in Informations, 18 mars, 1914. O *Règlement pour l'Administration au Brésil de la Brazil Railway Company et entreprises subsidiaires de 3 avril 1914* mantém as regras formuladas em 1906.

<sup>41</sup> Percival Farquhar nasceu em 1864, na Pensilvânia, EUA. Estudou em Yale, onde estabeleceu muitas das relações das quais lançaria mão para a realização de seus negócios. Em 1898, inicia suas aventuras internacionais, participando da montagem de uma companhia de *tranways* em Cuba. Daí vai para a Guatemala, instituindo uma das características de seus negócios: volumosa captação de recursos para a montagem de serviços públicos, seguida de rápida falência. Junto com Pearson, na primeira investida no Brasil, monta a Rio de Janeiro Light and Power, entre 1903 e 1908. Associa-se com empreendedores internacionais, como Van Horne, da Canadian Pacific Railway, e Mr. Keith, da United Fruits. Em 1906, cria a Brazil Railway. Com a falência da BRC e a eclosão da I Guerra, organiza empresa exploradora de carne no Paraguai. Casa-se nos Estados Unidos, em 1918, e, no final de 1919, retorna ao Rio. Tenta, sem sucesso, reproduzir o esquema de financiamento e concessões, utilizados nos negócios ferroviários na exploração de minas de ferro em Itabira. Vive no Rio de Janeiro até 1946. Charles Gauld, *The last Titan: Percival Farquhar 1864-1953. American Entrepreneur in Latin America*. California, Institute Studies, 1972.

<sup>42</sup> Um apanhado destes argumentos pró Farquhar encontra-se na biografia deste personagem, Gauld, *op. cit.*

<sup>43</sup> *Le Journal*, 19 de julho de 1909, in *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle,

construção da rede ocorria sem um plano de conjunto e permanecia fortemente marcada pela necessidade de articulação ferrovia/porto exportador. O acesso ao litoral e a associação ferrovia/porto foi, desde as primeiras ferrovias, em meados do século XIX, uma característica essencial, que reforçava as formas de ocupação do território, marcadas por séculos de colonização. As ferrovias não as alteraram, mesmo porque nasceram justificadas e associadas a atividades econômicas de exportação, que as reforçavam.

As manifestações de fortes resistências à presença avassaladora do grupo de Farquhar manifestam-se na imprensa nacional já em 1911. Os argumentos apresentados evocam um tom de emergente antiamericanismo, um receio da excessiva e monopolizadora presença de um grupo estrangeiro no Brasil, ameaçando a soberania nacional.

A empresa, que foi criada para explorar negócios ferroviários, agregou rapidamente investimentos em portos, companhias de colonização, exploração de madeiras e rebanhos e hotéis<sup>44</sup>. O funcionamento do negócio, que supunha o monopólio de atividades no seu ramo de atuação, trabalhava com o exemplo da Canadian Pacific, da qual vinha um dos sócios fundadores da empresa — van Horne. Este modelo significava englobar várias atividades, com vistas a viabilizar as linhas ferroviárias que não tivessem tráfego inicial rentável<sup>45</sup>.

Serie 1908-1910, t. 28, MAE/Paris. Desde a concessão de 1898 esta idéia de desenvolvimento econômico e integração e defesa do território justificarão a cessão de imensos recursos públicos para a tentativa de construção da linha e seus ramais.

<sup>44</sup> A BRC "envue d'acquérir dans le sud du Brésil des concessions des chemins de fer ou de droits d'affermage, ainsi que des participations dans des Compagnies preexistants et d'établir un vaste réseau en connexion avec l'Uruguay, l'Argentine et le Paraguay. Par la suite, pour augmenter le trafic de ses réseaux, la société s'était intéressée des entreprises de ports, d'exploitations forestiers, d'élevage, de colonisation, d'hôtels, etc. formant un système économique qui couvrirait les états de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul et Mato Grosso. Etendant exagérément sa sphère d'action, elle avait pris des intérêts dans les chemins de fer de l'Uruguay, Bolivie, Chile et même du haut bassin d'Amazonie" *Assotiation National des Porteurs Français des Valeurs Mobille annuaire 1915-1920*, p.159.

<sup>45</sup> Amaury Patrick Gremaud, "O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930: o caso da Brazil Railway Company". São Paulo, Dissertação de Mestrado, FEA-USP, 1992. O autor afirma que o modelo da Canadian envolvia ferrovias, terras para colonização, empresas madeireiras (p. 129). Ao longo de seu trabalho, Gremaud analisa cada uma das subsidiárias da BRC, mostrando as intenções e as estratégias de funcionamento e apontando os motivos da crise e do desmoroamento da empresa e suas subsidiárias (Bromberger, *op. cit.*) Um contundente crítico de Farquhar



Os grupos internacionais envolvidos com o esquema Farquhar já eram antigos conhecidos no mercado de empréstimos e concessões de serviços públicos no Brasil, ou seja, o grupo capitaneado por ele herda e, assim, incrementa a ação de determinados grupos financeiros internacionais no Brasil, cuja atuação anterior a 1906, já se tinha mostrado desastrosa para o sucesso das ferrovias nas quais se tinham envolvido, mas extremamente vantajosa para os grupos financeiros.

A forte e decisiva afluência de capitais franceses conta com a conivência do Ministère des Affaires Étrangères, que, apesar de recorrentemente alertado para os problemas financeiros do grupo, reafirma a ausência de impedimentos políticos, viabilizando, assim, a emissão dos títulos na Bolsa de Paris. A tradição francesa de aplicar em papéis de renda fixa, garantidos pelo governo e de baixo valor unitário, consolida as possibilidades de captação de recursos<sup>46</sup>.

afirma que se a ilusão era construir uma réplica da Canadian Pacific Railway, o que aconteceu foi similar à Quebec Railway (p. 101). O jornal *L'Argent*, de 23 de janeiro de 1911, traduz artigo publicado na *Revue Franco-bresilienne* do Rio de Janeiro a respeito da situação crítica da BRC, afirmando que, para que as companhias e as sociedades incorporadas pela BRC possam vir a ser lucrativas, serão necessárias décadas, pois atravessam territórios desocupados. Além disto, os investimentos realizados seriam absolutamente equivocados, objetos de chacota, anedotas autênticas. Refere-se aos empreendimentos madeireiros e de rebanhos: "L'histoire de ce lac creusé par les américains pour faire flotter les bois de la Lumber Co. et qu'ils ont dû combler ensuite simplement parce qu'ils avaient oublié que les bois du Brésil sont des bois lourds et s'obstinent, au lieu de flotter, à couler à pic, celle des couteux reproducteurs amenés à grands frais du Fra West par la Land Cattle Packing Co. et qui sont tous morts, simplement parce que les Américains avaient oublié de les vacciner contre les maladies du Brésil sont assez connus aujourd'hui". Maus administradores e industriais, como sugere o artigo, mas excepcionalmente bem remunerados. Mackenzie, diretor dos empreendimentos citados, recebia o polpudo salário de US\$50.000,00 anuais, mais presentes suntuosos de Farquhar, evidenciando uma das características da BRC, que era a remuneração farta de seus diretores e pagamentos precários e atrasados para seus trabalhadores, além de recorrentes práticas de suborno (ANPFVMD 259).

<sup>46</sup> Georges Ribeill, comentando a atração que os investimentos em ferrovias francesas exerciam sobre os pequenos poupadores, indica os motivos que levaram a tão grande aceitação dos papéis negociados pela BRC na Bolsa de Paris. "Forte tutelle étatique, monopole de longue durée des concessions, concentration du pouvoir économique dans les compagnies, jusqu'à la modicité du cours nominal (500 francs em general) des actions de chemins de fer et leur revenu garanti (qui em font tout particulièrement l'action typique des 'pères de famille'), tous ces ingrédients donc confèrent à l'entreprise ferroviaire française l'image d'une puissance bien assise,

A BRC funcionou no Brasil a partir de 1906. Em 1914, ocorre uma primeira grande crise, sendo nomeado um *receiver* americano, Cameron Forbes, responsável por diagnosticar a situação e apontar novas diretrizes de funcionamento. Em 1916, um representante dos portadores de debêntures franceses, M. Chevalier, passa a negociar com o *receiver* a reorganização da BRC. Uma das condições impostas é que Farquhar se demita de vários cargos que ocupava na companhia e nas empresas subsidiárias. Entretanto, o grupo capitaneado por Forbes, em princípio representante dos interesses de portadores de debêntures prejudicados pela má condução dos negócios da BRC, assume a importância da manutenção de Farquhar como "articulador político, sem poder decisório na empresa", dada sua enorme influência e trânsito junto ao governo brasileiro. O relatório de Forbes, apresentando alternativas para a reorganização da BRC, fundamenta-se nos dados obtidos pelo engenheiro Molitor e nas propostas e nos diagnósticos elaborados por Percival Farquhar em 1915. Na documentação, cartas e relatórios de Farquhar dirigidas a Forbes, diga-se de passagem, seu amigo de longa data, vemos o ex-presidente do grupo realizando negociações junto ao governo brasileiro, apresentando diagnósticos sobre os vários negócios da BRC e sugerindo a solução, enfim adotada, de manutenção da integridade do negócio como essencial para viabilizar sua reorganização<sup>17</sup>.

A reorganização, aprovada em 1918, prioriza o pagamento das debêntures e só após o resgate das diversas séries é que os eventuais dividendos acionários começariam a ser pagos. A proposta aprovada defende e mantém a unidade do sistema construído por Farquhar e garante a permanência do controle dos grandes bancos, que agora têm maioria das ações: Société Générale, Banque de Paris et Pays

stable et s re, plus proche par certains cotes d'une administration publique que d'une véritable société commerciale 'libre' (Georges Ribeill, "Les fondations strategiques des grandes gares parisiennes", in Karen Bowie (Org). *Les grandes gares parisiennes du XIX si cle* (p. 28); Maria Bárbara Levy e Flávio Saes. "D vida externa brasileira 1850-1913: empréstimos públicos e privados", in *História econômica e história de empresas IVA* (2001). São Paulo, Hucitec/ABPHE, 1998, pp. 49/82. Analisando a história da d vida pública no Brasil, os autores mostram a diversidade dos padrões de endividamento. Afirmam que "entre 1906 e 1913, o mercado francês talvez tenha sido mais importante para o Brasil do que o próprio mercado de Londres" e explicitam os mecanismos pelos quais este dinheiro era captado.

<sup>17</sup> Percival Farquhar, *Carta e Relatório encaminhado a M. Cameron Forbes*. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1914, e 7 de junho de 1915 (ANPFVM).

Bas, Banque Speyer e Schoreder e Loewenstein. Em 1918, a empresa é reorganizada e passa a ser controlada por um Comitê Conjoint, do qual faz parte o engenheiro Teixeira Soares, velho conhecido dos negócios ferroviários no Brasil e na França. Neste momento, Farquhar é afastado, ainda que os novos diretores sejam pessoas que compunham seu grupo íntimo de parceiros. A empresa continua existindo até 1975, quando entra em liquidação voluntária.

Dentre os relatórios produzidos em função da falência da BRC, o do engenheiro Molitor, realizado em 1916, é exemplar, dada a minúcia das informações. Em todas elas podemos aferir as consequências de um esquema de desmandos e ineficiências, existentes na empresa desde sua fundação e amplamente acentuados quando da incorporação de seu ativo pelo grupo de Farquhar<sup>48</sup>. O texto aponta, de forma clara e inequívoca, os inúmeros problemas da companhia e revela que, sob nenhum aspecto, ela era adequadamente constituída. Da mesma forma, mostra como a empresa se desviou de seus objetivos, incluindo em seu portfólio uma variedade de empresas e, como todo território percorrido pela BRC, está longe de se constituir em um território povoado e dinâmico. A ausência de cidades é um dos dados essenciais destacados para mapear este "território do vazio". O relatório Molitor acaba por explicitar, do ponto de vista operacional, o desastre da construção ferroviária.

O traçado das linhas é péssimo, ainda que as execuções recentes tenham sido bem feitas, mas sem alterar erros e problemas de origem. Analisa as condições entre São Paulo e Santa Ana do Livramento, traçado de 1.323,5 milhas. Afirma, de forma a fazer os resultados compreensíveis a todo mundo, que o traçado existente significa que cada passageiro desta linha principal passa 968 sobre ele mesmo e é elevado a uma altura de 25.921 pés e desce 27.805 pés. Para cada milha de distância percorrida, o viajante e a mercadoria fazem cerca de 3/4 de um círculo completo<sup>49</sup>.

Se o traçado das linhas é ruim, não são melhores o estado geral e sua manutenção. Existem, nos estoques, quantidades enormes de trilhos e travessas acondicionados de forma que este material se deteriora rapidamente.

Vagões e locomotivas eram obsoletos, mal cuidados e de manutenção cara.

<sup>48</sup> Relatório Molitor, 1916 *ANPFVM*.

<sup>49</sup> Rapport Molitor, *op. cit.*

As últimas máquinas compradas chegaram antes que a via pudesse recebê-las. Há no total 49 máquinas sendo que algumas nunca foram utilizadas. Duas dentre elas estão em São Francisco e não podem sair de lá por causa do estado da ponte móvel sobre a antiga linha (...) Apenas 50% dos carros de passageiros e mercadorias tem freios e só 8% das locomotivas tem freios contínuos<sup>50</sup>.

Os ateliês de reparação da BRC, assim como os seus armazéns, apresentam também problemas de localização, de inadequação de materiais disponíveis para reparos a serem executados. As oficinas maiores encontram-se divididas entre reparação de locomotivas e reparações gerais e localizadas em cidades diferentes, o que onera os serviços a serem efetuados<sup>51</sup>.

A este quadro trágico, referente à construção e à manutenção das linhas, podemos agregar problemas estruturais de má administração e tráfico insignificante. Estas informações corroboram minha hipótese de que era um excelente negócio construir ferrovias, mas não explorá-las.

A estrutura de tarifas encarece, mas, sobretudo, estimula a construção de traçados sinuosos e não adequados à exploração, já que os custos eram definidos por quilômetros percorridos em relação aos pontos terminais, não levando em consideração trajetos intermediários.

Molitor compara uma viagem Rio-Montevideú feita por mar ou por trem. Indo por terra, o passageiro teria que percorrer 1.985 milhas e gastar 294\$000; indo de primeira classe, gastaria 92 horas, mas se o mesmo passageiro fosse de navio gastaria 73 horas, percorrendo 1.253 milhas e gastando 198\$000 réis. Evidentemente, não havia concorrência possível. Mas, alerta Molitor, se os traçados tivessem sido bem feitos, a viagem de trem poderia ser concluída em 50 ou 60 horas.

Não bastassem todos estes entraves, a BRC não possuía um departamento comercial que objetivasse atrair passageiros e mercadorias para suas linhas. Além disto, cada trecho e cada empresa eram administrados como unidades separadas, sem troca entre elas, e não

<sup>50</sup> Rapport Molitor, *op. cit.*

<sup>51</sup> A oficina da Paulista em Jundiaí agregava estas atividades e era considerada exemplar e moderna. Referências a esta oficina de reparos podem ser encontradas na Revue Génie Civil, assim como nos relatórios do cônsul francês em São Paulo, M. George Ritt.

como parte de uma rede. O sonho de uma ferrovia pan-americana não encontrava condições reais para se materializar e parecia não fazer parte integrante das expectativas de seus empreendedores.

Grenaud, analisando o funcionamento da BRC, mostra a inviabilidade intrínseca do empreendimento. O "lucro fundador" significou não só lucros inicialmente elevados como o desvio de dinheiro, obtido com vendas de ações para remunerar os que obtiveram o direito de explorar as concessões ou os arrendamentos<sup>52</sup>. Sendo o capital acionário insuficiente para concretizar os empreendimentos, a BRC e suas subsidiárias obtêm nos mercados acionários europeus capitais a partir da emissão de debêntures. Neste caso, os bancos têm expressiva lucratividade. Trabalhando em parceria com o "grupo fundador", retinham parte do capital emitido como taxa de comissão, para efetuarem o negócio, assim como retêm parte do valor nominal dos títulos. Por exemplo, "para uma obrigação de ffl00 lançada ao tipo 95% são entregues para a empresa apenas 95ff"<sup>53</sup>. Vale lembrar que as empresas já tinham expressivas dívidas assumidas antes da incorporação pela BRC e que não tinham possibilidades imediatas de lucro, por atravessarem regiões de pouca ou nula atividade econômica. Além disso, as despesas crescem vertiginosamente e as receitas, moderadamente, gerando outro grave desequilíbrio. Estes dados indicam que o empreendimento era, em si, no seu esquema de funcionamento inviável.

(...) a integração de sistemas ferroviários não eram economicamente tão lucrativos quanto fora alardeado nos mercados europeus. As ferrovias continuavam sendo essencialmente caminhos para o mar, para as exportações; a economia interna apesar de já

<sup>52</sup> A. Grenaud, *op. cit.*, afirma que ainda que seja difícil precisar a quantidade de dinheiro desviado desta forma, apresenta dados onde o grupo fundador, em função de rendas futuras superestimadas, teria recebido algo em torno de US\$61.500.00 de um total de US\$100.000.000, capital da *holding*. Estes valores "constituem montante de capital acionário que não foi efetivamente aportado à empresa, tanto monetariamente como em serviços" (pp.185/186).

<sup>53</sup> Grosso modo, para um capital total a ser remunerado de US\$166.000.000, foram efetivamente aportados à BRC US\$105.000.000, ou seja, para cada dois dólares aportados à empresa, três devem ser remunerados. Se pensarmos numa remuneração média de 5,5% para este capital, o lucro líquido da empresa destinado a remunerar este capital deve ser de pelo menos 8%" (A Grenaud, *op cit.*, pp.191/192).

se desenvolver fortemente, não era sustentáculo suficiente para as ferrovias, ainda mais com elevado nível de endividamento<sup>54</sup>.

Além destas questões, havia ainda o problema constitutivo dos subornos e da corrupção. Gastos elevados, incorporados nos custos operacionais, que incluíam pagamentos e favores a políticos brasileiros e engenheiros fiscais, compra inadequada e superfaturada de material, salários elevados para a diretoria. Além dos exemplos já citados, referentes aos custos de ações e pagamentos de salários, a documentação pesquisada aponta a tentativa da BRC de ter autorizada pelo governo, na aprovação de sua prestação de contas, o gasto de 432.000\$000 réis de gastos financeiros como gastos de exploração<sup>55</sup>. Da mesma forma, em 25 de julho de 1911 Carlos Sampaio, um dos mais importantes articuladores da BRC no Brasil, solicita a Mr. Egan, engenheiro da Companhia, que forneça ao Dr. Francisco de Sá, último Ministro da Viação no Brasil, informações necessárias para que possa defender-se das acusações feitas contra ele, referentes à má utilização do dinheiro público na linha Itararé-Uruguaí<sup>56</sup>.

Denúncias acerca de contratos irrealizáveis, necessidade permanente de pagamentos de taxas e comissões, furto de material, compras inadequadas são recorrentes em todas as linhas férreas. A Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil) ganhava destaque em função das quantidades de funcionários contratados e passagens gratuitas cedidas em troca de favores políticos<sup>57</sup>. As linhas do Nordeste, analisadas na tese de Gervácio Aranha, sofrem todas destes mesmos problemas. Paul Serre, nos seus relatórios sobre a concessão francesa na Bahia, é contundente na formulação destas denúncias, que sempre envolvem furtos, aquisição de material de construção em excesso e material rolante incompatível com as linhas existentes, degradação de equipamentos nos pátios da companhia e negociatas políticas<sup>58</sup>.

<sup>54</sup> Grenaud, *idem*, pp. 245/246.

<sup>55</sup> Jornal *Le Marche*, 10 nov 1912, p. 7 B, 178-3, in *Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie*, t. 31 MAE/Paris.

<sup>56</sup> Afirma Carlos Sampaio: "he wants to know exactly how much the San Francisco line coast us per km and I ask you to give him all the information, because I am sure that, defending himself, he can do a lot of good to us" (Carta de Carlos Sampaio para Mr Egan, 25 julho de 1911 - ANPFVM 754).

<sup>57</sup> A. C. El- Kareh. *Filha branca de mãe preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis.Vozes, 1982.

<sup>58</sup> M. Paul Serre, vice-consul de 1ère classe charge de la gérance du Consulat de France

A Madeira-Mamoré aparece como espetáculo de horror neste cenário<sup>59</sup>. Conforme fomos apontando, em outros momentos do texto, o problema da "improbidade administrativa" levou inúmeras linhas à falência e terem sido encampadas pelo governo, arrendadas por particulares nacionais ou estrangeiros nunca modificou este quadro de desmandos, permanente na história ferroviária em particular e na dos serviços públicos em geral, no Brasil.

Mas, voltando à BRC, a crise de 1914, a nomeação do receiver Cameron Forbes, a falência de 1917 e a reorganização da empresa em 1918 não eliminam Farquhar e seus seguidores dos negócios ferroviários e nem mesmo da administração. Da mesma forma, não coíbem os abusos, desmandos e superposição de interesses particulares e bem público. O problema colocado na reorganização era como retirar Farquhar da direção dos negócios, a fim de responder às exigências dos credores internacionais, mas, ao mesmo tempo, manter sua influência essencial para viabilizar os negócios junto ao governo brasileiro<sup>60</sup>.

As promessas de desenvolvimento, integração do território, povoamento e colonização, pluralidade de atividades econômicas e crescimento urbano permaneceram utopias não realizadas. O monopólio das ferrovias no comércio nunca se concretizou, a velocidade nunca ocorreu. Mas a corrupção, os desvios e os desmandos, envolvendo o dinheiro público no Brasil e o capital de investidores, foram práticas recorrentes e constitutivas da empresa, fossem quais fossem seus dirigentes.

à Bahia à son excellence Monsieur Stephen Pichon, senateur et ministre des affaires etrangeres à Paris. *Chemins de fer de état de Bahia et nord est brésilien (5e rapport) réservé* Direction de affaires politiques et commerciales, sous direction d'Amerique, n°71, t. 32, pp. 70/81, Bahia, 12 de septembre 1913, e Le gerant du consulat de france à son excellence M. le Ministre des Affaires Etrangeres à Paris, *Rapport general sur la Compagnie des chemins de fer fédéraux de l'est brésilien (confidentiel)* Consulat de France à Bahia, Brésil, Direction des Affaires Politiques et Commerciales, Sous Direction D'Amerique, n° 35, Bahia, 1 aout 1912, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie, tomo 30, MAE/Paris.

<sup>59</sup> M. F. Rodrigues, *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo, Melhoramentos.

<sup>60</sup> Exposé Cameron Forbes, receiver BRC aux Comitês Français d'Obligatoires. Paris, 21 de fevrier de 1916, in: *Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie t. 23, Chemin de Ferjuin 1915-1918, p. 67, MAE/Paris.*

## Abreviaturas

Association Nationale des Porteurs Français des Valeurs Mobilières - ANPFVM  
Brazil Railway Company — BRC  
Companhia Paulista de Estradas de Ferro — CPEF  
Ministère des Affaires Étrangères - MAE  
São Paulo Rio Grande - SPRG

## Bibliografia

- A. C. El-Kareh. *Filha branca de mãe preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, Vozes, 1982
- ARANHA, Gervácio. "Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político econômicas e práticas culturais (1880-1925)". Tese de Doutorado, UNICAMP, 2001.
- BARJOT, Dominique et alli, *La France au XIX siècle*. Paris, PUF, 1995
- BERTRAND, C. e Grusinski, S. *História do Novo Mundo*. São Paulo, 1998
- CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século: André Rebouças e a construção do Brasil*. Rio de Janeiro, Revan, 1998
- CECHIN, José. "A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX". Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1978.
- DEBES, Célio. *A caminho do Oeste. História da Companhia Paulista de Estrada de Ferro*. S.n.t.
- FREYRE, Gilberto. *Os ingleses no Brasil*
- GAULD, Charles. *The last Titan: Percival Farquhar 1864-1953. American Entrepreneur in Latin America*. California, Institute Studies, 1972
- GREMAUD, Amaury Patrick. "O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930: o caso da Brazil Railway Company". São Paulo, Dissertação de Mestrado, FEAUSP, 1992.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma, a modernidade na selva*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- HOBSBAWM, E. *A era do capital, 1848-1815*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. "Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra", in *História econômica e história das empresas*, III. 1 (2000).
- LANDES, David. *O Prometeu Desacorrentado*.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *A transformação do trabalho*. Campinas, 1988.
- LEVY, Maria Bárbara e SAES, Flávio. "Dívida externa brasileira 1850-1913: empréstimos públicos e privados", in *História econômica e história de empresas* IV.1(2001). São Paulo, Hucitec/ABPHE, 1998.



- LEWIS, Colin. *Public policy and private initiative: railway building in São Paulo 1860-1889*. Londres, 1991.
- M. F. Rodrigues. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo, Melhoramentos.
- MARTINS, Margareth G. "Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934-1956". Tese de Doutorado, História USP, 1995.
- MATTOON, R. "The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil". Tese de Doutorado, Yale University, 1971.
- MATTOS, Ilmar. *O tempo Saquarema discute a construção da cidadania no Brasil em finais do século XIX*.
- PINTO, Adolpho A. *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo, 1977.
- RIBEILL, Georges. "Les fondations strategiques des grandes gares parisiennes", in Karen Bowie (Org.). *Les grandes gares parisiennes du XIX siècle*.
- ROSA, Lea B.R. "A Estrada de Ferro Vitória-Minas, 1890-1940". Dissertação de Mestrado, História-USP, 1976.
- SAES, Flávio. *Ferrovias no Brasil*. São Paulo, Hucitec, 1.
- . "Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company 1900-1930", in F. Mauro. *Transport et commerce em Amerique Latine*. Paris, Hamattan, 1990.
- SINGER, Paul. "O Brasil no contexto do capitalismo internacional, 1889-1930", in Boris Fausto (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo III, v. 1. São Paulo, 1989.
- TELLES, Pedro Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro, 1984.
- TOMANIK, G. *Jundiá: cronologia histórica*. Literaite, 1993.

## Fontes primárias

- ARARIPE, Alencar. *História da Estrada de Ferro Vitória Minas*.
- BECQUÉ, Emile. *L'Internationalisation des capitaux*, Paris, 1912.
- BROMBERGER, H. A. *Les chemins de fer exotiques*. Paris, Ed. Moniteur Economique, 1913.
- REBOUÇAS, André. *Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1938.

## Jornais

- Le Journal*, 19 de julho de 1909, in *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie 1908-1910, t. 28. MAE/Paris.
- L'Argent*, 23 de janeiro de 1911, ANPFVM D 259.
- Le Marché*. 10 nov 1912. p.7 B, 178-3, in *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, t. 31, MAE/Paris.

## Relatórios e correspondências

"Compagnie des Chemins de Fer du Paraná, confidentielle, n° 78", 08 de outubro de 1897, in *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie 1897/1918 tomo 27, MAE/Paris.

"Prefecture de Police Cabinet du Préfet 1er Bureau", in *Direction Politique et Commerciale Série B carton 178 dossier 30d*. Paris, fevrier de 1914, pp. 126/129, MAE/Paris.

ANPFVM 369.

ANPFVM 754 A 31, Alberto Gaston Sengès, engenheiro fiscal, chefe do distrito. *Lettre Officiele n° 48 Confidentiel. Cópia do Relatório do 12º distrito de Inspeção Federal das Ferrovias encaminhado ao Sr. Jose Eustaquio de Lima Brandão. Curitiba, 29 de setembro de 1913*. ANPFVM 754 A 35.

ANPFVM 754 A 35

*Assotiation National des Porteurs Français des Valeurs Mobilie annuaire 1915-1920*, p. 159. *Brésil Economique*, 13 de outubro de 1913.

Carta de Carlos Sampaio para Mr. Egan, 25 julho de 1911. ANPFVM 754

*Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie 1897-1918 Chemins de Fer I dec. 1891, juin 1897, t. 26, MAE/Paris

Exposé Cameron Forbes, receiver BRC aux Comitês Français d'Obligatoires. Paris, 21 de fevrier de 1916, in *Correspondance Politique et Commerciale* Nouvelle Serie t. 23, Chemin de Fer juin 1915-1918, p. 67, MAE/Paris.

M. Paul Serre, vice-consul de 1ère classe chargé de la gérance du Consulat de France à Bahia à son excellence Monsieur Stephen Pichon, senateur et ministre des affaires etrangeres à Paris, *Chemins de fer de état de Bahia et nord est brésilien (5e rapport) reservé* Direction de affaires politiques et commerciales; Sous direction d'Amerique n° 71, t. 32, pp. 70/81, Bahia, 12 de septembre 1913, e Le gerant du consulat de france à son excelence M. le Ministre des Affaires Etrangeres à Paris, *Rapport general sur la Compagnie des chemins de fer fédéraux de l'est brésilien (confidentiel)*. Consulat de France à Bahia Brésil, Direction des Affaires Politiques et Commerciales, Sous Direction D'Amerique, n° 35, Bahia, 1 aout 1912. *Correspondance Politique et Commerciale* Nouvelle Serie tomo 30, MAE/Paris.

Percival Farquhar, *Carta e Relatório encaminhados a M. Cameron Forbes*. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1914 e 7 de junho de 1915. ANPFVM.

Projects des chemins de fer en Santa Catarina. *Correspondance Politique et Commerciale*, Nouvelle Serie, t. 28, dossier 3, de 27 de novembro de 1909, MAE/Paris.

Règlement pour l'Administration au Brésil de la Brazil Railway Company et entreprises subsidiaires.

*Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo no dia 2 de fevereiro de 1868 pelo presidente da mesma Província Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho*.

Relatório Molitor, 1916 ANPFVM.