

**LUCAS MARIANI CORRÊA**

**A atuação do *holding Brazil Railway Company* no Brasil  
(1904-1920).**

**ASSIS  
2019**

**LUCAS MARIANI CORRÊA**

**A atuação do *holding Brazil Railway Company* no Brasil  
(1904-1920).**

**Tese** apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, para a obtenção do título de **Doutor em História** (Área de Conhecimento: História e Sociedade).

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

Bolsista: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

Correa, Lucas Mariani

C824a A atuação do holding Brazil Railway Company no Brasil  
(1904-1920) / Lucas Mariani Corrêa. -- Assis, 2019.

238 f.

Tese (Doutorado em História) - Universidade Estadual Paulista  
(Unesp), Faculdade de Ciências e Letras, Assis.

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira.

1. História Política. 2. Ferrovias - História. 3. Ferrovias - política  
Governamental. 4. Ferrovias - Administração. 5. História Econômica. I.  
Título.



CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: A atuação do *holding Brazil Railway Company* no Brasil (1904-1920)

AUTOR: LUCAS MARIANI CORREA  
ORIENTADOR: EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA



Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em HISTÓRIA, área: História e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA  
PPG/História / UNESP/Assis

Prof. Dr. PAULO CESAR GONÇALVES  
Departamento de História / UNESP/Assis

Prof. Dr. DOMINGO CUÉLLAR VILLAR  
RENFE / Espanha

Profa. Dra. SURAMA CONDE SÁ PINTO  
UFRRJ / Rio de Janeiro

Profa. Dra. ANA LUCIA DUARTE LANNA  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / USP/São Paulo

Assis, 05 de setembro de 2019

Aos meus pais e minha companheira, senhor Antônio, dona Marly e Gisele.

## **AGRADECIMENTOS**

Nenhuma pesquisa se faz sozinha. Todas são a somatória e esforço de diversas pessoas. Esta não é diferente. O que me resta enquanto pesquisador é tentar lembrar os nomes das muitas pessoas que também fizeram e fazem parte desse trabalho, a fim de agradecê-las.

Em primeiro lugar, minha família. Meus pais e minhas irmãs, que me acompanham e dão força desde o princípio, incondicionalmente. Além deles, minha companheira, Gisele, a quem escolhi e fui escolhido para ser família e que está ao meu lado desde o princípio da vida acadêmica. Sempre foi compreensiva com as diversas madrugadas e finais de semana de trabalho e pesquisa, além de ouvir, pacientemente, minhas falas sobre a evolução das pesquisas de iniciação científica, mestrado e doutorado.

À toda minha família, tios, tias, primos e primas, que sempre foram meus momentos de paz, alegrias e rizadas.

Em sequência, meu orientador, Eduardo Romero de Oliveira. Grande professor e pesquisador, que me inspira sempre em buscar o meu melhor e, ao longo de todos esses anos, se tornou um grande amigo.

Muitos amigos passaram por minha vida ao longo de toda essa trajetória, mas alguns são especiais e considero como irmãos: Luís Gustavo Botaro (Gu), Tiago Viotto, Alexandre Simão (Xandinho), Raphael Martins (Charlie), Pedro Victorasso (Pedrão), Mariana (Mari), José Almeida (Zé), Lucina Mattos, Flávio Cucolo (Flavião), André (Andrezão), Frederico Machado (Fredão) e meu querido primo, Gabriel Arvelino de Paula.

A pesquisa, além de conhecimento e aprendizado, me proporcionou conhecer pesquisadores e professores que se tornaram grandes amigos e gostaria muito de evidenciá-los: Prof. Dr. Domingo Cuéllar Villar, Prof. Dr. Juan Carlos, Prof. Dr. Ivanil Nunes.

Aos vários professores que fizeram parte da minha formação, em especial ao Prof. Dr. Paulo Cesar Gonçalves, sempre gentil e solícito quando precisei, além de um grande mentor, desde o período de graduação. Ao prof. Dr. Flávio Saes, Prof. Dr. Paulo Cimó Queiroz, que também me acompanham há muito tempo, sempre colaborando e guiando minhas pesquisas. Ao Prof. Dr. Claudinei Magno Magro Mendes, Prof. Dr. Áureo Busseto, Prof. Milton Carlos Costa, professores de graduação, mas que também me acompanham com seus ensinamentos ainda hoje.

À Prof. Dra. Surama Conde Sá Pinto, que sempre foi muito gentil em ajudar, e que é responsável para que parte dessa pesquisa se desenvolvesse, indicando leituras e fontes.

À Prof. Dra. Ana Lúcia Duarte Lanna, que gentilmente cedeu seu acervo pessoal, extremamente importante sobre a BRC, sem o qual, não seria possível desenvolver a pesquisa.

Ao Prof. Dr. Albert Broder, que também cedeu gentilmente suas anotações, acervo pessoal e informações sobre Farquhar e a BRC.

Ao Prof. Dr. Guilherme Grandi, que sempre contribuiu com dicas desde o mestrado.

Aos companheiros e amigos de pesquisa do Grupo Memória Ferroviária.

Aos funcionários da FCL-UNESP/Assis, que fazem realmente o campus funcionar, em especial ao pessoal da Biblioteca e da Sessão de Pós Graduação, em especial Marcos e o Lino.

Aos funcionários do Arquivo e Biblioteca Nacional e também do Arquivo Histórico do IHGB do Rio de Janeiro.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001



CORREA, Lucas Mariani. **A atuação do *holding Brazil Railway Company* no Brasil (1904-1920)**. 2019. 238 f. Tese (Doutorado em História). – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 2019.

## RESUMO

Em 1904, chegou ao Brasil um grupo de empresários a fim de investirem e explorarem o transporte ferroviário. Tiveram como principal representante Percival Farquhar, que desempenhou atividades que foram desde os serviços públicos, como distribuição de energia, até o transporte. Em 1906, o grupo cria a *Brazil Railway Company*, um *holding*, e assume a grande maioria das concessões das ferrovias brasileiras. Suas atividades estavam concentradas principalmente no Sul e Sudeste do país. A administração de Farquhar chegou até os anos de 1920, quando mudam a gestão devido a uma crise econômica. A *Brazil Railway Company* tem características peculiares: desenvolveu, além do transporte ferroviário, a colonização e atividades extrativistas, como a exploração da madeira no Sul e carne bovina congelada. Nossa pesquisa tem por intuito estudar as atividades ferroviárias desse *holding* no Sul e Sudeste do país, entre os anos 1904 até 1920. Utilizamos como fonte os documentos oficiais da própria empresa, periódicos e Relatórios Ministeriais, além de documentações pessoais, como cartas e Ofícios de Farquhar e outros membros do grupo.

**Palavras – chave:** Ferrovias. *Brazil Railway Company*. *holding*. séc. XX. Região Sul.

CORREA, Lucas Mariani. **The holding company's operations Brazil Railway Company in Brazil (1904-1920)**. 2019. 238 f. Thesis (Doctorate in History). – São Paulo State University (UNESP), School of Sciences, Humanities and Languages, Assis, 2019.

#### ABSTRACT

In 1904, a group of businessmen arrived in Brazil to invest and explore rail transport. Their main representative was Percival Farquhar, who performed activities ranging from utilities such as power distribution to transportation. In 1906, the group creates Brazil Railway Company, a holding company, and takes over the vast majority of Brazilian railroad concessions. Its activities were concentrated mainly in the South and Southeast of the country. Farquhar's administration arrived until the 1920s, when management changed due to an economic crisis. The Brazil Railway Company has peculiar characteristics: it has developed, in addition to rail transportation, colonization and extractive activities, such as the exploitation of timber in the South and frozen beef. Our research aims to study the railway activities of this holding in the South and Southeast of the country, from 1904 to 1920. We use as source the official documents of the company itself, periodicals and Ministerial Reports, as well as personal documentation, such as letters and Crafts of Farquhar and other members of the group

KEYWORDS: Railways. *Brazil Railway Company*. *holding*. 20th century. South of Brazil.

Introdução.....	11
PARTE UM: O Estado brasileiro: diretrizes e políticas de transporte ferroviário .....	26
CAPÍTULO 1. Políticas e diretrizes governamentais: consolidação republicana, colonização e desenvolvimento econômico. ....	27
1.1 São Paulo.....	36
1.2 Santa Catarina.....	40
O Contestado .....	47
1.3 Rio Grande do Sul .....	49
CAPÍTULO 2. Diretrizes governamentais ferroviárias: A atuação do corpo técnico do Governo Republicano .....	56
2.1 Corpo técnico do/no Estado Republicano.....	56
2.1.1 São Paulo e a Secretaria de Agricultura, Viação e Obras Públicas.....	59
2.1.2 Engenheiros políticos: Santa Catarina e Rio de Janeiro. ....	68
2.2. Engenheiros, política e ferrovias: o <i>modus operandi</i> do corpo técnico do estado Republicano. ....	71
2.2.1. Ferrovias como ordem e progresso.....	71
2.2.2. As estratégias do corpo técnico do Estado .....	85
PARTE DOIS: A atuação e gestão das atividades da <i>Brazil Railway Company</i> . ....	98
CAPÍTULO 3. A chegada do Holding ao Brasil: contexto político e econômico .....	99
3.1. A formação de um cenário conflituoso .....	99
3.2. A formação do grupo “fundador” da <i>Brazil Railway Company</i> .....	119
CAPÍTULO 4. A atuação da <i>Brazil Railway Company</i> no Brasil: da gestão Farquhar à Francesa. ....	125
4.1. Conhecer para conquistar: “Diplomacia Moderna” e constituição da <i>Brazil Railway Company</i> .....	125
4.2. Programa Farquhar e modus operandi da BRC: Dos anos iniciais até 1914. ....	147
4.3. Mudanças de gestão: do <i>Reciver</i> à administração Francesa (1915-1920) .....	184
Considerações Finais .....	206
REFERÊNCIAS .....	214

## Introdução

Atualmente no Brasil, a maior parte das estruturas relacionadas ao transporte e escoamento de produtos é realizada na chamada parceria Público-Privada. Em todo território vemos as linhas férreas, fluviais e rodoviárias, sendo exploradas por empresas particulares especializadas na gestão de cada tipo de transporte. Além disso, a administração de Portos e Aeroportos também ocorre no mesmo formato. Nessa perspectiva, cabe ao Estado brasileiro o papel de fiscalizador, algo muitas vezes criticado por ser ineficiente.

Ao analisarmos a História do país, principalmente buscando as raízes do surgimento desse modelo de concessão de direito à exploração do setor de transporte e infraestrutura (sem falar dos serviços públicos básicos), nos deparamos com uma longa trajetória, possivelmente desde a Colônia. Contudo, em vista da estrutura e transportes citados, fica evidente que são heranças do final do século XIX.

Nossa pesquisa se deu, em partes, no intuito de analisar as raízes dessa relação Público – Privada. A fim de chegarmos a possíveis explicações, buscamos compreender os meandros do desenvolvimento de uma empresa particular, a *Brazil Railway Compay*. Esta companhia atuou no setor de transportes e serviços públicos e acabou se relacionando estritamente com membros do governo, criando um mecanismo de gestão, que previa e garantia ganhos para ambos os lados.

A fim de entendermos melhor essa problemática, voltamo-nos ao período de consolidação da República. Nessa época, o mundo vivia o momento da *belle époque*, no qual a ciência e a grande evolução tecnológica estavam em pleno vigor. As Exposições Universais demonstravam máquinas, técnicas e inventos cada vez mais sofisticados (Cf. COSTA; SCHWARCZ, 2000, p. 15 – 25; SEVCENKO, 1998, p. 7-36). No Brasil, não poderia ser diferente, ainda mais se levamos em consideração a consolidação do Partido Republicano no poder e que visavam o desenvolvimento do país em vista dessa dinâmica socioeconômica mundial.

As políticas republicanas iniciais foram voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura do território. Em vista disso, pode-se destacar como infraestrutura: a ocupação/colonização não indígena do território; a interligação dos estados por meio do transporte e informação (principalmente ferrovia e telégrafo); e o desenvolvimento

econômico (beneficiando a agricultura de exportação) e tornaram-se eixos estratégicos. De modo geral, o Governo visava à integração e ocupação dos “sertões” ou espaços “vazios” brasileiros.

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

No entanto, tais anseios não eram novidades. A preocupação em interligar o território brasileiro e ocupar os “vazios” vinha desde o período Imperial. Gilmar Arruda afirma que as propostas de ocupação estavam presentes desde o século XIX, e até mesmo anteriormente. Com a preocupação de assegurar os limites de seu território, os portugueses já identificavam os espaços não explorados e distantes como “vazios”, “sertões”. Porém, salienta que no período inicial de consolidação da República, esses questionamentos e preocupações de integridade nacional retornam com força entre os ideários das elites dirigentes (Cf. ARRUDA, 2000, p. 103 e AMADO, 1995, p. 145-151).

Por outro lado, a cidade se tornaria o ponto de partida para distinguir o progresso do atraso, sendo o símbolo do “civilizado” (Cf. SCHWARCZ, 2012, p. 19-29 e ARRUDA, 2000, p 18-19). Nesse sentido,

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

Em complementação ao urbano, o meio de transporte, no caso a ferrovia, aparece como solução aos problemas considerados como “atraso”. A fim de desenvolvê-las, o governo Imperial inicia a adequação e criação da legislação ferroviária (Cf. QUEIROZ, 2004).

Contudo, por se tratar de um empreendimento com a implantação de custos elevados, o Governo Imperial determinou que as ferrovias pudessem ser construídas por iniciativa privada por meio de concessões. De acordo com a legislação, o concessionário teria diversos direitos. Construir ferrovias no Brasil foi durante muitos anos, nas palavras de Castro, “um grande negócio, para nacionais e estrangeiros”. A partir da legislação de 1857, o governo passou a garantir juros sobre o custo estimado da ferrovia, entre 5% a 7%. Se a empresa tivesse déficit, receberia a diferença. No entanto, se o saldo fosse superior a 8%, a companhia repartiria os excedentes com o Estado, se fosse superior a 12%, por três anos consecutivos, teria que reduzir as taxas cobradas (CASTRO, 1979, p. 47).

Além do privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria isenção de impostos para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas e carvão. A empresa contaria com o privilégio de zonas, através das quais ela teria o direito de explorar áreas vizinhas aos trilhos, de ambos os lados e outra empresa ferroviária não poderia desenvolver qualquer atividade nessas áreas. Essas garantias e privilégios, cedidas por meio de concessões, poderiam ter a validade de 50 a 90 anos. Transcorridos 30 anos, o governo tinha o direito de rever o contrato e reaver a ferrovia, podendo explorá-la, dar esse direito a outros concessionários ou renovar o contrato. Essas terras ainda poderiam ser exploradas e deveriam ser colonizadas (Cf. CANO, 1977; CASTRO, 1979, p. 47-48 e PEREIRA, 2010, p. 21-22).<sup>1</sup>

Visando garantir o desenvolvimento de infraestrutura, surgem também concessões de todos os serviços, desde empresas de colonização, passando por serviços básicos, como a distribuição de energia, água e de transporte. Durante o período inicial Republicano, a chamada Primeira República, isso se intensifica. O governo buscava, além do já mencionado, manter a economia baseada no café em funcionamento, sempre buscando novas ofertas e fontes de capitais. Desse modo, num momento em que os mercados internacionais de capitais e empreendedores estão à procura de novas aplicações, o Brasil cria amplas facilidades para a

---

<sup>1</sup>José Carlos Ziliani disserta que as ações de “desbravar” os sertões tornam-se um empreendimento econômico, uma vez que várias atividades passam a ser desenvolvidas nessas regiões e com garantias oferecidas pelo governo, como, por exemplo, a exploração de madeira, além do loteamento e venda de terras (ZILIANI, 2010, p. 35).

penetração do capital estrangeiro. Conjunturas gerais que atraíram os empreendimentos do grupo do qual fazia parte Percival Farquhar e que vieram a formar a *Brazil Railway Company* em 1906, o foco dessa pesquisa (Cf. VILLELA, SUZIGAN, 1973, HOLLOWAY, 1984 e SAES, 1986 e 1988).

Esse grupo chegou ao Brasil para investir em ferrovias e serviços públicos. Em 1904, iniciam suas atividades nos serviços públicos do Rio de Janeiro, criando a *Rio de Janeiro Light and Power Co.*<sup>2</sup> Esse ano, 1904, é um dos marcos de nosso recorte temporal de pesquisa, não apenas pelo fato de marcar a chegada do grupo ao Brasil, o qual pretendemos analisar, mas porque será o momento que colocaram já em prática o *modus operandi* da Gestão que será dirigida por Farquha, vindo a se relacionar com membros do Governo.<sup>3</sup>

Ao formarem a *Light*, um grupo de empresários nacionais se oporia. Dentre eles citamos Gaffrée e Guinle, os donos da Companhia das Docas - concessionários da exploração do Porto de Santos - e que também investiam em distribuição de energia e bondes. Essa oposição viria a culminar em uma forte oposição ao grupo da *Brazil Railway* nos anos de 1910. Nesse período inicial, com experiências passadas em concessões públicas, conseguiram assumir diversas empresas ferroviárias e outras atividades econômicas.

De acordo Flávio Saes (1988, p.26), viria assumir as características de *holding* já que “por meio de participação acionária, ela controlava amplo conjunto de outras empresas”. Por controlarem empreendimentos de distintas atividades econômicas, torna-se muito difícil a realização de uma análise completa. Nesse sentido, a fim de delimitarmos, pesquisaremos principalmente os empreendimentos ferroviários na região Sul e Sudeste do país, já que durante os primeiros decênios do século XX, obtiveram o controle de diversas empresas de estradas de ferro

---

<sup>2</sup> O grupo do qual Farquhar fazia parte era formado por grandes empreendedores, em sua maioria, investidores e criadores de empresas ferroviárias, atuando em outros países da América Latina, como Cuba e Guatemala (Cf. GAULD, 2006).

<sup>3</sup> Em alguns estudos, que contemplam empreendimentos desse Grupo, e mesmo em nossa pesquisa de mestrado, foi possível constatar que nos periódicos do período, o grupo passou a ser denominado de Sindicato Farquhar (Cf. SILVA, 1999; VALENTINI, 2009; SAES, 1986; CORREA, 2014).

brasileiras nessas regiões e em outras, atingindo um total de aproximadamente 11 mil quilômetros de extensão de linhas (Cf. SAES, 1988 E GAULD, 2006).<sup>4</sup>

Entretanto, para o empreendimento ferroviário dar certo, era preciso cargas e pessoas para o transporte. Por isso era preciso criar uma infraestrutura a fim de garanti-lo. Soma a isso o fato de a legislação e as propostas do governo favorecerem a criação de infraestrutura, colonização e dinamização econômica, ou seja, era possível criar um complexo sistema de exploração econômica, criando a possibilidade de desenvolver uma cadeia de atividades secundárias, todas interligadas e interdependentes (Cf. CORREA, 2014; VALENTINI, 2009).

Criada no ano de 1906 nos Estados Unidos da América, no estado de Maine, foi capitalizada no valor de quarenta milhões de dólares. De acordo com Saes, nesse estado estadunidense havia total liberdade para constituição de empresas acionárias, sem “a integralização em dinheiro de qualquer parcela do capital”. Diferentemente do Brasil, que exigia pelo menos 10% do capital. A partir desse momento, a *Brazil Railway* iniciaria suas atividades (SAES, 1988, p.27).

Iniciaram seu empreendimento se baseando em três atividades: transporte (que era a atividade principal), a colonização (para atrair pessoas para trabalhar nos empreendimentos e gerar movimentação de capital) e atividade econômica de infraestrutura e/ou de base, como o extrativismo da madeira e serralherias para a venda de dormentes para ferrovia, ou para carvão. No caso do Sul, além da ferrovia, teria a *Southern Brazil Lumber&Colonization Company* que desempenharia atividades de colonização e exploração da Araucária (VALLENTINI, 2009; SILVA, 1999).

De modo geral, mantiveram relações econômicas para o levante de capital e especulação de ações, títulos e debentures com as Bolsas, bancos e financeiras na Europa, principalmente França e Londres. Esse modelo de empresas acionárias será muito comum nesse mesmo período. O Brasil será inundado por sociedades acionárias. De acordo com Rudolf Hilferding (1963), essas empresas visariam o que

---

<sup>4</sup> De acordo com a bibliografia, esse grupo de empresários desenvolveriam empreendimentos em diversos outros países da América Central e Sul, sendo o primeiro, enquanto grupo, em Cuba. A ferrovia sempre era a atividade principal e a que possibilitaria as demais concessões dos governos (Cf. SAES, 1988; GAULD, 2006, VALENTINI, 2009; SILVA 1999).



ele descreve como “ganho fundador”. Ou seja, estaria embutido na especulação desse momento, não apenas os juros, mas o lucro dos empresários.

Entretanto, conforme já havia alertado Saes, no Brasil isso ocorre de forma muito mais intensa. Nessa perspectiva se constrói nossa Tese. Conforme demonstraremos, esse grupo teria criado um sistema de lucro fundador de modo muito mais exagerado, garantindo um poder especial e com ele o controle e o principal montante de lucro gerado nas distintas subsidiárias. Para que isso fosse possível, implantou no Brasil um modelo de exploração de empresas ferroviárias distintas das que atuavam no país. Teriam introduzido os moldes de companhias férreas dos EUA, transformando as estradas de ferro de atividades econômicas, que obtinham lucro com a operação, em elementos simplesmente especulativos.

Além disso, com esse modelo estadunidense, demonstraremos que criaram uma administração profissionalizada. Havia profissionais técnicos para cada setor e ramo de atividades. Isso difere das ferrovias nacionais, em que os grandes acionários controlavam e geriam a empresa (Cf. SAES, 1986, p. 86-87; CASTRO, 1979, 100-101). Cabe ressaltar que o grupo também teve como estratégia a absorção na diretoria de seus empreendimentos de pessoas que pudessem ser importantes para o sucesso dos negócios.

Nessa perspectiva, o grupo criou elo com membros do governo brasileiro desde o início de suas atividades, satisfazendo contratos e os anseios do Estado Republicano. Isso nos leva a necessidade de também compreender a dinâmica da relação público-privada. Já que demonstraremos que as propostas do governo Republicano se moldaram nessa relação, uma vez que no período analisado foi possível notar que grande parte da execução de desenvolvimento de infraestrutura foi repassada a esse grupo de investidores estrangeiros. Todavia, notamos também que essa relação se tornou uma via de mão dupla, ou seja, mesmo que de modo desbalanceado pendendo à empresa, o governo, ou seus membros, também conseguiram atingir o que propuseram, em termos de propostas de estruturação do território, ou mesmo na vida pessoal.

Com isso, a *Brazil Railway* dominou um grande número de atividades de transporte e serviços públicos no Brasil até por volta de 1914. Isso ocorreu por conta dos impactos econômicos causados pela Primeira Guerra Mundial, levando a uma

crise econômica. Até esses anos iniciais da Guerra, o grupo era dirigido por Percival Farquhar. Somando-se a crise, o grupo irá enfrentar uma campanha contrária em periódicos, despertando a desconfiança do governo brasileiro e dos locais que levantavam capitais. Essa campanha será liderada pelos donos da Companhia das Docas e pela *São Paulo Railway*, que temia ser absorvida pelo *holding*, além de haver uma disputa direta pelo mercado brasileiro entre britânicos, alemães, franceses e EUA. Por fim, Farquhar e todo o grupo serão afastados, iniciando outra gestão, que dará um caráter de empresa financeira (SAES, 1986; SAES, 1988, 37-40 e CORRÊA, 2014, 110-118).

No entanto, mesmo com as mudanças de gestão, manter-se-ia a dificuldade em manter os empreendimentos com lucros. Com isso, no ano de 1920, perderiam boa parte do controle sob as empresas ferroviárias. Assim, delimita-se nosso outro marco temporal, 1920. Contudo, a *Brazil Railway* continuará atuando por vários anos, e Farquhar também, porém em outros ramos e não pretendemos ir além desse período e atividades desse empresário.

Ao nos propormos a estudar uma empresa ferroviária, temos que levar em consideração que o tema já foi amplamente discutido. A temática das estradas de ferro já foi debatida em diferentes perspectivas das áreas de pesquisa histórica e mesmo outras áreas e disciplinas. Até o ano de 2017, em um levantamento realizado por nós e nosso orientador, registramos um total de 340 trabalhos acadêmicos (dissertações e teses) que se dedicaram à temática, sem contar a grande quantidade de artigos e livros publicados (Cf. OLIVEIRA & CORREA, 2019).

Na História Econômica, a que mais se dedicou à temática na historiografia, em grande parte dos estudos até os anos de 1980, associava a ferrovia como apêndice da agricultura. Ou seja, as empresas férreas seriam criadas e se desenvolviam apenas a partir do acúmulo do capital excedente da agricultura (principalmente da cafeicultura).

Dentro dessa perspectiva, podemos citar Odilon Matos. Sua obra ainda hoje é de grande importância e crucial para a temática. Buscou dissertar sobre a trajetória das ferrovias paulistas, associando o desenvolvimento ferroviário como paralelo ao

crescimento da produção cafeeira no Estado de São Paulo. Ou seja, a malha ferroviária paulista seguia a cultura cafeeira (MATOS, 1990).<sup>5</sup>

Thomas H. Holloway e Pierre Monbeig, mesmo dedicando poucas páginas à problematização das ferrovias, também as relacionam estritamente à expansão da cultura cafeeira. Além das ferrovias, relacionam o povoamento do interior do estado paulista ao desenvolvimento da cafeicultura (HOLLOWAY, 1984; MONBEIG, 1984). Outro autor que também retrata a relação da ferrovia com a cafeicultura é Flávio Saes. Abordando o período que compreende de 1870 a 1940, referência a intrínseca relação café, ferrovia e população. De acordo com Saes, haveria uma dependência da ferrovia e do povoamento em relação ao café, afirmando que o desenvolvimento populacional segue a expansão cafeeira (SAES, 1981, p. 37-67).<sup>6</sup>

Ainda em estudos de história econômica, mas não associando a ferrovia apenas ao capital excedente da agricultura, aparecem duas obras importantes, outra de Flávio Saes e a de Ana Célia Castro. Já mais próximo de nossa proposta, Saes (1986) irá salientar que, em finais do século XIX, havia uma contradição latente entre a ferrovia e a agricultura. As ferrovias, enquanto empresas, buscavam seus próprios objetivos de rentabilidade. Esse autor ainda demonstra como se deu a relação entre o público e o privado nos serviços públicos e como essa relação foi vantajosa para ambos os lados, Estado e empresas ferroviárias. Já Castro (1979), se valerá das ferrovias para compreender a entrada de capital estrangeiro no Brasil. Visando a mudança de suas características na passagem do século XIX para o XX, ela propõe uma divisão da história ferroviária brasileira em duas grandes ondas. A primeira se estende da década dos anos sessenta, do século XIX, até 1902 e outra grande periodização a partir de 1903 até 1913,<sup>7</sup> sendo essa segunda fase a que se insere nosso objeto de pesquisa.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Odilon Matos divide a história ferroviária em quatro fases. A primeira a dos ensaios fracassados. A segunda das concessões de zonas de privilégio e garantia de juros. A terceira, a partir de 1880, onde as empresas ainda possuem privilégios de zona, mas dispensaram a garantia de juros. E a última, já no período Republicano, descreve como as empresas em total liberdade, sem proteção do Estado, a construção livre a qualquer um (MATOS, 1990, p. 65-69).

<sup>6</sup> Saes nessa obra ainda relacionará o declínio das principais companhias de estrada de ferro paulista ao declínio econômico da cafeicultura (SAES, 1981).

<sup>7</sup> De acordo com Castro, durante esse período haveria uma mudança nas características das empresas ferroviárias no Brasil. Iniciam-se verdadeiros sistemas ferroviários sob o comando de grandes empresas estrangeiras, uma réplica do sistema de *merger* característico dessa fase nos Estados Unidos. As ferrovias passam a ser administradas por profissionais e não mais pelos organizadores e financiadores. Surge uma nova força econômica nesse setor no Brasil, que era

Em estudos posteriores, possibilitando uma discussão e compreensão mais amplas, podemos destacar as obras de Paulo Cimó Queiróz (1997 e 2004) que permearam entre as teorias/metodologias econômicas e políticas da História. Na tentativa de compreender e analisar a ação do Estado com empresas ferroviárias e investidores privados, Queiroz problematiza as ações e relações de poder envolvidas na criação da ferrovia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Não obstante à Saes (1986), o autor ressalta a relação de interesses públicos e privados. Nessa dinâmica, revela haver, por um lado, os interesses públicos – as políticas de segurança nacional, ocupação dos “sertões” brasileiros – e por outro, os interesses privados - explorar uma atividade econômica. Por fim, define que as ferrovias no Brasil, mesmo que em menor grau, sempre tiveram em seus projetos anseios políticos nacionais.

Já em uma análise diferente das anteriores, alguns pesquisadores como Francisco Foot Hardman,<sup>9</sup> Maria Inês Malta Castro e Gilmar Arruda, embasados em diferentes aportes teóricos, problematizam o processo de implantação das ferrovias no Brasil, na tentativa de compreenderem as mudanças no imaginário em determinados espaços geográficos. Demonstram que em determinado momento, a ferrovia contribuiu para os ideais republicanos e camadas dominantes do país para instaurar a ideia de progresso. Porém, demonstram que, na prática, o progresso e a mudança dos espaços concretamente não ocorriam (HARDMAN, 2005; CASTRO 1993; ARRUDA, 2000).

Parte da bibliografia ainda problematiza o tema em relação ao processo de urbanização dos espaços onde houve desenvolvimento ferroviário, como Gilmar Arruda e Nilson Ghirardello. Esses pesquisadores associam a ferrovia enquanto

---

dominado por ingleses, que é a presença de Farquhar e a *Brazil Railway Company*. Além disso, segundo essa pesquisadora as companhias ferroviárias estariam carregadas de obrigações, somando um capital muito superior ao capital inicial investido e a maior parte desse capital era levantado em Londres (CASTRO, 1979, p 100-101).

<sup>8</sup> Oswaldo Truzzi ressalta que próprias ferrovias foram geradoras de indústrias, o que ele chama de ‘caráter industrializante’ da ferrovia. Estas indústrias são para o próprio funcionamento da empresa ferroviária, como oficinas mecânicas, forjarias. Além de proporcionarem a industrialização, o autor também relaciona estas indústrias como locais de especialização da mão-de-obra, fator importante para o desenvolvimento industrial (TRUZZI, 1986, 195).

<sup>9</sup>Hardman retrata como a sociedade em processo de modernização buscava o novo e, neste sentido, demonstra o que ele denomina de fantasmagoria. Essa seria a rapidez das transformações ocorridas na sociedade, e de como tudo é esquecido e deixado à margem pelo novo. Nessa perspectiva, a ferrovia também se tornaria uma fantasmagoria, pois o símbolo que ela representava antes, de progresso, de modernidade, é deixado no vazio, no imaginário popular (HARDMAN, 2005)

responsável pela colonização e formação dos denominados “sertões”, principalmente no Estado de São Paulo. Dissertam que o anúncio da chegada da ferrovia mudava completamente o cenário, surgindo núcleos urbanos, desenvolvendo atividades econômicas, transformando o cenário natural (ARRUDA, 2000; GHIRARDELLO, 2002).<sup>10</sup>

Há também trabalhos sobre as estradas de ferro que se enquadram na ótica e problemáticas da História de Empresas. De acordo com Eulália L. Lobo, a história empresarial no Brasil se ampliaria a partir dos anos de 1970. Essa pesquisadora identifica as seguintes linhas:

[...] a de inserção no contexto socioeconômico; a de estudos de caso, procurando desvendar as estratégias dos empresários, questionando e relativizando visões já consagradas pela historiografia sobre a origem da indústria, papel dos empresários, ações do Estado; e a do empresário através dos órgãos de classe (LOBO, 1997).

Eulália Lobo afirma que, além das diferentes linhas de análise, ainda existe uma variada tipologia das empresas: públicas e privadas, patrimoniais ou acionárias, agrícolas e urbanas, industriais, comerciais, financeiras, micro, média e macro (LOBO, 1997). Dentro dessa perspectiva, temos dois trabalhos pioneiros sobre ferrovias: o de Célio Debes (1968) e o de Fernando Azevedo (1953). Existe ainda uma vasta historiografia sobre as companhias ferroviárias, que se tornaram mais recorrentes a partir dos anos de 1970 até os dias mais atuais (Cf. MATTOON JR., 1971; ROSA, 1976; PETRATTI, 1977; DIAS, 1981; EL-KAREH, 1982; MARTINS, 1985; PAULA, 2000; NUNES, 2005; GRANDI, 2007, CORREA 2014).

Entre abordagens mais recentes que estudam a ferrovia pode-se notar pesquisas que vão desde o estudo de gêneros até a problematização por meio das teorias da micro-história.<sup>11</sup> Por fim, entre essas novas abordagens, podemos citar a

<sup>10</sup> Nilson Ghirardello disserta que a ferrovia se tornou uma empresa que desempenhava diversas atividades econômicas, como uma empresa de colonização, pois além de vender gado, vendia também loteamentos para formar cidades em suas margens e movimentar o comércio da região. Nesse sentido, as empresas ferroviárias planejavam as cidades antes de suas expansões de trilhos. Assim, compravam, ou conseguiam por meio das concessões, as áreas por onde passaria a linha férrea, e as loteavam (Cf. GHIRARDELLO, 2002).

<sup>11</sup> Podemos destacar a obra de Lídia Maria Vianna Possas, cujo estudo traz uma nova perspectiva de análise do mundo ferroviário, tomando como ponto de partida as relações criadas nesse universo, e dando especial atenção às questões que envolvem a participação das mulheres, a partir do universo de trabalho na ferrovia do Oeste Paulista, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nos anos de 1930 a

obra organizada por Cristina Campos, Eduardo Romero de Oliveira e Maria Lucia C. Gitahy. Ela é resultado de uma coletânea de artigos que envolvem diversos temas, indo desde a discussão sobre a formação das cidades, inovações tecnológicas e a concepção do imaginário relacionado com a criação de tecnologia e infraestrutura. Há também, alguns artigos dedicados à temática da ferrovia. Esses têm em comum as novas abordagens que envolvem esse objeto de pesquisa. Dentre elas, está a discussão da inovação tecnológica da ferrovia, o avanço industrial causado por ela, a discussão de memória e as diversas atividades econômicas que ela exercia, ou seja, assinala não apenas a sua relação com a cafeicultura (CAMPOS; OLIVEIRA; GITAHY, 2011).<sup>12</sup>

Feito tais explanações sobre a historiografia, podemos determinar que a nossa proposta de pesquisa, em partes, partiu da análise e metodologias da História da Empresa. Em vista disso, cabe salientar que em termos metodológicos, a historiografia empresarial baseia-se na tipologia documental estipulada por Bertrand Gille. De acordo com esse pesquisador, teriam importância para a história da empresa, documentação referente à formação, produzida pelos conselhos, direção geral, patrimônio, material de serviço, suprimentos, estoques, produção, serviço financeiro, contabilidade, correspondência, jurisprudência, pessoal, serviços de estudos e comerciais (MAURO, 1974).

Em vista dessa proposta tipológica documental, vale ressaltar que, inicialmente, a história empresarial era basicamente uma ramificação dos estudos das ciências econômicas, o que não responderia nossas indagações. Assim, partiremos da compreensão de Ciro Flamarion Cardoso (1976), Maria Bárbara Levy (1994) e Eulália Lobo (1997), que atentam para a necessidade de compreensão da

---

1940. O foco central de sua análise se concentra nas “mulheres que viveram junto com os trens e trilhos” na cidade de Bauru, na perspectiva de “apreender as possibilidades de transformação, de mudanças sociais”, além das representações que sobre elas acabam sendo imputadas pela sociedade (POSSAS, 2001). Utilizando a micro-história para problematizar a ferrovia, podemos destacar o trabalho de André Luiz da Silva, que se utiliza da ferrovia para compreender o envolvimento e julgamento de uma importante figura de uma empresa ferroviária, que foi acusado pela memória coletiva de ser o responsável pelo fracasso de uma empresa e determinada região (SILVA, 2013).

<sup>12</sup> Os artigos referenciados são: ***O público e o privado na expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo no início do século XX***, de Sidney Piochi Bernardini; ***Cidades e Ferrovia***, de Nilson Ghirardello; ***Ferrovia e Urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962)***, Cristina de Campos; ***Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1957)***, de Eduardo Romero de Oliveira e Fernanda Henrique Aparecida da Silva.

história da empresarial de modo mais ampla, ou seja, da estrutura social em que a empresa se insere.

De acordo com Lobo (1997), no caso da experiência brasileira, as principais séries documentais são livros manuscritos de atas das assembleias de acionistas, de atas das reuniões da diretoria, de atas do Conselho Fiscal, diários e livros de contabilidade, folhas de pagamento, fichas de operários, relatórios anuais das empresas. Também teria importância a correspondência entre os representantes das empresas, fornecedores, consumidores, governo, os contratos e recibos.

Ainda, como bem observa Eulália Lobo, sobre o porquê da importância dessa documentação,

Os livros de atas informam sobre decisões relativas a investimento, lucratividade, rendimento, política e estratégia do aproveitamento da mão-de-obra. Os diários e livros de contabilidade fornecem dados sobre inversões, produção, lucros e inclusive sobre tecnologia usada. Os relatórios anuais dão uma visão de conjunto da atividade da empresa, do setor a que ela pertence e das conjunturas a curto prazo, tanto políticas como econômicas. As fichas dos operários e funcionários propiciam um panorama do perfil da mão-de-obra, dos salários, das fases de recessão (através das demissões) e de expansão (novas admissões). Encontram-se ainda estatutos, livros de registro de acionistas que permitem analisar a origem dos empresários, livros de procuração e de investimento (LOBO, 1997, p. 320-321).

Visto esse breve balanço historiográfico, salientamos que ainda existe espaço para a releitura das temáticas (História Ferroviária e da Primeira República) e buscaremos nos enquadrar e analisar nosso objeto, no intuito de responder algumas inquietações ainda não correspondidas.

De modo geral, para cumprir nosso objetivo de compreender a complexa atividade do *holding Brazil Railway Company* no Brasil, dividimos nossa análise de todo recorte temporal proposto (1904-1920) em dois momentos: de 1904 até 1915 (período de criação da empresa, levantamento de capital, implantação em nível nacional e quando inicia e ganha força a campanha contrária a Farquhar) e de 1916 até 1920 (crise financeira, mudança administrativa e crise na relação com o governo).

Para tanto, utilizamos como fonte os documentos oficiais da *Brazil Railway Company* e das empresas subsidiárias que faziam parte do *holding*. Entre esses

podemos destacar os Relatórios Anuais, Ofícios, correspondências do próprio Farquhar para pessoas de importância política do período, outros empresários e membros ou funcionários do *holding*, Correspondências de outros membros do Grupo fundador. Além desses, nos valemos ainda das entrevistas com o Farquhar, realizada pelo autor de sua Biografia, Charles Gauld (2006), encontrada no Arquivo Nacional. Nessas entrevistas, que datam anos de 1950, antes do seu falecimento, o empresário discute sobre seus investimentos no Brasil, suas propostas e o que ambicionava.

Para analisar e compreender a relação da empresa com o governo utilizamos as fontes oficiais, como os Relatórios Ministeriais e de Secretarias. A parte que compete ao governo Federal foi baseada nos Relatórios do Ministério da Agricultura e do Ministério de Viação e Obras Públicas, além dos Relatórios de Inspeções. Além deste material, utilizamos também periódicos do período, principalmente o jornal *O Estado de São Paulo* e o periódico *Brazil Ferro – Carril* (1910-1927), entre outros.

Outro importante conjunto documental utilizado foi o que se encontra nos *Archives Nationales*, na França. No Arquivo francês estão os *Archives Ministère des Finances e Ministère des Affaires Etrangères*, onde estão depositados os Relatórios Anuais da empresa, para os acionistas e outros documentos referentes ao levantamento de capital e administrativo, principalmente os referentes a depois da mudança administrativa. Tivemos contato com essa documentação por meio digital, com a valorosa ajuda do Professor Albert Broder (França) e, em grande parte, por meio do acervo particular da professora Ana Duarte Lanna (USP).

Além das metodologias da História de Empresa, nos valeremos ainda para realização dessa pesquisa e compreensão de uma empresa de transporte ferroviário, o proposto por Paulo Queiroz e Alcides Goularti:

[...] pelas vias de comunicação, de qualquer tipo ou natureza, não somente se realizam as trocas comerciais e econômicas; se provêm de recursos e gêneros alimentícios as populações urbanas, se estabelece a ligação entre os centros de consumo e os de produção, se atende às comunicações dos exércitos, ao transporte e ao abastecimento de tropas, como ao tráfico internacional de viajantes, mas também se produz e se intensifica a propagação de ideias e de culturas diferentes, se fecundam as civilizações, umas pelas outras [...]. Não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura, as ideias e os costumes que



circulam ao longo dos caminhos (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011, p 101).

Não obstante, Saes também nos guia ao determinar a importância em compreender a ferrovia não apenas como um apêndice da agricultura, mas algo a ser compreendido e que tem sua importância por si só. De acordo com esse pesquisador, em finais do século XIX as ferrovias já buscavam objetivos financeiros distintos da agricultura (Cf. SAES, 1986). Assim buscaremos compreender nosso objeto.

Em vista da compreensão de “sertão”, ou espaços “vazios” e “oeste”, partimos da compreensão de que, primeiramente, em termos geográficos e de nossa pesquisa, inclui-se dentro dessa denominação o Oeste paulista, o antigo estado de Mato Grosso, até o Amazonas. Esses locais eram tidos como “desabitados” pelo governo brasileiro e pela população.<sup>13</sup> Assim, partimos da ideia de que ele sofreu diversas ressignificações ao longo das mudanças nas sociedades.<sup>14</sup> As propostas de ocupação desses espaços “vazios” ou “oestes” estavam presentes desde o século XIX e até mesmo anteriormente, chegando ao período Republicano (Cf. ARRUDA, 2000, p. 103 e AMADO, 1995, p. 145-151).<sup>15</sup>

O trabalho que se segue foi dividido em duas partes. A primeira dedicada à compreensão das propostas e diretrizes governamentais voltadas à colonização, desenvolvimento econômico e dos meios de comunicação e transporte dos três estados. Dividida em dois capítulos, sendo o primeiro dedicado à compreensão do desenvolvimento dos ideais republicanos em cada um dos estados (São Paulo, Rio Grande do Sul e Santa Catarina), o desenvolvimento da economia, colonização e

---

<sup>13</sup> Cabe observar que, na maioria dos casos, existia nesses locais populações indígenas e uma pequena parcela de moradores que tentaram “ocupar” essa região anteriormente às políticas de colonização do governo republicano.

<sup>14</sup> Nesse sentido, José Carlos Ziliani também contribui ao afirmar que esses termos foram construções simbólicas “para representar determinados espaços, em geral desconhecidos ou conhecidos precariamente”. São lugares imaginados, construídos e postos em articulação com a colonização. Esse autor observa que a ideia do “sertão” surgiu para determinar o lugar do(s) outro(s), sempre de forma generalizante e homogeneizante. Essa determinação se dava de forma depreciativa e negativa sobre esses “locais”, na tentativa de concretizar o local de quem olha como o correto, o verdadeiro (ZILIANI, 2010, p.11-12).

<sup>15</sup> Em oposição ao “sertão”, estariam as cidades. “A nova realidade que começava a se impor na organização espacial brasileira era o urbano. A vida urbana tornar-se-ia o símbolo maior para os termos de comparação entre o “civilizado” e “incivilizado”. Foi a partir desta nova realidade (...), que o outro termo ou mesmo o outro espaço que representava a esmagadora maioria do território do país, foi pensado”. As ferrovias seriam o elo entre o incivilizado e civilizado (ARRUDA, 2000, p. 18-19).

como foram pensados os meios de transporte. Já o segundo capítulo, nos dedicamos à compreensão do corpo técnico do Estado Republicano, que acabou desempenhando um papel fundamental para a entrada de capital privado no país.

Na Segunda Parte, dissertamos sobre como foi possível a entrada do grupo de empresários da *Brazil Railway Company* (BRC) e como desenvolveram suas atividades e as características das gestões nos diferentes momentos. Também dividida em dois capítulos, sendo o Terceiro Capítulo dedicado à compreensão de como se configurou o cenário favorável à entrada de capital estrangeiro no país e como se deu a chegada do Grupo no país. Por fim, no último capítulo, demonstramos as duas distintas gestões, as atividades principais do *holding* e as estratégias para conseguir dominar boa parte das linhas férreas brasileiras no período. Ainda, esclarecemos a relação entre os agentes do governo e o capital privado, analisando o *modus operandi* da BRC.

## **PARTE UM: O Estado brasileiro: diretrizes e políticas de transporte ferroviário**

Na primeira parte da tese, desenvolveremos as propostas e diretrizes governamentais voltadas para a infraestrutura do território de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, de 1900 até 1920, dando enfoque especificamente para as políticas de colonização, desenvolvimento econômico e de comunicação e transporte (ferroviário). Isso se torna necessário, pois é justamente através dessas atividades adjacentes à ferrovia que o grupo *Brazil Railway Company* garantirá o favorecimento e concessões dos governos Federal e Estaduais.

## **CAPÍTULO 1. Políticas e diretrizes governamentais: consolidação republicana, colonização e desenvolvimento econômico.**

Para melhor compreendermos o objeto de pesquisa ao qual nos dedicamos ao longo desse trabalho, um *holding* que tem como principal atividade econômica a exploração de estradas de ferro, acreditamos ser necessário, inicialmente, problematizar em que ambiente sociopolítico e econômico ele se inseriu, uma vez que era procedente de capitais e investidores estrangeiros. Além disso, por esse grupo ter explorado outras atividades econômicas e as utilizado para dominar grande parte do mercado ferroviário brasileiro, torna-se necessário problematizarmos a ocupação e utilização da terra no Brasil: agricultura, colonização e criação de um mercado de lotes.

Em vista disso, temos a plena convicção de que se faz necessário fugir do nosso recorte temporal proposto (1904-1920), e analisarmos como o Brasil estava perante o mundo capitalista no século XIX, pois para problematizar historicamente uma empresa ferroviária (ou mais do que isso), obriga ao pesquisador compreender questões econômicas e políticas internamente e também a dinâmica capitalista do momento em que se desenvolveu.

Nossa análise estará pautada na compreensão do regime Republicano no país. Contudo, para além da consolidação da República e suas propostas “modernizantes”, devemos inicialmente nos ater às problemáticas da economia mundial. Assim, a partir de meados do século XIX, especialistas acreditam haver ocorrido uma mudança estrutural do capitalismo. Como salienta Eric Hobsbawm, seria a “Era dos Impérios”, momento em que ocorre um aumento significativo do fluxo de capitais internacionais, gerando disputas pela hegemonia nas áreas tidas como “periféricas” do globo, na qual se inseria a América Latina (Cf. SINGER, 1989, HOBBSAWN, 2011, CASTRO, 1979, AMIM e VERGAPOULOS, 1977).

Até 1870, a hegemonia britânica é inquestionável, dentro desse fenômeno. Ana Célia Castro, afirma que os britânicos, a fim de inverter capitais, buscavam inserir as “periferias” na consolidação da Divisão Internacional do Trabalho. Para tanto, os capitalistas ingleses buscaram investir em infraestrutura, buscando dinamizar e interligar o mercado interno de diversos países. O transporte e

comunicação era um dos principais elementos desse processo, denominado por Castro como “railroadization”, pois:

(...) integrava o interior dos países e colônias à economia mundial; barateava o custo de produção dos alimentos e matérias primas exportados para a Inglaterra; ampliava as escalas de produção; permitia a mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional; criava, por fim, mercados para a crescente exportação britânica, especialmente de bens de capital (CASTRO, 1979, p. 23-24).

Esse processo garantiu a hegemonia britânica no Brasil durante um longo período.<sup>16</sup>

Alguns autores, ao discutirem sobre a chamada **Primeira Globalização**, referenciam esse período e as atividades Britânicas como “império informal”, afirmando que o desenvolvimento dos interesses ingleses nos países periféricos criou uma importante dependência econômica e comercial com as ilhas, que passou a interferir nas grandes decisões políticas que se tomavam nos países que ocorreram, mas sem formar parte do sistema político e econômico inglês (RIPPY, 1966; JENKS, 1963; PLATT, 1968 e ZALDUENDO, 1975). Como exemplo, destacam-se a vinda da Família Real, o impedimento do tráfico de escravos (1850), o aumento de empréstimos e investimentos ingleses durante todo século, como salienta Marichal (1988) sobre a casa *N. M. Rothschild and Sons* que “se converteu formalmente no banqueiro internacional do governo imperial do Brasil a partir de 1855, refinanciando créditos anteriores (1820, 1830 e 1840) e novos empréstimos, como os que foram utilizados para a guerra contra o Paraguai (1865-1870)” (CUELLAR; OLIVEIRA e CORREA, 2017, p. 58).

Entretanto, em cenário mundial a partir de 1870, após a chamada “Grande Depressão”, os investimentos e hegemonia inglesa terão que dividir espaço com inversões de capitais de outras localidades. Sobre isso, nos cabe uma importante ressalva. Partimos aqui de análise da origem do fluxo de capital, ou seja, de qual país foi levantado à quantia a ser invertida para os países periféricos, especificamente o Brasil. Mesmo com números modestos, Alemanha e Estados Unidos da América, passam a disputar espaços por mercados em potencial,

---

<sup>16</sup> Para melhores informações sobre os empreendimentos ferroviários britânicos no Brasil Cf. CUELLAR; OLIVEIRA e CORREA, 2017.

conforme pode ser notado na Tabela abaixo (SINGER, 1989; CASTRO, 1979, p. 56-68).

**Tabela 1- Fluxo de origens de capitais e Investimento estrangeiro no Brasil (em Libras).**

PAÍSES DE ORÍGEM	1876-1885			1886-1896		
	Nº de Empresas	Total de investimento	% do total	Nº de Empresas	Total de investimento	% do total
<b>Inglaterra</b>	35	17.510.974	87,5	27	20.774.159	62,3
<b>França</b>	3	1.998.442	10	5	2.215.370	6,6
<b>Portugal</b>	2	361.055	1,8	*	*	*
<b>Alemanha</b>	4	100.948	0,5	6	2.862.437	8,6
<b>E.U.A.</b>	1	40.000	0,1	5	2.084.407	6,2
<b>Bélgica</b>	*	*	*	9	2.422.545	7,3
<b>TOTAL**</b>	<b>46</b>	<b>20.012.339</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>33.359.328</b>	<b>100</b>

Fonte: CASTRO, 1979.

\*Dados referentes ao país não aparecem nos dados pesquisados nos períodos específicos.

\*\*Dados totais de todos os investimentos estrangeiros no país nos períodos específicos.

Sobre isso Paul Singer, elucida que o capitalismo mundial evolui com essas disputas. A partir de 1900, em meio a essas mudanças, os países periféricos passam a serem vistos, não apenas como meros fornecedores de matéria-prima e produtos não industrializados, mas como mercados potenciais a serem dominados. A inversão de capital se torna o principal objetivo.

Duas finalidades perseguem estas inversões – taxas de lucros mais elevadas e o domínio dos mercados das economias coloniais. A primeira finalidade torna-se viável na medida em que se tratava de empréstimos a governos, dispostos a pagar elevadas taxas de juros e comissões aos intermediários, ou inversões em obras públicas como ferrovias, cujos riscos eram eliminados por ‘garantias de juros’ oferecidas pelo poder concedente. A segunda finalidade era atingida mediante o estabelecimento de subsidiárias - ferrovias, companhias de navegação, de bondes, de eletricidade e gás, etc. – que

naturalmente preferiam importar equipamentos, combustível, etc, do país que se situava a matriz (SINGER, 1989, p. 363).

Dentro dessas mudanças, o Brasil se transformou para se inserir. Em vista disso, afirmamos que a ideia de estruturação de território nas últimas décadas do século XIX, ainda no Império, já tentava atender a essas questões, inserir o país na Divisão Internacional do Trabalho, possibilitando a criação estrutural para tal. A República virá nessa mesma dinâmica, mas buscando a atender interesses mais locais.

Não obstante ao referenciado até então, Ciro Flamarion Cardoso e Pérez Brignoli, em uma análise mais ampla, dissertam que até os anos de 1870, o fluxo de capitais para a América Latina teve três mecanismos básicos de desenvolvimento: a abolição do escravismo, a reforma liberal econômica e a colonização de áreas vazias. A partir desse momento, consolidadas essas transformações e associadas à vinda de capital, a América Latina passaria por um desenvolvimento crucial (CARDOSO e PÉREZ BRIGNOLI, 1979, p. 94).

De modo geral, esse processo de inserção do Brasil no capitalismo mundial, fica muito visível e presente nas políticas e diretrizes governamentais que forma expressas no que denominamos de três eixos estratégicos: Colonização/Terras; Agricultura/Indústria/Extrativismo Natural; Transporte/Comunicação que acabaram consolidados ainda mais durante o período Republicano brasileiro.

No caso brasileiro, pode-se notar um recorte temporal contemporâneo nessas mudanças políticas. Analisando o eixo *Colonização/Terras*, a partir de 1850, instituiu-se a transformação da questão da Terra no Brasil. De acordo com Emilia Viotti da Costa, visando aos interesses do capitalismo mundial, buscou-se instituir a ideia de propriedade privada, atribuindo às terras do país valores de mercado. Para tanto, decretou-se a Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, a denominada Lei de Terras, que tinha como principal interesse proibir “a aquisição de terras públicas através de qualquer outro meio que não fosse a compra, colocando um fim às formas tradicionais de adquirir terras mediante posses e mediante doação da Coroa” (COSTA, 1998, p. 170-171).

A questão das terras nesse período, também era guiada para o interesse de ocupação e colonização dos espaços tidos como “vazios” e ao mesmo tempo

estratégicos (quanto à segurança e à economia). Nesse sentido, deve-se levar em consideração e associar à Lei nº 601, os dispositivos e interesses da proibição do tráfico de escravos, também em 1850. O que estimulou o aumento do fluxo de imigrantes europeus e que deveriam ser destinados para suprir a mão de obra nas lavouras cafeeiras. Sobre isso, Regina Gadelha destaca:

A Lei de Terras aparecia agora como urgente e necessária, não mais dando prioridade à questão da terra e, sim à necessidade de substituição dos braços escravos, consequência imediata da suspensão do tráfico, em uma sociedade que não pensava nos escravos como trabalhador e, sim como mero instrumento do trabalho. Procurava-se assim, contrabalancear os efeitos da abolição, incentivando a colonização através da possibilidade que teriam os colonos imigrantes, da aquisição de lotes de terras devolutas. Possibilidade que se apresentaria com retalhamento dos terrenos pertencentes ao Estado, em pequenas propriedades, tornadas acessíveis à poupança dos colonos, após alguns anos de trabalho nas lavouras de proprietários que os pudesse remunerar. Também agora, o produto da venda desses lotes destinar-se-ia à subvencionar maciçamente a vinda de colonos, desprezando-se, aparentemente, o trabalhador nativo livre como força de trabalho assalariada (GADELHA, 1989, p. 160-161).

Costa, também nos esclarece ao referenciar que

Os produtos da venda das terras públicas e das taxas de registro das propriedades seriam empregados exclusivamente para a demarcação das terras públicas e para a “importação de colonos livres”. Criou-se um serviço burocrático encarregado de controlar a terra pública e de promover a colonização: a Repartição Geral das Terras Públicas (COSTA, 1998, p. 171).

Tais dispositivos e associações legais acabaram por favorecer primeiramente grandes proprietários nacionais e formações de latifúndios ainda maiores e também levou à atração de capital estrangeiro, visando às empresas de colonização e loteamento das terras. Já em vista do período Republicano, a associação Terra e Colonização/imigração, consolidam-se ainda mais visando o capital estrangeiro.

Referenciando essas mudanças, Costa elucida que

Quando a terra era uma doação real, o rei tinha o direito de impor certas condições, regulamentando seu uso e sua ocupação e limitando o tamanho do lote e o número de doações recebidas por pessoa. Quando a terra tornou-se uma mercadoria adquirida por indivíduos, as decisões concernentes à sua utilização passaram a ser tomadas por esses mesmos indivíduos (COSTA, 1998, p. 172).



E complementa,

Na primeira fase, a propriedade da terra conferia prestígio social, pois implicava o reconhecimento pela Coroa dos méritos do beneficiário. Na segunda fase, a propriedade da terra representa prestígio social porque implica poder econômico. No primeiro caso, o poder econômico derivava do prestígio social; no segundo, o prestígio social deriva do poder econômico (COSTA, 1998, p. 172).

Ou seja, levaram a uma mudança da estrutura social brasileira. Dando continuidade, mais especificamente sobre a Imigração, de modo geral, além de suprir o problema de mão de obra nas lavouras, ocupar territórios e regiões de fronteiras, como a região Sul que em um segundo momento, ela tencionou e pretendeu também o estabelecimento de mercados e regiões fornecedoras de bens de consumo destinados à Zona Cafeeira (SILVA, 1983, p 74).

Já com a Constituição de 1891, as terras devolutas passam a ser pertencentes e controladas pelos governos dos respectivos Estados, assim como a subvenção da vinda de imigrantes. Os efeitos dessa mudança aumentaram a facilidade de garantir os interesses de quem tinha possibilidades de compra em relação à terra (nacionais e estrangeiros), sendo o mesmo efeito com a colonização, que será, em muitos locais, quase que exclusivamente realizada por particulares (MONTEIRO, 2002, p. 53-73).

Já a criação de mercados e regiões fornecedoras e o desenvolvimento do café, voltado para exportação, puxará o segundo eixo estratégico *Agricultura/Indústria/Extrativismo Natural*. De modo geral, no intuito de transformar o Brasil em grande exportador agrário, os governantes tentaram desenvolver uma indústria agrícola: produções com características técnicas e realizadas de forma moderna, com maquinário e melhorias de espécies em laboratório, mesmo que realizado com capitais e investidores estrangeiros. A partir dessa diretriz, surgiram as fazendas e hortos experimentais (principalmente em São Paulo), que produziram diversos meios de cultura e produtos agrícolas para dar base e treinamento para os agricultores e futuros agricultores. Na região Sul, além da indústria extrativista, realizada exclusivamente por particulares, será estimulado a policultura. Por fim, o último eixo, discutiremos no capítulo seguinte, por compreendermos ser o mais importante e que guiará esses outros dois, visando à dinâmica do mercado mundial.

Já quanto às questões políticas, torna-se necessário dissertarmos de modo geral sobre a consolidação da República. No entanto, partimos do entendimento que os interesses foram peculiares nos estados distintos. Questão esta, muitas vezes negada em prol da generalização e modelo historiográfico consolidado. Não negamos que havia um planejamento geral dos republicanos para a derrubada do governo monárquico. Porém, o modo e por quem foram consolidados os ideais e políticas pós-proclamação, foi distinto em cada região.

O que se pode descrever como geral, é que os ideais republicanos no Brasil chegam baseados em modelos distintos, com fortes influências estadunidenses e francesas. O que fica evidente após o manifesto de 1870 e o surgimento dos diversos clubes e periódicos oficiais, é que esses modelos foram moldados de acordo com os interesses brasileiros. Ambos os modelos assumiram formatos *tupiniquins*.

Sobre isso, José Murilo de Carvalho disserta que a teoria de república aos moldes dos Estados Unidos foi a que mais agradou os proprietários rurais. Primeiramente porque “convinha-lhes a definição individualista de pacto social”, além de evitar a ampla participação social tanto na implantação, quanto no governo. Esse mesmo modelo ainda era baseado na ideia federalista, na qual os governos locais dos estados tinham certa autonomia e, por fim, “definir o público como a soma dos interesses individuais”, algo que será amplamente distorcido para interesses e necessidades particulares. Carvalho destaca que no país ao Norte, prevaleceram os ideais liberais e, baseado em Hannah Arendt, observa que a “a revolução viera antes, estava na nova sociedade igualitária formada pelos colonos. A preocupação com a organização de poder (...) era antes consequência da quase ausência de hierarquias sociais”. Já no Brasil, mesmo após a abolição, a desigualdade social e econômica estava enraizada profundamente, além da concentração de poder. O liberalismo viria a consagrar essas características brasileiras, “de sensação da lei do mais forte” (CARVALHO, 2011, p. 24-25).

Já as teorias influenciadas pelo modelo da França, viriam de modo mais radical, a jacobina, e a acoplada às ideias positivistas de Comte. Criticavam duramente a monarquia brasileira, enquadrando-a aos moldes do Antigo Regime, como a francesa à época da Revolução no século XVIII. A solução seria a revolução,

que utopicamente, ganharia as dimensões e as ruas como em Paris em 1789. No entanto, essa tinha poucos adeptos, que sabiam da dificuldade de colocar em prática em solo brasileiro esse modelo, havendo a necessidade de outra saída além da americana. De acordo com esse historiador, a versão positivista seria tal saída (CARVALHO, 2011, p. 26-27).

A Teoria Positivista de Comte teria muitas possibilidades para agradar os que almejavam um novo modelo de governo. O primeiro, que condenava a monarquia como a fase a ser superada pela positivista, ou seja, a monarquia (atrasada) deveria ser superada pela república (melhor fase do positivismo). Outra demanda atraente dessa teoria seria a separação entre Igreja e Estado, principalmente para os que se identificariam com essa ideia de república, professores, profissionais liberais, estudantes e militares. José Murilo ainda salienta a ditadura republicana, que visava um Executivo forte e intervencionista, que, segundo Sandra Pesavento, tiraria os entraves para o livre crescimento da economia, além da incorporação do proletariado à sociedade moderna, sendo esta uma política de Estado. Por fim, a teoria comteana, preservava a propriedade privada (latifúndios) e o progresso e desenvolvimento econômico pessoal que acabariam por atrair também outros adeptos, como algumas camadas sociais do Rio Grande do Sul, como veremos posteriormente (CARVALHO, 2011, p. 27; PESAVENTO, 1979, p. 205-214).

Sobre essa mesma temática e período, Maria Tereza Mello salienta que

Em consonância com marcadas alterações sócio-econômicas, novas idéias penetraram intensamente a sociedade brasileira letrada – e talvez não só nela – a partir da década de 1870. A mais profunda mudança por elas produzida foi a de dar um conteúdo histórico à já difundida e assimilada noção de progresso, noção que, agora, extravasava o campo dos avanços materiais que, entretanto, tanto maravilhavam os contemporâneos, orgulhosos do seu tempo. Valendo-nos de códigos visuais da época, alcançar o progresso exigia o embarque no trem da evolução rumo à estação “civilização”. Um lugar préfigurado de paisagem definida. Dito em outra escala: uma teleologia que dava direção e sentido ao tempo linear ascendente. A novidade de uma idéia de tempo que tem significado e é significante. Essa mentalidade historicista ganhou as mentes e os corações, os republicanos e os monarquistas – pelos menos, nas grandes cidades – e tornou-se um dado inescapável de qualquer percepção do mundo e do Brasil dentro dele. É ela que está, necessariamente, informando os debates daquela conjuntura, reformando o léxico e, principalmente, a semântica da linguagem política e social. Ela se revela nas falas, nos textos e até nas imagens produzidas pelas revistas ilustradas. As “novas idéias”,

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

E ainda complementa que no Brasil não houve tanta adesão (não por completa) sobre essas novas ideias:

Entre nós, aquelas filosofias não foram, propriamente, objeto de debates teóricos ou de adesões ortodoxas. Poucos abraçaram integralmente uma ou outra. Ironicamente, Renato Lessa distingue uma “versão tupi-positivista”. Bem ou mal assimiladas, o que destacamos, entretanto, é que elas serviram de arsenal de onde foram retiradas as munições para pensar as “questões” brasileiras, para participar intensamente dos debates por reformas e, até mesmo, para discutir o conteúdo da identidade nacional. Estamos diante de uma geração profundamente engajada na vida do país e interessada em decifrá-lo com vista ao seu encaminhamento na senda do progresso e da civilização, no caminho do futuro. Fora dessa estrada, só havia obsolescência e ignorância (MELLO, 2008, p. 19).

Não podemos perder de foco que essas vertentes republicanas ganhavam apelo e força em um período em que ocorriam transformações materiais em escala internacional, atraindo ainda mais a fascinação e a crença dos brasileiros por essas teorias/ideologias. As multidões internacionais viviam a ampliação do domínio do homem sobre a natureza. Surgia a revolução do vapor e todos os objetos e mecanismos guiados pela indústria e seu entusiasmo. Como já relatamos, será o período da “Primeira Globalização” e, com ela, as evoluções materiais se espalharão pelo globo, pelo menos em notícia. O mundo vivia o momento da *belle époque*, onde a ciência e a grande evolução tecnológica estavam em pleno vigor. As Exposições Universais demonstravam máquinas, técnicas e inventos cada vez mais sofisticados. No Brasil, não poderia ser diferente (Cf. COSTA; SCHWARCZ, 2000, p. 15 – 25; SEVCENKO, 1998, p. 7-36). A cidade se tornaria o ponto de partida para distinguir o progresso do atraso e passaria a ser o “turbilhão” da representação desse período. Tudo era puramente medido pela ciência, em que as teorias de racismo científico predominavam. (SCHWARCZ, 2012, p. 19-29).

Novamente segundo Maria Mello, as “novas ideias” do período, todas materialistas, se uniram ao positivismo de Comte e aos ideais evolucionistas de Spencer<sup>17</sup>. Com apoio das elites intelectuais, e os periódicos (maior mecanismo republicano de propaganda), a república ganhará pouco a pouco novos adeptos, mas assumindo propostas e meios de consolidação distintos em cada local e que merecem atenção.

Buscando já analisarmos os estados específicos<sup>18</sup>, o que fica explícito é que ao se inserir no mercado mundial, o Brasil entra na dinâmica de fluxo de capital internacional, além de bens materiais e tecnologia. Isso faz com que surja um grande espaço para o desenvolvimento de grupos estrangeiros explorarem ramos e atividades econômicas, principalmente às ligadas aos três eixos que definimos como estratégicos. Algo que se intensificará ainda mais após a consolidação da República.

### 1.1 São Paulo

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

Na tentativa de estabelecer uma representação política que atendesse seus interesses, esses fazendeiros encontram no ideal republicano, que aparecia cada vez mais no cenário político e social brasileiro, a maneira de concretizarem seus anseios. O Partido Republicano Paulista se mostrou, desde a sua fundação, melhor organizado que os demais, além de optar por ser desvinculado do Partido Republicano do Rio de Janeiro. Como observa Sérgio Buarque de Holanda, de “todas as províncias brasileiras era, efetivamente, São Paulo aquela aonde o republicanismo vinha mostrando, não só maior pujança numérica, mas também

---

<sup>17</sup> Sobre a relação das teorias de Spencer associada ao positivismo de Comte, difundidos nesse período vide: GRAHAN, 1973. p. 241-260.

<sup>18</sup> Cabe ressaltar que não nos dedicamos à análise do Estado do Paraná, pois mesmo que as ferrovias analisadas passaram por esse território, notamos ao longo da pesquisa que pouco houve de interação entre os políticos e corpo técnico do governo republicano do Paraná.

maior capacidade de organizar-se” (HOLANDA, 2005, p. 310). Nesse sentido, José Murilo de Carvalho afirma que, chegando ao final do Império, o partido paulista já era organizado e coeso, “um único grupo civil organizado”, de uma forma que o do Rio de Janeiro nunca conseguiria atingir (CARVALHO, 2004, p. 209).

No Estado de São Paulo, como salientado, o Partido Republicano Paulista baseou-se nos moldes dos Estados Unidos, pois assim, asseados no federalismo, o interesse dos grandes fazendeiros seria justificado, teria importância política e seria o foco do desenvolvimento (CARVALHO, 2011, p. 24-25).

Como demonstrado, os republicanos elegeram a modernidade e o progresso como sua bandeira. Contudo, em termos de políticas públicas e estruturas administrativas, o governo Republicano manteve as bases do governo Imperial. Em termos administrativos, nos anos iniciais do século XX, esse governo instaurou uma “modernidade conservadora”. Ou seja, a República não mudaria os interesses, principalmente econômicos, das elites nacionais (Cf. BUENO, 2003; QUEIROZ, 1997, p. 50-55). Em vista disso, podemos afirmar que todos os eixos estratégicos (ocupação dos “espaços vazios”, comunicação e transporte ferroviário) foram continuidade de políticas e propostas do período Imperial.

No caso paulista, a elite agrária que também detinha o poder econômico se mantinha no poder desde o período Imperial. Os fazendeiros eram os representantes do Partido Republicano Paulista. Além disso, durante o Império, era essa elite quem também detinha cargos públicos e governamentais. Por isso, em um primeiro momento, podemos afirmar que a modernização teve um caráter mais empírico que prático (Cf. PERISSINOTTO, 1997).

Durante o governo republicano paulista, será consolidada a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (SACOP), que será a responsável por estabelecer as diretrizes republicanas, principalmente os três eixos que já referenciamos anteriormente, que desenvolveremos mais adiante (Cf. CORREA, 2014).

Iniciando pela Colonização/imigração, partimos do pressuposto de que diversos fatores econômico-sociais contribuíram para a imigração em massa de europeus para a América. Entre eles, a mudança de função da terra (fator de

produção e fonte de capital); a necessidade de um novo tipo de mão de obra exigida pela agricultura do “novo mundo”, que era o grande produtor de alimentos, associados às possibilidades de transportes de massa dos avanços tecnológicos (ferrovias, navio a vapor) (GONÇALVES, 2008, p 20-21).

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

Com o Decreto nº 3784, de 19 de janeiro de 1867, o governo “elaborou bases da regulamentação e uniformização para a criação de colônias em todo território brasileiro, com especial atenção para a sua fundação, distribuição de terras e condições de propriedades, administração, recepção e estabelecimento de colonos. Buscando centralizar essa política, o governo Imperial, nada mais fez do que uniformizar todo o processo de imigração e colonização, que persistia por longo tempo” (GONÇALVES, 2008, p. 141-142).

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

Ao analisarmos a documentação a partir dos anos de 1900, notamos que nos anos iniciais da república em São Paulo, aparece uma série de cartas com reclamações dos imigrantes sobre a péssima qualidade de vida e condições de trabalho (SÃO PAULO, 1900a-1907a). Como nos referencia a bibliografia, não era novidade, essas reclamações perduravam desde as primeiras levas de imigrantes vindos para São Paulo. Os colonos vinham com o objetivo de se tornarem

proprietários, mas acabavam reduzidos à situação de escravos, residindo muitas vezes nas antigas Senzalas. Os fazendeiros, por sua vez, acostumados a lidar com a mão de obra escrava, buscavam um tipo de trabalho que a substituísse, com vantagem na lavoura. Entretanto, esses fazendeiros tinham dificuldades em lidar com as relações contratuais propostas aos imigrantes (GONÇALVES, 2008, p. 173; MARTINS, 1998; GADELHA, 1989, p. 153-162).

A fim de sistematizar ainda mais, desde finais do século XIX, o governo apoia o desenvolvimento de núcleos coloniais. Surgiram, com isso, empresas que passaram a desempenhar essa atividade, criando núcleos coloniais em parceria com o Estado, uma vez que o governo retalhava os lotes, ficando uma metade para o governo e outra para o dono das terras. Surgem, pouco a pouco, em conjunto com essa atividade, o comércio e a especulação de lotes, tornando-se um ramo econômico lucrativo.<sup>19</sup> Além de empresas específicas para essa atividade, outra grande parceira do Governo de São Paulo se deu com as empresas ferroviárias, como veremos a seguir.<sup>20</sup>

Já em relação à *Agricultura*, partimos das ressalvas de Guilherme Grandi:

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

Nesse sentido, a SACOP tenta instituir uma produção diversificada e técnica, criando fazendas e hortos modelos, que produzissem culturas diversificadas e dessem apoio técnico para os pequenos proprietários rurais (BERNARDINI, 2007, p.

<sup>19</sup> Nilson Ghirardello descreve as mudanças que ocorreram na sociedade com a implantação da Ferrovia Noroeste do Brasil, principalmente no interior do estado de São Paulo, acaba mostrando que essa ferrovia mudou a concepção de cidade e, ainda, em vista dos planos da União e Governo paulista, em instituir a ocupação humana desses espaços tidos como “vazios”, desenvolveram a atividade econômica de exploração e comércio de loteamentos por empresas particulares (Cf. GHIRARDELLO, 2002).

<sup>20</sup> Sobre essa relação entre o Governo e empresas colonizadores, vide: GONÇALVES, 2008, p. 177-223.



124-128). A pecuária também acabou se tornando importante nesse período, principalmente para a região da exploração da Sorocabana (Cf. CORREA, 2014).

## 1.2 Santa Catarina

Em termos econômicos, esse território estará inserido dentro das mudanças visando que o Brasil atingisse as características necessárias para fazer parte do circuito do mercado mundial. Partimos do pressuposto de que esse território era considerado de passagem. A princípio, a economia catarinense não tinha força, muito menos se desenvolvia. Era uma rota de passagem entre o gado que vinha dos pastos gaúchos com destino aos estados mais ao norte e também dos produtos que vinham no movimento inverso. Durante boa parte do século XIX até os anos iniciais do XX, essa região se desenvolvia em torno do tropeirismo. Contudo, já enquanto território consolidado, desde o princípio produziu para o mercado interno, visando os grandes centros. Somente a partir de 1920, com o grande crescimento da economia cafeeira, que tem a chance de se integrar ao mercado nacional, se industrializando<sup>21</sup> (SILVA, 1983, p 13-15).

Estudos sobre a economia de Santa Catarina descrevem diferenças estruturais ao longo de seu território, focando principalmente nas diferenciações entre o Planalto Norte, o Meio Oeste e o Sul. Alcides Goularti Filho referencia tais diferenças regionais. Para este pesquisador, tendo como marco temporal inicial o período de 1880 até 1945, o desenvolvimento econômico catarinense estará associado, independente da região, ao capital mercantil, ao desenvolvimento da imigração e da ferrovia. De modo mais específico, associa a exploração da erva-mate ao Planalto Norte, o carvão ao Sul e produção alimentar e extração da madeira à outra região (GOULARTI FILHO, 2001, p. 37-90).

Já sobre o desenvolvimento da imigração ligando-o ao econômico, também partimos das ideias anteriormente levantadas, visando à integração e atender a dinâmica do capitalismo mundial. Goularti Filho nos orienta ao definir que o processo de imigração para esses Estados teve dois grandes momentos: 1º- A partir de 1875, com as políticas de incentivos do governo imperial; 2º- a partir de 1927, com imigrantes e descendentes provenientes do Rio Grande do Sul, buscando

---

<sup>21</sup> Principalmente Indústria alimentícia e têxtil (Cf. SILVA, 1983 e GOULARTI FILHO, 2001).

acompanhar o avanço capitalista da região Oeste, que se estende até os anos de 1950 (GOULARTI FILHO, 2002, p 982).

Antes desse primeiro momento descrito por Alcides Goularti, existiam poucas experiências de imigração e colonização ao longo do território catarinense. A partir de 1829, registra-se duas colônias. Já posterior a 1850, o litoral passa a ser ocupado, formando diversos núcleos coloniais, porém muito inferior em relação pós 1875. Isso se dá devido à falta de incentivo e apoio financeiro do governo central e pelo isolamento, sem acesso ao litoral. A mudança pós 1880 se dá em relação ao grande aumento da iniciativa privada atuando na colonização e construção de meios de comunicação (SILVA, 1983, p 23).

Tais fatos nos levam a uma característica inquestionável (e que se torna crucial para a compreensão de nossa pesquisa) sobre a colonização de Santa Catarina: será feita quase que exclusivamente por iniciativa privada, principalmente pós Constituição de 1891. Isso ocorre principalmente com a mudança que trouxe o art. 64, que mudava e passava o controle das terras devolutas aos Estados, assim como a imigração e seu pesado ônus ficava ao encargo do governo local. Para estados com grande arrecadação e receitas maiores, como São Paulo e Rio Grande do Sul, acabou gerando aspectos positivos e certa autonomia. Já para Santa Catarina, a solução foi abrir um mercado para desempenhar tal atividade, atraindo diversos grupos e grandes capitalistas, nacionais e estrangeiros, criando diversas Companhias de Colonização (SILVA, 1983, p. 24-25).

Alcides Goularti Filho ainda colabora ao afirmar que para os imigrantes se instalarem em solo catarinense, era preciso três suportes básicos e essenciais: “financiamento governamental, terras disponíveis e companhias colonizadoras”. Ainda complementa, “A viagem e instalação eram feitas por companhias colonizadoras, que faziam contratos com o Governo Imperial, que se responsabilizava por financiar as viagens” (GOULARTI FILHO, 2002, p. 982).

A proposta política de colonização dessa região, no Império e República, também era importante por se tratar de uma área de fronteira e passagem, tornando-se estratégica. Os imigrantes ali fixados terão o papel de desenvolver a policultura, suprimindo assim a necessidade das grandes áreas de monocultura de exportação, como o café (GOULARTI FILHO, 2002).

Além disso, não podemos deixar de lado importantes acontecimentos políticos que envolverão principalmente a região Oeste desse estado. Primeiramente, essa Região será ocupada de modo estratégico, pois havia um conflito de disputa territorial com a Argentina, criando uma colônia militar (Colônia de Chapecó), em 1882. Já após o início da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, somado à colonização e desenvolvimento econômico, essa ocupação não deve ser vista apenas como ponto estratégico territorial para demarcar e garantir as terras, mas como interesse econômico (GOULARTI FILHO, 2002, p. 983).

Esse contexto (ferrovia, colonização e desenvolvimento econômico), são reflexos da introdução das relações capitalistas. A terra torna-se um recurso de valor econômico, conseqüentemente, fonte de acumulação capitalista. Após a entrada dos grupos estrangeiros (principalmente nosso objeto de pesquisa), que veremos melhor nos capítulos seguintes, e desenvolvimento do capital mercantil, representado pelas companhias colonizadoras, e todo o envolvimento com os poderes e governos locais, essa região se torna uma das mais importantes e maiores oportunidades de acumulação de capital e também de poder, com a negociação e venda da terra (GOULARTI FILHO, 2002, p. 983).

De modo geral, ao longo dos anos, a vinda desses novos imigrantes contribuiu para diversificar a economia da província/estado. Surgiram novas atividades comerciais, mercantis e manufaturas (artesanato e pequena indústria). A economia se acumulou de modo lento e pulverizado, criando uma base produtiva diversificada. Esse crescimento de pequenas atividades manufatureiras se deve pelo parcelamento da propriedade, pelo alto grau de difusão tecnológica proveniente da Primeira Revolução Industrial (facilidade de cópia) e imigrantes advindos de regiões industriais da Alemanha e Itália.

Desenvolvem uma colonização baseada no sistema colônia-venda e pequena propriedade, voltada para a economia de subsistência e comercialização do excedente, estimulando um mercado interno que será integrado ao mercado nacional por meio das ferrovias, que veremos no capítulo seguinte.

Do ponto de vista das atividades econômicas, associado intrinsecamente à colonização, consolidam-se três setores ao longo do território: têxtil, alimentar e

madeireiro, ainda baseada no capital mercantil.<sup>22</sup> Esses setores se consolidaram e se integraram ao mercado nacional. Entre os anos de 1910 até finais dos anos de 1920, as exportações catarinenses desses setores aumentaram em média seis vezes (GOULARTI FILHO, 2002, p. 984-985).

Visto tais considerações gerais, podemos partir para a compreensão da consolidação política, principalmente republicana no estado. De modo geral, após a Proclamação da República, em vista do já referenciado, fica evidente que os governantes locais buscarão atrair capitais para o desenvolvimento de infraestrutura e dinamizar a economia local, oferecendo atrativos naturais, como as vastas florestas de araucárias e vastas áreas para a exploração da agricultura e colonização. Em vista dos outros dois Estados que nos dedicamos aqui nessa pesquisa, o governo republicano catarinense será o que mais irá favorecer os investidores estrangeiros (Cf. SILVA, 1983; NECKEL, 2003 e ESPIG, 2008).

Dando prosseguimento à compreensão desse período e à nossa proposta de análise, Jair Meirinho chama atenção para referenciar que os ideais republicanos aparecem nesse estado de maneira precoce, por volta dos anos de 1830, mas que se intensificam durante a Revolução Farroupilha, uma vez que os revoltosos, chegam nas cidades estratégicas de Lages e Laguna, proclamando suas independências e associando-as à República Rio Grandense. No entanto, essas cidades são reincorporadas com negociatas entre as lideranças liberais (favoráveis à República) e as imperiais, garantindo-os, cargos políticos de confiança (MEIRINHO, 1979, p. 04-14).

Porém, somente após o Manifesto Republicano de 1870, que seus ideais apareceriam com mais visibilidade. Isso pode ser notado, segundo o autor, com o aparecimento de periódicos de vertente republicana a partir principalmente de 1880. O Clube Republicano catarinense surge em 1885, porém com poucos adeptos, acaba ficando por trás da campanha abolicionista na região. A partir dessa data, diversos clubes republicanos surgem em municípios diferentes, assim como periódicos (MEIRINHO, 1979, 15-27).

Após Proclamação, os republicanos não assumiram o governo. Formou-se uma junta provisória no Estado composta por: conservadores, liberais e militares.

---

<sup>22</sup> A indústria terá origem no segmento extrativista - a principalmente da erva-mate, madeira e carvão -; alimentar - farinha, açúcar e derivados de suínos - e têxtil (GOULARTI FILHO, 2002, p. 985).

Porém, em sequência, foi indicado um governador, Lauro Muller. Já a partir de 1890, iniciam um processo de acirramento entre a antiga elite política imperial, que se viu afastada do poder, e os novos dirigentes republicanos “verdadeiros” (MEIRINHO, 1979, p. 37-43).

Acirradas as disputas por domínio político no estado, Santa Catarina ainda será palco de dois conflitos, a Revolta Federalista e a Revolta da Aramada - entendimento que não nos alongaremos, por não ser nosso objetivo de pesquisa. Porém, cabe salientar que durante esses conflitos, haverá uma pressão muito grande frente aos republicanos que se consolidavam, principalmente Lauro Muller e Hercílio Luz, figuras centrais da representação republicana catarinense.

Passados os conflitos, saindo vitoriosos os republicanos em relação aos federalistas, consolidam as elites políticas a partir desse momento. De modo não muito característico, em relação aos demais estados brasileiros, muitas das oligarquias dominantes que governaram na República, advinham dos partidos monárquicos, em Santa Catarina, isso não ocorre até 1902. Após a Revolta Federalista, ocorre uma cisão e afastamento desses antigos dirigentes, que se conciliam somente após esse ano. Além disso, é após essa disputa e afastamento da antiga elite política do estado que começam a se delinear os líderes republicanos, principalmente os dois já citados (MEIRINHO, 1997, p. 123-125).

Ainda de modo peculiar, de maneira distinta de São Paulo, as oligarquias dominantes durante o período Primeira República, não surgem de grupos familiares, econômicos ou de latifúndios. Meirinho afirma que eles “identificam-se mais com lideranças urbanas e estão bem personificadas no bacharelismo e na burocracia estadual. Seus líderes surgiram dentro dos quadros político-administrativos do Estado”. Uma pequena parcela vem do setor agrícola, e essas lideranças se tornam as oligarquias e elites políticas até a década de 1920 (MEIRINHO, 1997, p. 124-125).

Esse novo grupo dirigente era composta em sua maioria por profissionais liberais, funcionários públicos e moradores urbanos, que em sua maioria eram formados em cursos bacharéis ou de engenharia (como o próprio Lauro Müller e Hercílio Luz). Isso já nos esclarece muito das propostas de estruturação de Santa Catarina. Em vista de São Paulo, como já descrevemos, que boa parte dos planejamentos estruturais partiu do corpo técnico da SACOP, nesse estado, a

própria classe dirigente era composta por profissionais técnicos adeptos do cientificismo, pelo menos em teoria da formação acadêmica.

Sobre isso, Roselana Neckel referencia que:

(...) os mais importantes e poderosos políticos como Hercílio Luz, Felipe Schmidt e Lauro Müller eram engenheiros, sendo os dois últimos formados na Escola Militar do Rio de Janeiro, onde celebrava-se o culto, junto aos jovens militares, das teorias do positivismo de Augusto Comte voltados para a reorganização da sociedade. Esses ensinamentos inspiraram formas de intervenção social impostas de cima para baixo, dentro de uma concepção de sociedade que se assemelha a uma empresa a ser administrada pela racionalidade de uma elite de técnicos (NECKEL, 2003, p. 42).

Isso se evidencia nas propostas dos próprios governadores que ao assumirem discutiam planejamentos de melhorias estruturais dos serviços públicos e da importância da criação de uma rede de transportes e comunicação. Já no primeiro governo de Lauro Müller, chama atenção para essas questões. Em seguida, durante os governos de Hercílio Luz, também chamam atenção para a necessidade do desenvolvimento de meios de comunicação a fim de favorecer a ligação dos núcleos e áreas de colonização (Cf. MEIRINHO, 1997 e NECKEL, 2003).

Durante esse período inicial e de consolidação dos ideais republicanos dentro do estado catarinense, não obstante ao caso paulista, porém mais tardio, criam-se espaços a serem ocupados pelo corpo técnico. Associada às propostas governamentais dos próprios governadores de integração e melhoria estrutural do território, discutia-se também a importância da colonização e conhecimento da natureza do território. Assim, fez-se necessário uma mudança administrativa, criando a Repartição de Obras Públicas, um Serviço de Estatística e de Colonização. Além disso, já em 1896, criou-se o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (NECKEL, 2003, p. 40-44).

Os projetos republicanos passaram a se consolidar com a ajuda dos periódicos, que desempenhou um papel fundamental, e também dos intelectuais, que passaram a reconstruir a história, desligando e apagando o passado relacionado ao poder imperial. Uma vez que os próprios governadores eram engenheiros, acabaram se tornando os próprios símbolos do espírito republicano “reformador”. Hermetes Reis de Araujo referencia que

(...) associado à propaganda das obras públicas em realização ou pretendidas, produzia uma imagem do engenheiro Hercílio Luz que o colocava como o representante exemplar do novo político que tinha

advindo com o novo regime. Como se fosse alguém imbuído de um espécie de altruísmo pragmático, um político técnico situado no objetivo campo de um saber prático adequado, portanto, às identificadas necessidades do momento (ARAUJO, 1989, p. 119).

Os intelectuais contribuíram, assim como em São Paulo, para criar as dicotomias entre o moderno e o atraso. O atraso catarinense esteve ligado principalmente à antiga colonização do litoral, majoritariamente de açorianos. Assim, buscou-se criar novas possibilidades de colonização do território, além da modernização estrutural. No entanto, a economia desse estado diminuta e ainda passou por uma crise no século XIX por falta de infraestrutura e não estar conectada ainda ao mercado nacional e, muito menos internacional. Como solução, o regime republicano catarinense irá buscar atrair volumosas somas de capitais privados, principalmente estrangeiros, oferecendo facilidade de negociação (Cf. ARAUJO, 1989 e NECKEL, 2003).

Essa política abrirá espaço para a consolidação do mercado nos serviços públicos, referenciado por Flávio Saes (1989). A partir de então, os serviços públicos catarinenses serão executados por particulares, em grande parte pelo nosso objeto, o *holding, Brazil Railway Company* (Cf. GOULARTI FILHO, 2002 e SILVA, 1983).

Como salientado, em São Paulo havia um projeto dos dirigentes republicanos em levantar capital no exterior para consolidar seus interesses, por isso a abertura e criação desse mercado para a concessão dos serviços públicos. Em Santa Catarina isso se consolida, mas os motivos são distintos. A elite política, uma vez que associa todo o atraso à antiga colonização açoriana e sua forma de organização de trabalho e de vilas, ao invés de cidades, buscará o levante de capital para reestruturar as cidades, principalmente a capital, já sob o nome de Florianópolis. Iniciam os processos urbanísticos pautados nos discursos e debates higienistas europeus (NECKEL, 2003, p. 53-56).<sup>23</sup>

Ao lado desse debate que buscava controlar a insalubridade e combater o atraso açoriano, existiu o da educação, para introduzir nos habitantes tradicionais impregnados do que era algo como “pecado original”, dentro de uma nova dinâmica trabalhista mundial, criando trabalhadores capazes de se adequarem de forma metódica e regular, obedecendo a regras e interesses, aceitando o trabalho

---

<sup>23</sup> Será criada a Inspetoria de Higiene, que será reorganizada, em 1918, transformando-se em Diretoria de Higiene (NECKEL, 2003, p. 70).

compulsório. Assim o governo republicano acredita conseguir inserir Santa Catarina na dinâmica do capitalismo mundial e, conseqüentemente, incorporar a econômica do estado no ciclo do mercado nacional e internacional (NECKEL, 2003, p. 62-63).

Ainda, essas propostas urbanizadoras e educacionais, desclassificaram parte da população que vivia em áreas de interesse econômico, as já referidas terras com valor e interesse do mercado e capital internacional, uma vez que essa população deveria ser reprimida e controlada, possibilitando as políticas de colonização criadas pelas novas concessionárias que vieram a adquirir esses serviços e da ferrovia.

### **O Contestado**

Visto as características e a consolidação geral da economia e política em Santa Catarina, acreditamos ser prudente a compreensão da chamada região do Contestado e as conseqüências do conflito. Por não ser foco de nossa pesquisa e tema de diversos trabalhos e teses, buscaremos compreender brevemente como essa região foi a principal brecha das diretrizes políticas que acabaram atraindo o investimento estrangeiro.

Ela será um território de disputa de **limites**, compreendida desde o chamado Meio Oeste catarinense, até as fronteiras com o estado do Paraná. Será cortada pelos trilhos da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Em vista do descrito até então, cabe ressaltar que essa região será palco de todas as facilidades e concessões por parte dos dois governos, Paranaense e Catarinense, pois questionavam o pertencimento da região de um e de outro.

Após a Constituição de 1891, a fim de assegurar as posses, os governos de ambos estados trataram de criar mecanismos para garantir e assegurar histórica e juridicamente suas possessões na região, tornando-a um grande mercado para a atração de capital privado (GOULARTI FILHO, 2002, 980-981).

As concessões de terras e ferrovia garantiria a atração de capital. Assim, Paraná e Santa Catarina inciam uma disputa. Um governo não aceitava a concessão realizada pelo opositor, cedendo novamente benefícios em novos contratos. O maior reflexo desse processo é a valorização da terra que, somado às propostas republicanas de modernidade contra o atraso, acabaram mudando as relações sociais na região (Cf. SILVA, 1983, p. 56-61 e GOULARTI FILHO, 2002, p. 981).



Como observa Rosangela da Silva, todas as relações de compadrio se transformam em prol da nova dinâmica capitalista que ali se inseria desde a chamada Lei de Terras e com a entrada de capitais estrangeiros, principalmente da *Brazil Railway Company*. Os denominados posseiros, que antes trabalhavam em diversos momentos para os fazendeiros, passaram a ser o atraso e principal elemento que impedia o desenvolvimento local. Com a possibilidade da vinda de imigrantes europeus, tornaram-se ilegais, o que foi reafirmado pela demarcação de terras oficial. O fazendeiro, visando sua ascensão política e legitimação de seu poder local, se aproxima dos governantes e das empresas estrangeiras, contribuindo com seu desenvolvimento. Em troca, muitas vezes recebia cargos dentro da própria empresa (Cf. SILVA, 1983, p. 50-54).

Toda essa conjuntura foi o que levou à transformação social, deixando diversas famílias dessa região invisíveis aos olhos do governo do período. Além disso, a população local será desclassificada socialmente ficando à mercê das diretrizes administrativas e estruturais do capital privado, que optou simplesmente expulsá-los para explorar economicamente a terra.

Nessa perspectiva, Alcides Goularti Filho (2009, p. 109) salienta,

No meio desta disputa [Territorial entre os Estados do Paraná e Santa Catarina], ocorreu a Guerra do Contestado (1912-1916), um conflito entre o exército e os fazendeiros locais contra caboclos despossuídos. Com a colonização e a construção da ferrovia, muitos caboclos foram expulsos de suas terras para darem espaços às novas frentes pioneiras de colonização capitalista. Os caboclos criaram uma irmandade permeada por idéias religiosas e sociais, na busca de terras que haviam perdido. Surgem na região várias figuras lendárias que representavam os ideais dos caboclos e que passaram a desestabilizar os objetivos capitalistas da colonização.

Entre 1912 e 1915, tais ocorridos levaram à eclosão de uma revolta popular e conflitos que extremamente desbalanceado, estando de um lado, fazendeiros, empresa estrangeira e poder público, e de outro, sertanejos.

De modo geral, a historiografia dedicada ao Contestado passou pelas mudanças de enfoques como todas as temáticas da História. As primeiras obras se baseiam na memória popular do movimento, porém no intuito de descaracterizá-lo, associando a imagem dos revoltosos ao banditismo. Essas obras iniciais são baseadas em relatos dos militares que lutaram no conflito e deixaram a publicação de seus diários ou narrações (CABRAL, 1937 e GERSON, 1955).

Já a partir dos anos de 1960, aparecem trabalhos importantes, dedicadas a uma análise crítica, visando entender sociologicamente o movimento, obras como de Maurício Vinhas Queiroz (1966) e Oswaldo Rodrigues Cabral (1979). Essas obras levantaram questões sobre a violência empregada, além de identificarem envolvidos e lideranças. No entanto, ainda se basearam nas obras passadas, mantendo algumas análises errôneas.

Na década seguinte, aparece a importante obra de Duglas Teixeira Monteiro (1974), que tem como mérito trazer o depoimento de alguns sertanejos participantes do conflito. Nela, se dedica a compreender os simbolismos do messianismo. Nos anos seguintes, apareceram trabalhos dedicados à novas abordagens e associando o conflito à ferrovia, como o de Nilson Tomé (1983) e de Marli Auras (1995), assim como a Rosângela Cavallazzi (2003), que já associava o movimento à penetração da *Brazil Railway Company*.

Já em uma proposta de revisão, na tentativa de desmitificar algumas análises históricas já consolidadas erroneamente sobre o movimento, podemos destacar a obra de Delmir José Valentine (1998 e 2009) e de Marcia Janete Espig (2002 e 2008), que buscaram analisar de modo mais detalhado alguns pontos do movimento. O primeiro analisou os trabalhadores da *Lumber*. Já Espig, dedicou-se aos trabalhadores da Estrada de Ferro São Paulo –Rio Grande, quebrando a teoria de que teriam sido os responsáveis pelo movimento, já que quase não participaram.

Visto esse balanço historiográfico, fica evidente que a temática merece uma pesquisa por si, fugindo à nossa proposta. Contudo, cabe ressaltar que as relações de poderes, favoreceram sempre o investidor privado, principalmente o estrangeiro. À nossa compreensão, o Contestado será a principal e mais fácil porta de entrada para o nosso objeto de estudo, a *Brazil Railway Company*, que saberá se aproveitar dessa conjuntura e também cederá aos interesses locais.

### **1.3 Rio Grande do Sul**

O Rio Grande do Sul constitui-se, nas palavras de Joseph Love, numa “anomalia”. De acordo com esse pesquisador, “economicamente, não se orientou essencialmente nem para a exportação, nem para a subsistência; politicamente não foi nem um Estado dominante (como São Paulo e Minas Gerais), nem um Estado satélite” (LOVE, 1989, p. 99). No entanto, sempre contou com certo protecionismo.

Primeiramente por sua posição estratégica, principalmente nos momentos de conflitos com países platinos, como contra Oribe, Rosas, Aguirre e Solano Lopes. Depois por sua grande população, que garantia acesso a cargos de representação política. Por fim, sua economia, que, como veremos, fornecia gêneros essenciais ao consumo nacional (FONSECA, 1983, p. 19).

Pedro Dutra Fonseca disserta que, economicamente, o território rio-grandense sempre se orientou para a agropecuária. Em alguns momentos da história, os produtores gaúchos tentaram conquistar espaço no mercado internacional. O trigo e o charque foram os principais produtos. No entanto, já nas primeiras décadas do século XIX, o trigo entra em crise, principalmente devido à concorrência estrangeira, a debilidade tecnológica e técnica, a falta de vias de comunicação, além da requisição do trigo para alimentar as tropas e o não pagamento de indenizações (FONSECA, 1983, p. 13).

Já o charque, se consolida durante um período mais longo. Esse meio de produção, será responsável pela introdução da escravidão no Rio Grande do Sul. Os pecuaristas e charqueadores se desenvolvem, principalmente, no sul da província. Por volta dos anos de 1850, atravessam uma crise, devido à escassez de mão de obra escrava após a proibição do tráfico de escravos, além da concorrência com o charque Platino. Após essa crise, seu mercado será redirecionado para o abastecimento interno brasileiro (FONSECA, 1983, p. 14-15).

Esse produto ainda será responsável por boa parte da economia rio-grandense. Durante o Império, os pecuaristas e charqueadores serão a elite política e econômica. A força do produto terá destaque. Toda a política será voltada para o benefício desse produto e seu mercado visando à exportação. A região de Campanha será a única a ser desenvolvida ao longo do período imperial.<sup>24</sup> Com o desenvolvimento da cafeicultura, o produto, por ser barato, servirá como base da alimentação dos escravos, mas pelo mesmo motivo, não conseguirá reerguer a economia. Além disso, mesmo durante a crise, os produtores insistirão na aposta desse produto voltado ao mercado interno, fato que levará a economia gaúcha a adentrar a República em crise (FONSECA, 1983, p. 15-25).

---

<sup>24</sup> Para melhor compreensão, especialistas na história do Rio Grande do Sul, sempre o analisam dividindo seu território em três grandes partes: Campanha (Sul), Serra (Nordeste) e Planalto (Norte), divisão que também nos valeremos (Cf. FONSECA, 1983, P. 25-28).

A alternativa a esses problemas econômicos foi a tentativa de se especializar no mercado interno. Para tal, passou a ser estimulada a diversificação da produção agrícola, que será bem inferior antes da proclamação da República. Isso ocorre, pois o domínio político no período imperial será dos pecuaristas e charqueadores, ligados ao Partido Liberal. No entanto, o governo Imperial, irá estimular a vinda de alemães e outros europeus já em 1824, que se instalam no norte, dando início a diversificação agrícola (PESAVENTO, 1979, p. 30).

Esses colonos europeus desempenharam papel determinante na ocupação territorial e no desenvolvimento da economia principalmente no Norte do Estado (PASE, 2011 p.9). Para Baquero & Prá (2007), a relação entre a pequena propriedade, uma agricultura diversificada e a comercialização do excedente produzido, aumentou a distribuição de renda além de criar uma rede urbana formada por pequenos centros próximos entre si, contrastando o regime da grande propriedade latifundiária e de concentração de rendas do Sul renda. “Os colonos europeus tiveram um papel preponderante não só em termos de ocupação do solo, mas também, na dinamização da economia do norte do Estado e, em especial, para a criação de uma sociedade bem distinta daquela estabelecida no sul pelos pecuaristas” (BAQUERO & PRA, 2007, p. 44).<sup>25</sup>

Já a partir do desenvolvimento cafeeiro, essa região ganhará ainda mais destaque, atraindo ainda mais imigrantes. Joseph Love salienta que após esse período e essas transformações na economia gaúcha, voltando-se para o mercado interno, entre os anos de 1872 e 1890, a população dobrou, passando de 447.000 habitantes, para 897.000. Desse total, referencia que cerca de 60.000 eram imigrantes (LOVE, 1975, p. 19).

Durante todo o período inicial republicano, a economia rio-grandense, continuou a orientar-se para o mercado interno. Os principais produtos eram derivados da pecuária, sendo o charque o mais expressivo deles (LOVE, 1989, p. 103-107). Após a expansão cafeeira para o interior paulista, houve uma demanda para suprir o mercado interno com outros gêneros (industriais e primários). O Rio

---

<sup>25</sup> Em vista disso, Argemiro Brum salienta que a) A pequena propriedade que, com as partilhas por herança, deu origem ao minifúndio; b) a prática da policultura com cultivo de relativa variedade de produtos e a criação de animais, (suínos, bovinos e aves) destinados ao abastecimento da família e à produção de excedentes para a comercialização; c) a utilização dos recursos naturais, ou seja, da fertilidade natural do solo, e o uso da mão-de-obra dos membros da família (BRUM, 1985, p. 37).

Grande do Sul assumirá em partes essa produção, fato que o leva a se tornar uma economia forte, sendo referenciada por alguns pesquisadores como a segunda já nos anos de 1920, passando Minas Gerais (LOVE, 1989 e GREMAUD, 1992, p. 70-74).

Em termos políticos, o republicanismo gaúcho tem origens mais controversas do que o paulista e o maior símbolo disso é a proclamação da República Rio-Grandense, após a vitória dos insurretos farrapos em Seival. A configuração de um “partido de classe” no Rio Grande do Sul na segunda metade do século XIX perpassou necessariamente pelo Partido Liberal imperial, originando-se da camada mais progressista do Partido Liberal, geralmente oriunda dos estancieiros “letrados” ou absenteístas.

Como vimos, se para o capital cafeeiro paulista, a federação seria a forma de romper as amarras monárquicas, para o capital campeiro gaúcho, a mesma seria uma forma de pressão política. Dois fatores contribuíram para o realinhamento político interno do Rio Grande do Sul em fins do século XIX; primeiro, a lei Saraiva, de 1881, que concedeu maiores direitos políticos aos brasileiros naturalizados e a massa dos colonos imigrantes; segundo, a abolição da escravidão, que converteu inúmeros conservadores em republicanos. O Partido Liberal, como “partido de classe”, não teve sensibilidade para incorporar esses atores políticos nas suas fileiras, o que acabou sendo feito pelo Partido Republicano Rio-Grandense. O PRR foi fundado por políticos gaúchos com intuito de fomentar o ideário republicano no Estado do Rio Grande do Sul e derivou do Clube Republicano de Porto Alegre. Participaram desse processo, republicanos engajados das mais variadas camadas sociais (PERISSINOTO & SÊGA, 2011).

Em linhas gerais, a República chega ao estado gaúcho e ao se estabelecer, cria um ambiente e cenário de disputas consolidadas em duas vertentes políticas diferentes, com visões econômicas e sociais também distintas. Sobre isso, mais uma vez Pedro Fonseca contribui ao chamar atenção para esses dois lados. Como já salientado, de um lado, teremos o Partido Republicano (PRR), de outro, a oposição, formada principalmente pelos pecuaristas e charqueadores de Campanha, antigos membros do Partido Liberal. O historiador ainda prossegue, explicando que os

republicanos assumem mesmo sem apoio da elite econômica, eram uma minoria política no momento. Para tal feito, os republicanos usaram como estratégias,

[...] por não representar a totalidade das forças econômicas estaduais [...] o PRR começou seu governo sob forte contestação. [...] Sua dominação baseia-se, em um primeiro momento na coerção, buscando o apoio do Exército e fortalecendo a Brigada Militar. Entretanto, ao lado da força coercitiva, fundamental nos momentos mais graves, buscou elementos de coesão, visando a sua própria manutenção como governo. Os elementos coesivos não estavam apenas no positivismo [...], mas em buscar apoio daqueles setores de pouca autonomia frente ao Estado: os burocratas, os colonos, os funcionários públicos, etc (FONSECA, 1983, p.25).

Não obstante, Sandra Pesavento disserta que o PRR ocuparia o espaço deixado pelo Partido Liberal solucionar a crise econômica durante o Império e como salienta Fonseca, excluindo diversos setores sociais, já que se baseavam apenas no incentivo a pecuária de exportação, impedindo as camadas emergentes (das outras regiões) de ascenderem economicamente (PESAVENTO, 1979, p. 198-205; FONSECA, 1983, p. 25-26).

Sobre isso, Pesavento explica que

Os quadros políticos instituídos não eram capazes de responder e englobar os interesses dos novos grupos emergentes. Igualmente, no decorrer do século XIX, com a expansão da apropriação da terra pela zona da Serra, foi-se formando uma nova camada latifundiária nesta região, com interesses também à pecuária, mas para qual os serviços governamentais [imperiais] se revelaram insuficientes frente à quantidade e qualidade das necessidades que surgiam. [...] Assim estruturado, o grupo político emergente se dispôs a realizar em seu programa a modernização econômica, social e política exigida. Agrupando parte da classe pecuarista dominante, setores médios urbanos e parte do colonato, o PRR oferecia uma alternativa de adequação de estrutura política às necessidades da estrutura econômica social (PESAVENTO, 1979, p. 203-205).

Assim, iniciava a República Gaúcha, entre divergências. O que se consolida será então o governo com uma ideologia pautada no positivismo e política econômica e social visando a vinda de imigrantes, que seriam alocados no norte do Estado, e desenvolveriam a policultura. Firma-se também uma oposição, que tentará manter o desenvolvimento histórico da pecuária e terá por ideologia o liberalismo ortodoxo. O projeto republicano se fixa e sobressai, já que durante todo período da Primeira República, o Rio Grande do Sul será considerado o celeiro nacional. Essa economia também irá abrir espaço para o surgimento das atividades comerciais, já

que havia a necessidade de um intermediário entre o pequeno produtor e o consumidor (Cf. PESAVENTO, 1979, p. 201).

Pautados nessas visões políticas e ideológicas distintas, durante o período de nosso recorte temporal, o governo rio-grandense desenvolverá a política de imigração, povoamento, divisão de terras e transporte. Enquanto o governo fortalecia as novas frentes econômicas nas regiões ao norte do estado, desenvolveram a política de imigração que não subvencionava, mas criava as colônias (grande maioria no norte do estado) e distribuía, ou facilitava a compra de lotes aos imigrantes europeus. Fonseca salienta que a ideia era romper laços com a imagem imperial, que subvencionava (FONSECA, 1983, p. 78-80).

O que mais nos chama atenção nesse estado, diferentemente dos outros dois, é que o corpo técnico pouco aparece, ou ganha destaque. No entanto, haverá um planejamento diferenciado no Rio Grande do Sul no tocante aos transportes. Como veremos no capítulo seguinte, haverá uma presença muito forte do estado, com um planejamento de estatizar os principais meios de transporte (porto e estradas de ferro).

Por fim, o estado rio-grandense, será dominado em parte pelos republicanos, mas convivendo com a visão da oposição. Joseph Love afirma que, mesmo existindo instabilidade política interna, na esfera federal eram organizados politicamente e se tornaram a terceira força nacional, durante a Primeira República. Ocupavam diversos cargos em ministérios, não necessitando seguir a risca as decisões de São Paulo e Minas Gerais (LOVE, 1989).

Visto a dinâmica da consolidação da República, introduzindo imigrantes e desenvolvendo a agricultura e o mercado imobiliário de lotes agrícolas em diversas regiões no país, pode-se brevemente concluir que já nessas duas diretrizes dos republicanos, criou-se uma brecha para a relação entre o público e o privado, sendo uma via de duplo sentido. Ou seja, com o advento dos governos republicanos, havia a necessidade de desenvolver seus respectivos estados. Uma vez que não era possível investir o capital necessário para garantir a imigração e a dinamização da economia, principalmente agrícola, os governantes buscaram se associar ao capital privado para tal, abrindo espaço para várias empresas de colonização e também de loteamento começassem a se desenvolver.

Assim, podemos partir para a compreensão do elo de ligação entre os agentes públicos e os empresários, com a consequente consolidação e estruturação das ferrovias.



## CAPÍTULO 2. Diretrizes governamentais ferroviárias: A atuação do corpo técnico do Governo Republicano

O presente capítulo tem por intuito demonstrar como foi a formação e o desenvolvimento do corpo técnico estatal (dando enfoque a alguns agentes) e, principalmente, qual eram as propostas estatais e federal para o transporte ferroviário. Nossa proposta será demonstrar como as propostas legislativas e atuação política de alguns agentes técnico-políticos acabaram moldando as diretrizes públicas do transporte nesse período atraindo o capital privado estrangeiro. Por fim, demonstraremos nesse capítulo o *modus operandi* desses agentes técnico-políticos para garantir seus interesses econômicos e políticos.

### 2.1 Corpo técnico do/no Estado Republicano

Visto o desenvolvimento de cada estado, lançaremos à luz da historiografia a formação de um corpo técnico e burocrático no período inicial republicano brasileiro, que atuará, inicialmente nas esferas locais, estaduais e posteriormente federais. Esses agentes serão o elo de transição/ligação entre os empresários e o poder público, interferindo e influenciando nas políticas e diretrizes governamentais de infraestruturação do território nacional.

Para tanto, elegemos alguns agentes específicos que terão atuação direta com nosso objeto e terão uma ascensão política, chegando até a influenciar a esfera de poder federal, ou mesmo fazer parte dela e, em contrapartida, receberá favorecimentos do grupo formador diretivo do *holding*.

Expostas essas problemáticas, podemos iniciar a compreensão da formação do corpo técnico estatal, nas esferas estadual e federal. A historiografia também vem se dedicando à compreensão das profissões ao longo dos anos, principalmente das que vieram a ocupar local de destaque na sociedade brasileira – médicos, engenheiros e advogados (Cf. CARVALHO, 1978; NADAI, 1987; TURAZZI, 1989; COELHO, 1999; ARASAWA, 2005 e SILVA, 2012). A fim de delimitarmos, nossas discussões ficarão circunscritas à figura do engenheiro, já que esse atuava diretamente nas questões referentes ao transporte e serão os que se envolverão com o nosso objeto.

Já discutimos em partes algo sobre esses profissionais em nossa pesquisa de mestrado (principalmente em São Paulo) e que acreditamos não ser mais necessário retilhar aquela discussão (Cf. CORREA, 2014, p.58-65). No entanto, uma parte se torna crucial para o desenvolvimento desse trabalho: suas aspirações políticas. Com isso, demonstraremos que houve um planejamento desse segmento buscando espaço na política nacional, levando à mencionada disputa com os agricultores.

Para tanto, precisamos nos remeter ao período imperial. Associando os ideais positivistas à possibilidade e abertura/participação política no cenário nacional, engenheiros, assim como médicos, advogados, entre outros profissionais livres, contribuíram para consolidação dos clubes republicanos e posteriormente dos Partidos estaduais.

Partimos do pressuposto de que esses profissionais viram nas “novas” aspirações republicanas a chance de uma ascensão na escala de poder político nacional. Parte da historiografia coloca esses profissionais ligados aos interesses dos agricultores, principalmente após a Proclamação da República (Cf. MARINHO, 2008), generalização da qual, em partes, não concordamos. A nosso ver, como já demonstramos em partes em nossa pesquisa de mestrado, muitas vezes esses profissionais, quando parte do corpo técnico estatal, disputaram propostas de estruturação territorial, colocando-se contrários aos agricultores (Cf. CORREA, 2014).

Os engenheiros, principalmente dos locais e do período inicial que nos propomos analisar, formaram-se em grande parte na Escola Militar no Rio de Janeiro, onde passaram a compactuar com os ideais positivistas dos militares, que possivelmente, buscavam uma reorganização diferente da que seria de interesse dos agricultores (NECKEL, 2003, p. 42).<sup>26</sup>

A possível formação e contato com os ensinamentos de Comte seriam então um fator determinante para que, como afirmamos, esses profissionais disputassem um espaço no poder político do país?

Seria errôneo e, até mesmo ingênuo de nossa parte fazer tal afirmação. Porém, essa associação e contato com tais ideias, fez com que esses profissionais, conseguissem espaço no início do governo Republicano, algo que ficará mais

---

<sup>26</sup> Existe uma vasta discussão sobre as formações e escolas de engenharia no Brasil, porém foge aos recortes dessa pesquisa (Cf. CARVALHO, 1978; SILVA, 2012).

explícito quando descrevermos a trajetória e analisarmos alguns. Em um governo que buscava se associar ao novo e modernizante, haveria então a necessidade de uma figura que representasse isso, e foi assim que os engenheiros se colocaram perante a sociedade, como detentores do conhecimento técnico-científico.

Nessa perspectiva, os engenheiros ocuparão um espaço que, de certa forma, estava aberto no início das discussões sobre as possibilidades republicanas. Seria a somatória de conhecimento técnico, econômico e possibilidades de atuação profissional. Tal necessidade surge concomitantemente à tentativa de inserir o Brasil em um lugar de destaque perante o capitalismo mundial desde meados do século XIX (CUNHA, 2016). Simone Kropf salienta que nas escolas de engenharia, tanto a Militar, quanto a Politécnica (que surge em 1874), já eram estruturadas visando uma ampla formação científica, técnica, que dava aos engenheiros os títulos de bacharéis e doutores em ciências, além de outras especialidades (KROPF, 1996, p. 75-76).<sup>27</sup>

A tentativa de modernização brasileira trouxe ao território debates sobre diversos temas, indo desde planos e ideologias econômicas, passando por modelos de governo, chegando até infraestrutura, como a necessidade de transportes modernos (ferrovias). Além disso, segundo Gilmar Arruda, somado aos ideais cientificistas do progresso “aumentava a necessidade de os governantes estabelecerem princípios legitimadores por critérios científicos para governar”. Assim, para governar era preciso que se desenvolvesse um corpo técnico-científico para obter conhecimento e informações do território (ARRUDA, 2000, p. 116-117).<sup>28</sup>

Para alcançar a “civilização” e o “progresso”, buscou-se modelar o outro, nesse caso, o considerado como atraso. Esse outro constituía não só os homens, os indígenas, mas também o espaço, denominado como “vazio”. Assim, cria-se na “guerra” contra o atraso, “a civilização/cultura, representada pelos técnicos, engenheiros e autoridades, contra a barbárie/natureza, representada primeiramente pelos ‘índios ferozes’ depois pela ‘natureza’ inexplorada e também pelo ‘atraso’ dos ‘sertanejos’” (ARRUDA, 2000, p.32-33).

---

<sup>27</sup> Além disso, esses profissionais, muitas vezes estudavam nos países europeus, de onde traziam os ideais das cidades modernas e as doutrinações científicas. Assim, a função dos engenheiros acabou por se tornar, para os olhos da sociedade, a profissão “que proporcionaria a aproximação do país com os grandes centros da economia mundial, como Inglaterra e Estados Unidos e modelos também de ‘civilização’, como a França” (SILVA, 2012, p. 31).

<sup>28</sup> De acordo com Foucault, a necessidade científica de conhecimento do território, com a criação de um corpo técnico especializado em mapear as riquezas e a geografia, era algo desde o período da Idade Moderna. Para melhor governar, era preciso conhecer (Cf. FOUCAULT, 2000).

Assim, Coelho pontua que o engenheiro acabou por se tornar a base da formação do Estado Nacional e se tornaria o símbolo do espírito progressista da época. Em suas palavras,

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

Partindo de outra perspectiva de análise, durante esse mesmo recorte temporal, houve intensa necessidade de estruturar juridicamente as propostas de infraestruturação por parte do governo Imperial e posteriormente Republicano. Para criar leis, foi preciso também um conhecimento técnico internacional, para assim, transcrever para o Brasil os exemplos de outras nações.

Para criar a matriz institucional legislativa, principalmente sobre transportes, no caso ferrovias, foi preciso analisar como foram garantidas em diversos países. No caso brasileiro, fez-se um recorte de diversas propostas. Esse recorte foi pautado principalmente em questões econômicas. Era preciso criar infraestruturas modernas, para absorver o capitalismo moderno. No entanto, o custo era extremamente elevado. Assim, o governo optou por introduzir inicialmente um sistema misto, atraindo iniciativas privadas, mas com certo controle, já que era o Estado quem analisava e cedia as concessões (CUNHA, 2016, p. 43-63).

Assim, criou-se o espaço que exigia o amplo saber. O engenheiro nacional moldou-se para ocupá-lo. Visto tal cenário, podemos exemplificar como, em cada estado analisado, isso de fato ocorreu.

### ***2.1.1 São Paulo e a Secretaria de Agricultura, Viação e Obras Públicas.***

Em São Paulo, esses profissionais se agruparam por trás de espaços do próprio governo, onde conseguiram atuar, mesmo que em alguns momentos de modo menos intenso. Seu ápice de atuação será no governo republicano, na Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (SACOP), no entanto, será moldada no período imperial.

Sua organização pelo governo paulista visava o desenvolvimento de políticas e projetos de estruturação de todo território paulista, de forma articulada e gerenciada, para promover o desenvolvimento econômico de todo estado,

preocupando-se desde a Capital até o interior. A SACOP tinha várias atribuições: a inspeção das ferrovias, a construção de obras, a formação e educação agrícola, a inspetoria dos imigrantes e do trabalho, o mapeamento e reconhecimento do território paulista, inclusive da fauna e da flora. Por conta disso, exigia uma formação técnica profissional diversa e ampla, que acabou sendo ocupada por engenheiros.

Em suas diversas Seções/Diretorias, respondia a tudo que se relacionou política e economicamente à Agricultura, o desenvolvimento do comércio e Indústria (mesmo que primária) e tudo relacionado à infraestrutura do estado de São Paulo: reformulação urbana, viação, portos, colonização. Em linhas gerais, durante os anos iniciais da República ela era responsável pela coordenação e fiscalização das principais atividades.

Esse processo seria herança do período Imperial. O governo provincial de São Paulo já visava a “modernização e promoção de políticas ‘desenvolvimentistas’ no sentido de imprimir ao estado a capacidade de gerar riquezas e promover a principal atividade agroexportadora do país” (BERNARDINI, 2007, p. 75).

De modo geral, durante o século XIX buscaram criar algumas diretrizes que seriam seguidas posteriormente pela SACOP. Entre essas se destacam: a importância do desenvolvimento industrial e fabril; a necessidade da ligação e conexão do interior com os centros urbanos por meio da ferrovia; a criação de núcleos coloniais; o incentivo a uma indústria agrícola de produtos diversificados; além do contínuo incentivo à imigração (BERNARDINI, 2007, p. 76).

Já nos primeiros anos do regime republicano, entre os anos de 1889 e 1891, surgiria uma primeira tentativa durante o governo de Prudente de Moraes. Após a extinção da repartição que cuidava das obras públicas, é criada a Superintendência de Obras Públicas, que se transformaria posteriormente, em essência, na Secretaria de Agricultura (BERNARDINI, 2007, p. 77). Na tentativa de reformular e organizar de maneira mais sistematizada, o então governador convidou o engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza para o cargo de diretor, que ocupava, nesse momento, o

cargo de Inspetor Geral da Companhia Ituana de Estradas de Ferro (SÃO PAULO, 1890, p. 18).<sup>29</sup>

Nesse sentido, o próprio Presidente do Estado descrevia:

#### Obras Públicas

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

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

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

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

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

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

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

4°. A inspecção de colonias do Estado.

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

Essa Superintendência seria organizada em uma Diretoria de quatro Seções.

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

<sup>29</sup> Sobre a trajetória de Antonio Francisco Paula Souza, desde sua formação até seu trabalho na Ituana e na organização da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo: CAMPOS, 2010.

Na fala do governador somado ao convite a Paula Souza, fica evidente que a ideia da necessidade de um agente (no caso engenheiro) que dominasse um amplo campo de saber, fizesse parte de modo ativo do governo, visando colocar em prática as diretrizes governamentais e o progresso do Estado. Nessa nova organização, estariam sob a direção de um único diretor vários serviços que tinham relação com as obras públicas do estado, na tentativa de controlá-los melhor e homogeneizá-los, de uma forma que não ocorria anteriormente.

Como Diretor, Antônio Francisco de Paula Souza, deixa evidente o início de uma tentativa de criar um corpo técnico ocupado por engenheiros dentro do governo paulista. Sobre isso, Fernanda Silva contribui ao afirmar que a profissão de engenheiro entraria em cenário político-acadêmico em finais do século XIX, assumindo papel de destaque na sociedade. Eles assumiriam o papel fundamental e central na tentativa de reestruturação e modernização, na busca da constituição de uma nação realizada pelos republicanos (SILVA, 2012, p. 43-55).<sup>30</sup>

Nesse sentido, ao assumir a Diretoria, o engenheiro nomeou para os cargos de Chefe das Seções um quadro funcional técnico – acadêmico na tentativa de profissionalizar e aperfeiçoar os serviços. Para Secretário, nomeava o engenheiro Francisco Homem de Mello, engenheiro da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Para chefias, nomeava para a 1ª Seção, o engenheiro-chefe da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, Gabriel Osorio de Almeida; para a 2ª Seção, José Ribeiro da Silva Pirajá, chefe de tráfego da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana; para a 3ª Seção, o engenheiro fiscal da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, José Luis Coelho (indicado pelo Governo Geral) e por fim, para a 4ª Seção, nomeava o então chefe da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, o geólogo estadunidense Orville Derby (SÃO PAULO, 1890, p. 192-193).

Ainda, faria uma mudança no sistema de aprovação de verbas para obras, as quais eram aprovadas e feitas sem que se fizesse anteriormente um estudo prévio ou um planejamento. A partir de então, as obras só seriam aprovadas mediante um estudo detalhado e um planejamento de construção, feito por um técnico (engenheiro). Segundo o próprio Diretor da Superintendência, o Estado

---

<sup>30</sup> A autora ainda disserta que em finais do século XIX e início do XX, a grande quantidade de engenheiros seria formada por engenheiros ferroviários e, a grande maioria dos atuantes, seria composta por engenheiros das empresas ferroviárias (SILVA, 2012, p. 43-55).

economizaria verbas gastas desnecessariamente com reparos que poderiam ser evitados se as obras fossem bem planejadas (BERNARDINI, 2007, p. 78-79).<sup>31</sup> Ao fazer tal determinação, ficaria ao encargo dessa Pasta a aceitação ou não de propostas de melhorias em todo território, conferindo aos engenheiros certo prestígio e poder político.

No entanto, fica também evidente que, inicialmente os engenheiros não eram capazes de contrariar as propostas do governo republicano paulista. Antonio Francisco de Paula Souza, ao criticar várias políticas e diretrizes que foram mantidas do governo imperial, como o sistema de concessões e privilégios, principalmente das ferrovias, além da mercantilização dos serviços públicos, não ficaria no cargo por muito tempo, assumindo-o outro engenheiro, José Pereira Rebouças (BERNARDINI, 2007, p. 80-81).

De modo geral, pouco se concretiza do proposto inicialmente pela Superintendência de Obras Públicas. Os problemas estruturais ainda eram diversos e afetavam o desenvolvimento da economia do estado.

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

A Primeira cabia tratar de assuntos relacionados à agricultura; terras públicas, particulares e serviço cadastral; serviço de colonização; núcleos coloniais; serviços de imigração; aldeamento e adaptação de índios; jardins e passeios públicos; engenhos centrais; navegação fluvial e

---

<sup>31</sup> Outra providência tomada foi a organização de um arquivo contendo todos os documentos da extinta Repartição de Obras Públicas, além dos relatórios e documentos expedidos pelos engenheiros fiscais das estradas de ferro, facilitando o controle e a busca de informações de cada contrato. Durante a organização do arquivo, Paula e Souza deparou-se com outro problema, a falta e precariedade dos instrumentos de engenharia existentes. O então Diretor adquiriria novos e modernos instrumentos vindos da Europa (BERNARDINI, 2007, p. 78).



marítima; canais; trabalhos hidráulicos; correios; telégrafos e Comissão Geográfica e Geológica. A Segunda, respondia pelas obras públicas; estradas de ferro; estradas e caminhos comuns e de rodagens; mineração; negócios do comércio, com exceção dos já subordinados a outras Secretarias estaduais; negócios e Indústria; sistema de pesos e medida; serviço astronômico e meteorológico; iluminação pública; abastecimento de água e serviços de esgotos; orçamentos das despesas dos diversos serviços; abertura de créditos extraordinários e suplementares; escrituração e classificação das despesas; expedição das ordens de pagamentos de qualquer quantia a cargo do Secretário (CINTRA, 1985, p.22 apud BERNARDINI, 2007, p 84).

Durante o governo de Jorge Tibiriçá e Carlos Botelho como Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, houve a tentativa de deixar cada vez mais técnicos os serviços da SACOP. O então secretário seguiu os passos de Antônio Francisco de Paula e Souza. Uma das primeiras medidas que tomou, foi separar as funções técnicas das administrativas. Em cada Seção haveria essa divisão. Com essa reformulação, seria então composta pelo Gabinete do Secretário; Diretoria Geral; Diretoria de Agricultura; Diretoria de Indústria e Comércio; Diretoria de Terras, Colonização e Imigração; Diretoria de Viação; Diretoria de Obras Públicas e, por fim, Contadoria.

Sobre essas mudanças, Sidinei Bernardini afirma que a Secretaria introduzia no Governo estadual um planejamento territorial moderno. Para tanto, esse autor aponta sete características que dão base para sua afirmação e que merecem serem destacadas:

- 1- O artigo 64 da Constituição Federal de 1891 determinou que todas as terras devolutas passassem ao domínio do estado onde estivessem situadas. Para legalização era preciso conhecimento técnico e, ainda, uma estratégia de sua utilização um projeto para sua ocupação.
- 2- A Secretaria estruturaria um corpo diretivo e técnico hierarquizado, ao incluir as funções de direção e de gerenciamento na máquina pública. A separação entre estes escalões foi uma característica marcante na organização da Secretaria.
- 3- O governo concentraria todos os órgãos e repartições ligados à produção da infraestrutura territorial e urbana sob o comando de um único secretário. Um conjunto de novas regras da administração foi utilizado para um funcionamento eficaz.

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

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

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

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

Marcando ainda mais essa tecnicidade da SACOP e a aglutinação da estruturação do território por parte dos engenheiros podemos ainda destacar a absorção Comissão Geográfica e Geológica.<sup>32</sup> Após ser absorvida pela Secretaria, desempenhou importante papel para sacramentar tudo relacionado às divisas e fronteiras, desde fazendas particulares e cidades, até do próprio estado. Seus estudos e levantamentos foram importantes para dar bases técnico-científicas ao governo na exploração de minerais, na localização de abertura dos núcleos coloniais, ou onde se localizasse o melhor traçado possível das linhas férreas. A Comissão ainda desempenhou o papel de juiz em muitos casos de disputas de posses de terras, onde dava seu parecer. Além disso, também foi requisitado para esclarecer dúvidas sobre divisas, ou consultas sobre a riqueza natural de alguma localidade (Cf. CORREA, 2014).

Já sobre sua organização e gestão, observando os Relatórios da SACOP, nota-se que o secretário da Agricultura dialogava em seus Relatórios diretamente com o governador, a fim de prestar contas. Havia uma fala introdutória em que fazia um balanço geral de diversas situações, apontando o trabalho realizado, propostas e necessidades. Outro fator nos chamou a atenção: dos anos de 1900 até 1920, foram

---

<sup>32</sup> Criada em 1886, com intuito de reconhecer e mapear o território do Estado de São Paulo, percorrendo rios, descrevendo e catalogando desde a fauna e a flora até as riquezas minerais (Cf. ARRUDA, 2000; FIGUEROA, 1987).

oito Secretários e a grande maioria desse grupo técnico (médicos/sanitaristas, advogados e engenheiros) conquistou cargo políticos em nível federal, o que, a nosso ver, possibilitou que as propostas da SACOP, tivessem peso nas diretrizes políticas nacionais.

Essas propostas seriam em grande parte sobre a estruturação do território, principalmente sobre as reformas urbanas, mas também sobre a importância em se criar planos de viação e posteriormente em manter uma forma de controlar as empresas de transporte, como por exemplo, o uso da Sorocabana a partir dos anos de 1920 (Cf. CORREA, 2014).

Os nomes abaixo na tabela são dos Secretários que atingiram cargos no governo federal. Sob a direção desses Secretários, a SACOP iniciaria as propostas sanitárias e urbanistas da capital do Estado, a cidade de São Paulo, e principalmente do porto e da cidade de Santos, o que também se expandiria para as propostas do Ministério de Viação e Obras Públicas (Cf. BERNARDINI, 2007).

**Tabela 2: Secretários da Agricultura e sua formação**

<b>Nome</b>	<b>Período de atuação</b>	<b>Formação</b>	<b>Outros cargos políticos</b>
Antônio Candido Rodrigues	1900-1902; 1908-1909	Engenheiro -militar	Deputado estadual/federal, senador e Ministro da Agricultura
João Baptista de Mello Peixoto	1902-1903	Advogado	Deputado estadual/federal e senador
Luiz de Toledo Piza e Almeida	1903-1904	Advogado	Deputado estadual e senador
Carlos José de Arruda Botelho	1904-1908	Médico	Vereador
Antonio de Pádua Sales	1909-1912	Advogado	Deputado estadual/federal, senador e Ministro da Agricultura
Paulo de Moraes Barros	1912-1915	Médico	Deputado estadual/federal e Ministro da Agricultura
Candido Nazianzeno Nogueira Motta	1916-1920	Advogado	Deputado estadual/federal e senador
Heitor Teixeira Penteadó	1920-1924	Advogado	Deputado estadual

Fonte: ABREU, 2010.

Intensificando ainda mais nossa ideia de tentativa de ganhar mais espaço, os dirigentes da SACOP, exigiam cada vez mais engenheiros e técnicos. Como pode ser notado em um Relatório de 1917, no qual o Secretário, ao expor os conteúdos gerais, fala sobre a falta desses profissionais nas distintas Diretorias, onde só havia

um “pessoal técnico”, como na Diretoria de Obras Públicas, “mas que desse pessoal não se pode exigir tanto quanto se pode esperar de verdadeiros profissionais”. O mesmo chama a atenção também para a falta de engenheiros na Comissão Geográfica e Geológica e na Diretoria de Agricultura (SÃO PAULO, 1917b, p V-VI).

Essa fala determinando o engenheiro como “verdadeiro profissional” era também refletida no *corpus* político do governo paulista. Como afirma Turazzi, a sua participação, foi decisiva para a formação de um novo território paulista, em se tratando de questões estruturais arquitetônicas. Esses profissionais criaram e defenderam uma simbologia, ou como afirma Gilmar Arruda, uma representação, que motivou a ação das transformações e da formação de uma nação (Cf. ARRUDA, 2000, p. 109; TURAZZI, 1989, p 234). Laura Maciel, ao se dedicar à Comissão Rondon, também descreve que os engenheiros (militares) que eram responsáveis pelo mapeamento das populações e territórios do “sertão” brasileiro, encaravam expedições como “cruzadas civilizatórias”, criando instrumentos para assegurar a Nação (MACIEL, 1997, p. 129).

De modo geral, além da própria Secretaria de Agricultura, esses profissionais se relacionaram com as ferrovias, ou melhor, com as empresas e companhias de estradas de ferro, sendo responsáveis pela concretização das obras. Além disso, como engenheiros fiscais, administrarão a empresa férrea. Deterão o controle e administração, desde o balanço financeiro, até as obras de expansão da empresa (Cf. CASTRO, 1979).

Ao deterem o domínio sobre essas possibilidades, serão eles os responsáveis, em grande parte, pelo sucesso das empresas férreas. Principalmente quando se tornam empresas acionárias, pois poderiam manipular os números e cifras, travestindo uma empresa deficitária, em um negócio grandioso a ser investido à distância, algo que discutiremos posteriormente.

Assim, fica evidente que dentro de sua dinâmica de trabalhos, a SACOP será um dos expoentes da tentativa desses profissionais de colocar em prática seus saberes e também suas visões sobre diversos problemas do estado de São Paulo. Além disso, alguns de seus dirigentes passaram da Secretaria para o Ministério da Agricultura, dando continuidade aos seus trabalhos realizados no estado, porém em

âmbito nacional. Fato que já demonstra que esses técnicos-acadêmicos alcançaram esferas de poderes superiores no cenário de política nacional.

### *2.1.2 Engenheiros políticos: Santa Catarina e Rio de Janeiro.*

Diferentemente do caso paulista, os engenheiros em Santa Catarina ganharam evidência e poder político de fato. Isso ocorre durante o processo de instauração da República no estado. Como salientado no capítulo anterior, a república no território catarinense teve a peculiaridade de levar ao poder político um grupo que se encontrava fora da esfera de poder imperial. Entre esse grupo, estavam engenheiros, como também salientamos.

Para melhor analisarmos o que propomos, focaremos em alguns nomes específicos: Lauro Müller, Hercílio Luz e Felipe Schmidt. Esses políticos, que ascenderam aos cargos de governador, Senado e Ministérios, dominaram o cenário político catarinense, direta e indiretamente durante muitos anos.

De acordo com Jali Meirinho, ao mencionar sobre essas lideranças afirma que em Santa Catarina as oligarquias que dominaram a política durante a Primeira República, começaram a delinear-se no processo vitorioso dos republicanos sobre os federalistas (1893-1894). Diferentemente de São Paulo e grande maioria dos estados brasileiros, essas oligarquias não surgiram de grupos familiares, econômicos ou latifúndios. “Identificam-se mais com lideranças urbanas e estão bem personificadas no bacharelismo e na burocracia estadual. Seus líderes surgiram dentro do quadro político-administrativo do Estado.” Ou seja, ao atingirem o poder político, consolidaram também o poder econômico (MEIRINHO, 1997, p. 125).

A fim de elucidar brevemente a carreira desses políticos-engenheiros e para facilitar a compreensão da dimensão do campo em que atuavam no poder político nacional, acreditamos ser viável uma breve biografia. Entre esses referenciados, Lauro Müller terá um grande destaque. Além de governar Santa Catarina durante bom tempo, foi representante dos interesses do estado na esfera federal. Foi aluno de engenharia, como já elucidado por Neckel (2003, p. 42).

Além Disso, foi discípulo de Benjamin Constant Botelho de Magalhães. Era adepto do movimento abolicionista. Contribuiu ativamente ao movimento e Proclamação da República. Já enquanto governador foi eleito para fazer parte da

Assembleia Nacional Constituinte, contribuindo para a criação da primeira Constituição do período republicano. Além disso, foi deputado federal, chegando também ao cargo de Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, em 1902, no governo de Francisco Alves. Durante esse período, teve como foco principal as reformas sanitárias do porto de Santos, Rio de Janeiro e da própria capital federal, em que se relacionou com outros engenheiros como Paulo de Fontin e Francisco Bicalho. Em 1906 é substituído no cargo de Ministro, voltando a participar do senado já no ano seguinte. Já em 1912, o engenheiro sucede Rio Branco e assume a pasta de Ministro das Relações Exteriores, onde permaneceu até o ano de 1917, quando, devido a sua ascendência germânica, sofreu pressão interna e acabou pedindo demissão do cargo. Voltando ao cargo de senador, permanece até praticamente sua morte, em 1926 (CACHAPUZ, 2010).

Já Hercílio Luz tem sua formação na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, mas termina fora do país, na Bélgica, esse engenheiro também irá atuar na política local e nacional. Enquanto engenheiro atua no cargo engenheiro de obras públicas da Província de Santa Catarina e se mantém após a Proclamação da República. Alinha-se a Lauro Müller durante a Revolta Federalista, contribuindo com a Reação Republicana, quando ingressa no universo político. Torna-se governador, logo após o episódio e, mesmo sendo concorrente a Müller nas disputas de cargos dentro do Partido Republicano Catarinense, trabalharam em conjunto em diversos assuntos referentes ao Estado. Assumiu diversos mandatos de deputado estadual e também de senador durante as duas primeiras décadas do século XX (DANTAS & CARNEIRO, 2010).

Visto brevemente as biografias, fica evidente que esses dois políticos-engenheiros se mantiveram como figuras centrais do governo catarinense e também na escala federal, basicamente durante todo o período denominado de Primeira República. Quando não estavam diretamente a frente do cargo de governador, estavam de modo indireto, por trás de indicações. De modo geral, ambos terão como ideal de planejamento e desenvolvimento político as propostas de infraestruturação, principalmente material, do território de Santa Catarina e também federal.

Assim, como para os dirigentes da SACOP, a reestruturação urbana, meios de transporte e comunicação, assumirá lugar de destaque na política e propostas de

ambos e de seus indicados. Em seus governos, serão criados em Santa Catarina o Serviço de Colonização e a Repartição de Obras Públicas. Além disso, também é criado o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, a Diretoria de Higiene e a Sociedade Catarinense de Letras<sup>33</sup> (NECKEL, 2003, p. 40-63).

Contudo, diferentemente de São Paulo, em Santa Catarina, por ocuparem o governo, os engenheiros se legitimarão no poder político. Esses políticos-engenheiros, principalmente Lauro Müller, terão o papel central para a consolidação de um *modus operandi* que será exercido por esse grupo, que explicitaremos a seguir, relacionando com a ferrovia. Além disso, acreditamos que Müller e Santa Catarina serão o elo entre diversos engenheiros, política e empresários.

Nessa mesma direção, podemos destacar outros dois casos importantes de engenheiros-políticos, Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e André Gustavo Paulo de Frontin. Ambos possuem trajetórias parecidas. Engenheiros formados na Escola Politécnica consolidaram suas carreiras públicas nas transformações urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro, além de alcançarem o cargo de Prefeito dessa mesma cidade. Trabalharam diversas vezes em conjunto, tornando-se, em alguns momentos, aliados (PINTO, 2010; MESQUITA, 2010).

Assim como Lauro Müller, atuarão em favor das atividades de alguns grupos de empresários para conquistar espaço no poder público, principalmente em prol do *holding Brazil Railway Company*. Suas relações com a ferrovia serão um pouco distintas. Carlos Sampaio será sucessor de Teixeira Soares, e manterá o contato com os investidores franceses no país, garantindo seus interesses, tornando-se representante da BRC. Por sua vez, Frontin será engenheiro fiscal, membro da Inspeção de Estradas de Ferro e dirigirá a Estrada de Ferro Central do Brasil. Contudo, sua trajetória profissional converge no interesse de ambos em se tornarem também empresários. Enquanto prefeitos terão trajetórias também distintas. No entanto, Surama Pinto destaca que são a representação da autonomia do poder político do Distrito Federal, sendo Frontin um grande articulador entre o capital privado, poder público e freguesia votante, já Sampaio, menos próximo da população e do poder local (Cf. PINTO, 2010 e 2011; MESQUITA, 2010).

---

<sup>33</sup> Os letrados irão contribuir muito para a difusão dos ideais de “ordem e progresso” dos governos republicanos, pois ajudaram a sacralizar os antagonismos entre o que seria moderno e atrasado (Cf. ARRUDA, 2000; NECKEL, 2003 e ZILIANI, 2010).

## **2.2. Engenheiros, política e ferrovias: o *modus operandi* do corpo técnico do estado Republicano.**

Nesse subcapítulo, nos dedicaremos a desenvolver as diretrizes e propostas do governo republicano, em escala estadual e federal, para o desenvolvimento das ferrovias. O enfoque principal serão, principalmente, as propostas dos engenheiros, atuando de diversos locais, para assim demonstrar como e em que escala conseguiram elevar sua influência política frente ao governo agrícola Republicano.

### **2.2.1. Ferrovias como ordem e progresso.**

Para compreendermos as propostas de instauração de ferrovias no Brasil, devemos nos atentar a diversos fatores. Primeiramente que para o governo, Imperial e posteriormente Republicano, ela representava a introdução de uma ex-colônia, arcaica, tida como periferia do globo e atrasada, no mundo moderno. Como já referenciado por alguns autores, a ferrovia por si só, era carregada de simbologias, sendo o principal, a possibilidade de alcançar o “progresso” e a “modernidade”, independentemente do local que seus trilhos alcançassem. Era a euforia do então progresso de meados do século XIX em diante (Cf. SEVCENKO, 1998).

De acordo com Gilmar Arruda, junto à ferrovia, estava o imaginário que “juntava a crença na técnica como elemento de progresso e civilização, com a integração do território nacional e fortalecimento de sua unidade”. A ferrovia era a concretização das promessas da nova era industrial do século XIX. Sua “força simbólica pode ser avaliada pela rapidez com que ingressou na narrativa literária e poética” (ARRUDA, 2000, p. 105- 107).

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

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



No Brasil, segundo Maria Ines Malta Castro, os propagandistas favoráveis às ferrovias, mesmo antes da primeira ser instalada no país, afirmavam que ela era a solução que asseguraria a unidade nacional, ligando todo o país. De acordo com a autora, acreditavam que as ferrovias abririam “novas perspectivas, devassando territórios longínquos e dando condições ao país de conduzir seu destino rumo à prosperidade e à felicidade” (CASTRO, 1993, p. 69).<sup>34</sup>

Em diversos momentos, a “febre ferroviária” atacava os governantes (ARRUDA, 2000, p. 110). Como se pode notar no seguinte trecho: “(...) quando o vasto território do Brasil estiver bem cortado de estradas de ferro, há de forçosamente entrar a civilização por ai, e então haverá quem leia compreenda a liberdade e a queira sinceramente praticada” (*Província de São Paulo, 1877* apud CAMPOS, 2011, p. 121).

No entanto, tal euforia era antagônica e não real, ficando mais em aspectos da memória e simbologia que na materialidade. Principalmente em países mais pobres, que não eram grandes centros econômicos, como o caso brasileiro (Cf. CASTRO, 1993; SEVCENKO, 1998, ARRUDA, 2000; HARDMAN, 2005 e BOTARO, 2015).

O que de fato se materializou com a ferrovia, foi em algumas áreas, a mudança material, com a introdução de novas técnicas e arquiteturas (Cf. GHIRARDELLO, 2005). Além disso, a mudança social também ocorre nas proximidades da ferrovia, principalmente com a introdução da dinâmica do capitalismo.<sup>35</sup> Esse foi o maior impulsionador para que o governo brasileiro insistisse na introdução das estradas de ferro no território nacional. Consequentemente, as ferrovias dinamizariam o mercado, acelerando o transporte e ligando diversos centros de consumos e de produção. Além disso, as ferrovias também teriam importância política, pois, possivelmente, elas seriam responsáveis por interligar

---

<sup>34</sup> O empreendimento ferroviário foi ao longo do século XIX, desde o seu surgimento, amplamente discutido. Sempre houve adeptos e quem fizesse resistência a esse empreendimento como possível solução para os percalços da sociedade. Como frisou Sérgio Buarque de Holanda, mesmo na Europa, havia grandes dúvidas sobre as reais vantagens das estradas de ferro (HOLANDA, 2005, p. 47). Vide: HOLANDA, 2005. Sobre essas críticas às tecnologias, especificamente às ferrovias, ver: CASTRO, 1993. Principalmente o capítulo I.

<sup>35</sup> Uma das principais mudanças sociais, além da própria introdução do capitalismo, é também o aumento da conscientização trabalhista da categoria do ferroviário, que passam a se organizar e lutar por melhorias no trabalho e que acabam repercutindo em todo cenário nacional (Cf. ARAÚJO NETO, 2006).

locais longínquos aos grandes centros, garantindo segurança territorial (Cf. QUEIROZ, 1997 e 2004).

Visto isso, acreditamos ser necessária a compreensão desse cenário econômico internacional associado às ferrovias. Em partes, já explicitamos anteriormente ao comentar sobre a Primeira Globalização. No entanto, retomando um pouco dessa discussão, podemos afirmar que existia grande interesse de algumas nações em criar um mercado internacional. Os anos de 1800 serão marcados por essas iniciativas. O que comentamos aqui é o interesse do governo brasileiro, Imperial e, posteriormente republicano, em colocar o Brasil em meio a essas mudanças.

De um lado temos nações que historicamente concentraram capital e desenvolvimento tecnológico como Inglaterra, França e também, em períodos posteriores, Estados Unidos e Alemanha (pós-unificação). Do outro estavam os países periféricos, como o Brasil. Os primeiros disputavam o mercado dos países periféricos. Nos periféricos, havia a possibilidade de investimento no desenvolvimento de infraestrutura modernizadoras, visando dinamizar atividades vinculadas ao comércio exterior a fim de consolidar sua influência sobre eles e obter altos rendimentos por meio de garantias de juros e de lucros, que eram mais altos que em suas terras de origem (SINGER, 1989, p. 363 e TENÓRIO, 1996, p. 22).

Nesses países periféricos existia a possibilidade de um grande mercado, o de desenvolver setores de infraestrutura até então inexistentes, como os serviços públicos. Ao dominar algum setor, criaria uma dependência de capital, tecnologia e até mesmo de profissionais (para construir e dar manutenção). As ferrovias eram um desses “produtos”, assim como distribuição de energia, telégrafos, transportes urbanos. Todas essas atividades escolhidas pelos primeiros países davam possibilidades do que podemos compreender por *linkages*<sup>36</sup>, gerando outros serviços e atividades econômicas dependentes entre si (Cf. HIRSCHMAN, 1958; SAES, 1986 e TENÓRIO, 1996, p. 20-25).

Para os periféricos, além de desenvolverem estruturas modernas e uma injeção de capital, garantia ainda proximidade com os primeiros. Esse contato

---

<sup>36</sup> Compreende-se por *linkage* a rede de atividades econômicas que estariam interligadas ao desenvolvimento de uma atividade econômica - em nosso caso, a ferrovia. Ou seja, o desenvolvimento econômico da empresa ferroviária estaria conectado a outras indústrias tanto fornecedoras de matéria base – como as siderurgias, indústrias de fornecimento de trilhos, material rodante, minas entre outros –, quanto atividades que seriam geradas a partir do desenvolvimento ferroviário – a agricultura, colonização e venda de lotes, entre outras.

garantiria também, muitas vezes a possibilidade de empréstimos para o próprio governo que precisava pagar dívidas externas, como por exemplo, ocorreu entre o Brasil e Inglaterra. Isso gerava benefícios mútuos. Ao país que emprestava os juros já garantiam de imediato, lucro por muitos anos; e para o que recebia, quitava suas dívidas. Além disso, com esse dinheiro, muitas vezes, os governantes investiam na base econômica do país, buscando desenvolver o mercado interno, ou infraestrutura que dinamizasse a economia, como melhoria de cidades, portos (exemplo brasileiro). Por sua vez, isso gerava mais dívidas, gerando um desequilíbrio da balança econômica do país, pois, mesmo conseguindo gerar saldos com o comércio externo, os juros dos empréstimos acabavam aumentando, levando à necessidade de novos empréstimos (TENÓRIO, 1996, p. 31-32).

De acordo com Nelson Werneck Sodré, o único modo que era possível acabar com esse ciclo de dependências de empréstimos era desenvolver e atrair investimentos que gerassem excedentes que permanecessem no país. Por isso, as garantias legais das ferrovias que concediam não apenas a possibilidade de exploração das linhas, mas também a exploração do entorno o que, “teoricamente” levaria ao desenvolvimento de outra atividade econômica, gerando reinversões de capitais. “Trata-se da transferência ao investidor estrangeiro a criação ou a ampliação de serviços públicos [...] particularmente o dos transportes” (SODRÉ, 1962).

Nesse sentido, a ferrovia carregava em si todas essas possibilidades, criando um interesse tanto por parte, em um primeiro momento, do governo imperial e posteriormente republicano brasileiro, quanto dos governantes e investidores de outros países, principalmente ingleses a princípio, visando todas as possibilidades descritas, dos juros de empréstimos, *linkages* dos serviços públicos, até o domínio tecnológico.

A fim de compreendermos melhor o que salientamos, podemos analisar o exemplo inglês, já amplamente trabalhado pela historiografia e que, de fato, merece destaque em relação do domínio de mercado brasileiro, principalmente do setor ferroviário e sua relação com o governo. Além disso, os ingleses dominaram o mercado de diversos países, fornecendo tecnologia, conhecimento técnico e capital, investindo e criando diversas empresas ferroviárias (Cf. ZALDUENDO, 1975; TENÓRIO, 1996, p.32; ABREU, 2000, p. 383-398). No Brasil, a legislação favorável estimulou muito a entrada de capitais britânicos.

La garantía de interés ofrecida por la legislación de 1852 favoreció la formación de empresas financiadas por capitales británico que operon cuatro ferrocarriles, todos trocha ancha, que tuvieron como puntos iniciales los puertos de Recife, Bahia, Rio de Janeiro y Santos (ZANDUENDO, 1975, p. 211).

Zalduendo disserta que o capital inglês contribuiu significativamente para o desenvolvimento ferroviário inicial no país, aproximadamente 72% das linhas totais (ZALDUENDO, 1975, p. 220). Esse enorme domínio britânico no setor ferroviário acalentou debates sobre o denominado Império Informal britânico (Cf. CUELLAR; OLIVEIRA e CORREA, 2017).

A fim de elucidar, em vista dos outros lucros possíveis gerados pela ferrovia, podemos observar a tabela a seguir, demonstrando o levantamento de capital em uma instituição financeira inglesa:

**Tabela 3: Empréstimos britânicos ao governo brasileiro destinados às ferrovias.**

ANO	Instituição financeira	Empréstimo	Taxa de juros	Destino
19/05/1858	Rothschild & Sons	£ 1,526,500	4,50%	Estrada de Ferro Dom Pedro II
10/04/1860	Rothschild & Sons	£ 1,373,000	4,50%	Recife São Francisco Railway
23/02/1871	Rothschild & Sons	£ 3.459.600	5%	E.F. Dom Pedro II e outras ferrovias
1875	Rothschild & Sons	£ 5,301,200	5%	Débitos do Governo relacionados à ferrovia
23/01/1883	Rothschild & Sons	£ 4,599,600	4,50%	Garantias e obras de empresas ferroviárias
1893	Rothschild & Sons	£3.710.000	5%	Estrada de Ferro Oeste de Minas

Fonte: OLIVEIRA, 2004, p. 10.

Observamos que além dos britânicos, havia forte interesse de grupos norte-americanos e também franco-belgas (como nosso objeto). O caso franco-belga ilustra bem uma possível disputa anteriormente mencionada, como pode ser notado nas tabelas.

**Tabela 4: Fluxo de origens de capitais e Investimento estrangeiro no Brasil (em Libras).**

PAÍSES DE ORÍGEM	1897-1902			1903-1913		
	Nº de Empresas	Total de investimento	% do total	Nº de Empresas	Total de investimento	% do total
<b>Inglaterra</b>	21	18.227.741	73	133	100.506.604	53
<b>França</b>	11	1.530.404	6,1	37	13.180.118	7
<b>Portugal</b>	1	71.250	0,2	1	270.000	0,14
<b>Alemanha</b>	1	217.468	0,8	16	6.059.965	3,24
<b>E.U.A.</b>	2	276.191	1,1	55	37.663.926	19,9
<b>Bélgica</b>	14	1.690.671	6,8	13	4.224.211	2,2
<b>TOTAL**</b>	<b>58</b>	<b>33.359.328</b>	<b>100</b>	<b>278</b>	<b>189.522.477</b>	<b>100</b>
<b>Total em Ferrovias</b>	<b>3</b>	<b>9.174.989</b>	<b>36,7</b>	<b>22</b>	<b>30.520.145***</b>	<b>16,1</b>

Fonte: CASTRO, 1979.

\*Dados referentes ao país não aparecem nos dados pesquisados nos períodos específicos.

\*\*Dados totais de todos os investimentos estrangeiros no país nos períodos específicos.

\*\*\* De acordo com Ana Castro, não foi computado a *Brazil Railway Company* no total de empresas e capital aportado no país, pois, por se tratar de um holding, detentora de várias subsidiárias, corria-se o risco de computar dados mais de uma vez (Cf. CASTRO, 1979, p. 122).

Nesse sentido, em vista das possibilidades ligadas às ferrovias, o governo da França mobiliza-se no intuito de entrar no mercado brasileiro. Sua tentativa, distinta da britânica, buscava locais em que a economia ainda estava em processo de formação e voltava-se para o mercado interno brasileiro, como a Região Sul do Brasil. Essa intenção nos chama atenção, pois terá implicações com as propostas do corpo técnico do governo e também com nosso objeto de pesquisa, a *Brazil Railway Company*.

Essa tentativa de acesso francês ao governo brasileiro se dá por meio de intermediários, inicialmente Inocêncio Serzedelo Correia, posteriormente Teixeira Soares e Carlos Sampaio. O primeiro foi um militar e político que, após a Proclamação da República, assumiu diversas pastas dos Ministérios de Floriano Peixoto (Agricultura, Interior, Justiça, Instrução Pública). Nos anos de 1880, trocou informações com o Ministro das Relações Exteriores da França, que naquele

momento declarava o interesse da França em entrar no mercado de capitais brasileiros, principalmente relacionado às ferrovias e oferecimento de tecnologias (CORRESPONDENCE POLITIQUE ET COMERCIALE, 1897-1918).

Essa relação é transmitida para Teixeira Soares, que será nos anos seguintes diretor de diversas empresas férreas. Esse engenheiro realizará diversos estudos de concessões de linhas férreas a partir dos anos de 1880, nos estados da região Sul do país. Em 1888, conseguiu a concessão da construção de uma linha que ligaria o Sul do país à província de São Paulo. Para execução das obras, tenta levantar capital nas bolsas francesas (CORRESPONDENCE POLITIQUE ET COMERCIALE, 1897-1918).

Isso demonstra que havia um grande mercado em potencial relacionado às ferrovias, e que será amplamente aproveitado pelo Governo Brasileiro, algo que pode ser notado na própria composição da legislação. Partindo desse pressuposto, principalmente relacionando o interesse pelas estradas de ferro e a introdução do capitalismo, podemos analisar como o governo do Brasil propôs a introdução desse transporte, uma vez que era um empreendimento de custos elevados.

As leis ferroviárias brasileiras foram uma mistura de diversas propostas de outros países, recortando e interligando o que seria de interesse do governo naquele período inicial. Eduardo Zalduendo, afirma que o Brasil foi um dos primeiros países do mundo a legislar sobre concessões ferroviárias “[...] tal vez por influencia del servicio civil de la Corte portuguesa. Sin embargo la misma fue meramente formal, ya que la legislación de 1835 se adelantó casi 20 años al funcionamiento del primer ferrocarril” (ZALDUENDO, 1975, p.208-209).

Assim, mesmo que consolidada a primeira legislação sobre o tema, até os anos 1853, existiu uma falta de interesse de investidores para esse empreendimento (BRASIL, 1850-1853b). Já no ano de 1854, aparecem as primeiras tentativas de construções ferroviárias e a relação do levantamento de capital na Inglaterra para sua realização (BRASIL, 1854b, p. 44-46). Nos anos posteriores, a partir de 1860 até os anos de 1870, ocorre um crescimento do sistema ferroviário do país (BRASIL, 1860-1870a).

Em partes, esse possível crescimento se dá devido à estratégia utilizada pelo governo. Uma nova legislação, de 1857, garantia aos concessionários diversos

direitos. De acordo com essa legislação, o governo passou a garantir juros sobre o custo estimado da ferrovia, entre 5% a 7%. Se a empresa tivesse déficit, receberia a diferença. Contudo, se o saldo fosse superior a 8%, a companhia repartiria os excedentes com o Estado, se fosse superior a 12%, por três anos consecutivos, teria que reduzir as taxas cobradas (CASTRO, 1979, p. 47).

Além do privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria garantida isenção de impostos para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas, carvão. A empresa contaria com o privilégio de zonas, através das quais ela teria o direito de explorar áreas vizinhas aos trilhos, de ambos os lados e outra empresa ferroviária não poderia desenvolver qualquer atividade nessas áreas. Essas garantias e privilégios, cedidos por meio de concessões, poderiam ter a validade de 50 a 90 anos. Transcorridos 30 anos, o governo tinha o direito de rever o contrato e reaver a ferrovia, podendo explorá-la, dar esse direito a outros concessionários ou renovar o contrato. O empreendimento ferroviário era certeza de lucros para seu investidor (CASTRO, 1979, p. 47-48).

Entretanto, mesmo com as boas condições acima mencionadas, outra lei irá interferir na constituição de novas empresas férreas no país, a Lei nº 1.083, de 22 de agosto de 1860, a denominada *Lei dos Entraves*. Ela é decretada após o episódio conhecido como o “Pânico de 1850”, que ocorre durante o chamado gabinete da conciliação, com o Visconde Souza Franco no comando do gabinete do Ministério da Fazenda. Ao aprovar o funcionamento de bancos e créditos, no ano de 1857, somando flutuações do mercado a uma crise norte-americana, resulta em uma grande saída de metais e desaquecimento da economia. A fim de apurar o que tinha ocorrido, foi constatado que a emissão de notas e créditos sem controle havia prejudicado e levado à crise, sendo assim, necessário um controle rigoroso do estado (CUNHA, 2016, p. 57-59). Essa lei criou diversos empecilhos para emissão de crédito nacional e até mesmo para constituição de empresas acionárias. O empreendedor nacional, para investir nas ferrovias, precisava levantar capital em outros países. Isso acabou gerando certa dificuldade dos investidores nacionais, no entanto, o período coincide com a valorização do café e a atração da entrada de capitais ingleses, principalmente em ferrovias nordestinas e no sudeste, em que podemos destacar a *São Paulo Railway Company*.

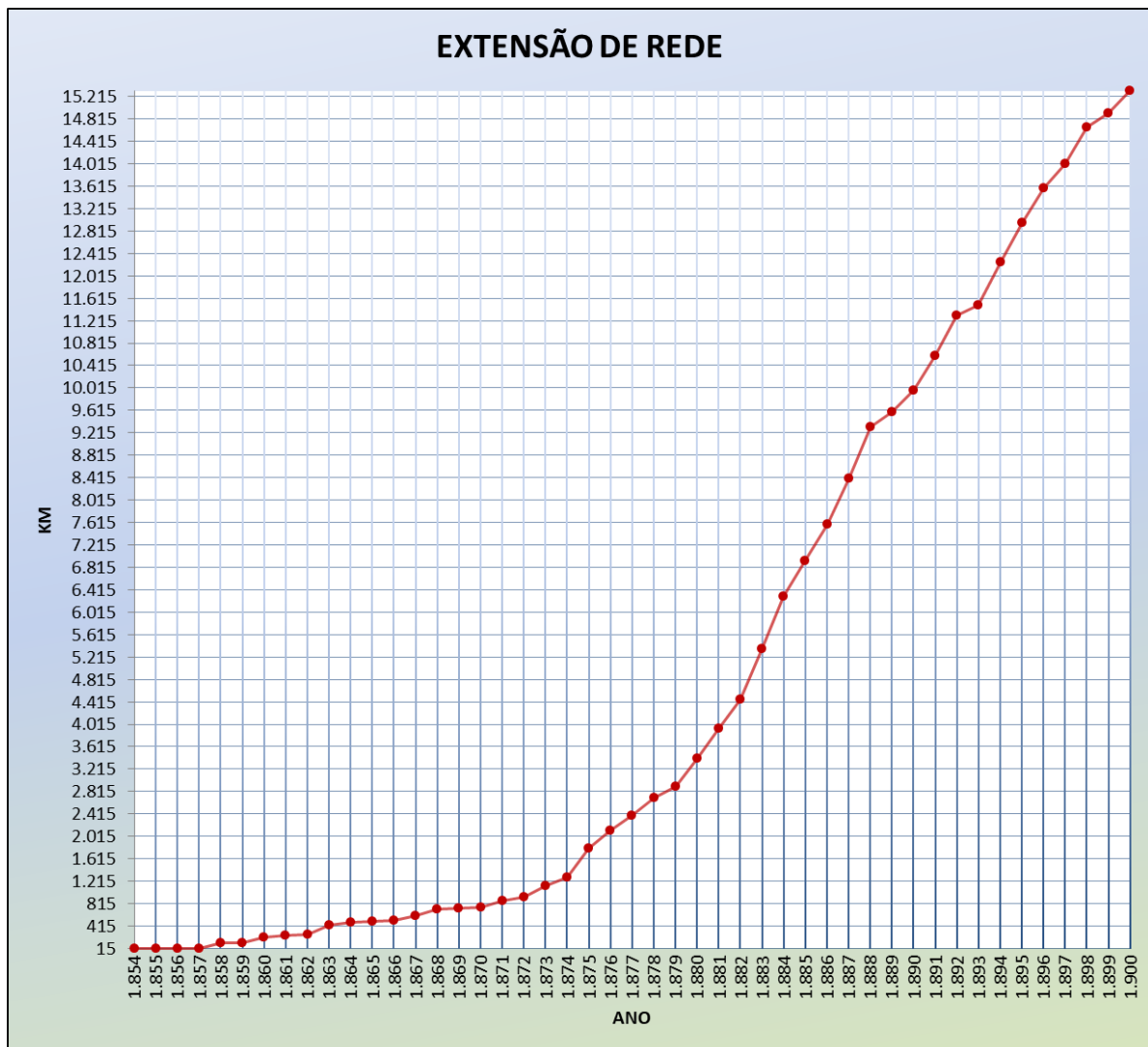
Ainda, possivelmente outro fator contribuiu para que o desenvolvimento da malha ferroviária brasileira crescesse de modo bem lento nesses anos iniciais. De acordo com Eduardo Zalduendo, a Campanha militar contra o Paraguai também seria um motivo. O autor salienta que o governo acabou optando por empréstimos destinados à Guerra, gerando impeditivos à evolução das empresas férreas (ZALDUENDO, 1975, p. 213).

Já no ano de 1882, com a Lei nº 3.150, revoga-se a Lei dos entraves. A partir de então, passa a ser permitida a constituição de sociedades anônimas no Brasil sem a necessidade de autorização do Governo (BRASIL, 1882). Permitiu-se também que ações de sociedades anônimas fossem negociadas depois de 10% de o capital total ter sido integralizado, já que na lei anterior era necessário integralizar 25%. De acordo com Leopoldo Cunha, a partir desse momento, teremos um aquecimento no mercado de capitais financeiros no país e a exploração desse possível mercado financeiro torna-se um atrativo, contribuindo com crescimento da malha férrea (CUNHA, 2016, p. 48).

No entanto, cabe ressaltar que, ao observarmos o **Gráfico** abaixo, fica evidente que o crescimento da malha ferroviária, mesmo que lento, foi exponencial. Já o número de empresas férreas no país ainda oscilou, tendo grande avanço a partir dos anos de 1900.



Gráfico 1 : Aumento da malha ferroviária no Brasil



Fonte: IBGE, Série Histórica Estatística.

Tabela 5: Investimentos estrangeiros no Brasil (em Libras).

Período	1860-1875	1876-1885	1886-1896	1897-1902	1903-1913
<b>Total de investimento (£)</b>	26.539.70	20.012.33	33.359.32	25.014.44	189.522.4
<b>Nº de empresas totais</b>	6	9	8	4	77
<b>Total Investido em ferrovias (£)</b>	8.971.320	11.755.33	6.140.176	9.174.989	30.520.14
<b>nº de empresas férreas</b>	53	46	58	55	278
<b>% sobre o total de investimentos (£)</b>	7	14	8	3	22
	33,90%	58,80%	18,50%	36,70%	16,10%

Fonte: CASTRO, 1979

\* A fim de evitar duplicidade na somatória dos dados, Castro não computou o capital da *Brazil Railway Company*, por ser um holding, e da *Madeira-Mamoré Railway Company*, pois parte de seu capital pertence à *Port of Pará* (Cf. CASTRO, 1979, p.122).

Contudo, a evolução da malha ferroviária de fato evidencia que os anos após o término do conflito com o Paraguai e principalmente após a mudança e o término da chamada lei dos entraves, ocorre um aumento pouco mais significativo. No entanto, ainda acreditamos que outro fator contribuiu com esse aumento.

Em vista disso, a fim de compreendermos melhor essas tentativas de mudanças de propostas e matrizes econômicas para o Brasil, buscando investimentos estrangeiros ou não, desenvolver o mercado interno, agricultura ou industrialização, devemos salientar que essas questões foram alvo de intensos debates ao longo da história das políticas econômicas e não se limita ao nosso recorte de análise, mas muito tem a ver com o entrave ou aumento e desenvolvimento das ferrovias no país. Desde o período Imperial, podemos destacar como um marco o modelo de matriz econômica, as propostas distintas dos chamados “metalistas” e “papelistas”, ou mesmo “liberais” e “progressistas”.

Durante esses mesmos anos aqui analisados, de configuração da legislação ferroviária, o parlamento imperial discutia entre o modelo liberal (metalista) e progressista (papelista). Sobre o mesmo recorte temporal que analisamos, Paul Singer salienta que os altos e baixos da balança econômica nacional pode ser explicado pelo predomínio ora de uma “facção” ora de outra. Quando os papelistas estavam no poder, permitiam os bancos de ampliar a oferta de crédito para financiar investimentos (longo prazo e juros baixos). Eles buscavam conter a inflação e a desvalorização externa da moeda, mediante controle dos preços e gastos no exterior. Como resultado dessa política, ocorre inicialmente um desenvolvimento acelerado, aumento dos preços e taxas de câmbios (SINGER, 2003, p. 83-84).

Já os metalistas, amparados pelos capitalistas nacionais e estrangeiros, descontentes com os opositores, combatem a inflação e a desvalorização cambial, mediante corte de gasto do governo e do crédito. Diminuem os investimentos públicos e a oferta monetária. Como resultado, a economia entra em recessão, parte do capital acumulado é perdido devido a falência de várias empresas, o desemprego aumenta, os gastos internos se tornam mínimos, gerando uma superprodução já que os produtos deixam de ter rotatividade comercial (SINGER, 2003, 84-87).

Esse autor ainda contribui ao referenciar que desde a década de 1860, a política monetária foi estritamente “metalista”. O direito de emissão de papel moeda era apenas do Banco do Brasil (à época privado), que desempenhava o papel de banco Central. Isso gerava, como salientamos anteriormente, pouca emissão de créditos e juros altos, o que favorecia os proprietários de capitais de empréstimos. A partir de 1888, com a liberalização da política monetária, não apenas os agricultores se beneficiaram dos créditos a juros baratos, outras atividades econômicas também. Houve um surto e um *boom* de empreendimentos industriais de todos os segmentos e intensa movimentação nas bolsas, já que a *Lei dos Entraves* havia caído. Em contrapartida, a especulação ultrapassou as reservas e houve diversas falências, momento conhecido como “encilhamento”<sup>37</sup>(SINGER, 2003, 82-87).

Um reflexo desse momento é visível no capital das sociedades anônimas nos anos de 1890, que elevaram aproximadamente 377% (PELAEZ & SUZIGAN, 1976, p 144). Sobre a sequência desse período, Boris Fausto identifica que após a reforma econômica e a liberação do surgimento de novos Bancos e emissão de créditos, foram emitidos entre os anos de 1890-1891 cerca de “335 mil contos em notas bancárias, aumentando 1,5 vezes o saldo de papel-moeda emitido”. O historiador salienta que os cafeicultores seriam beneficiados pela abundância de créditos e a relação entre a taxa cambial e evolução dos preços internacionais (FAUSTO, 1989, p. 200-202).

Por fim, Singer novamente contribui ao relatar que esse debate pela modernização da economia, visível nas mudanças legislativas, marcou todo período de evolução da economia no país, desde a criação do segundo Banco do Brasil (1852). De modo generalizante, mas preciso, afirma que de um lado desse debate estiveram os novos setores produtivos (café, cacau, borracha, indústria substituidora de importações), que foram desenvolvendo a economia e necessitaram de créditos

---

<sup>37</sup> Este tema já despertou um intenso debate entre historiadores e economistas, uns que acreditaram ser positivo para o desenvolvimento da economia monetária do país e outros contrários a essa ideia. Uma visão nos chama atenção e vem ao encontro do que acreditamos, pensando no desenvolvimento legislativo ferroviário, referenciada por Carlos Pelaez e Wilson Suzigan. Esses pesquisadores salientam que esse momento da história foi importante, pois, como consequência, gerou uma reforma legislativa em relação às sociedades anônimas. Além disso, gerou uma reforma monetária, o que permitiu o crescimento de estoque de moedas, que foram reinvestidas em outras atividades econômicas, além de mudança institucional (Cf. PELAEZ & SUZIGAN, 1976; SINGER, 2003). Por outro lado, os contrários defendem que houve uma evasão do ouro no país, perturbou a agricultura e levou a falências; mas em contrapartida, isso gerou um aumento significativo da movimentação econômica comercial e nas Bolsas (Cf. VIEIRA, 1962).

abundantes e baratos para sua “acumulação primitiva de capital”, defendendo a ampliação da oferta monetária para além do lastro metálico. Já do outro lado, estão os representantes da “riqueza velha, do capital rentista, que possuem grande parte de suas propriedades na forma de ativos financeiros em moeda nacional”. Para esses era vital a escassez monetária, evitando inflação e taxas de juros altas (SINGER, 2003, p. 83-84).

No contexto deste embate, observamos o posicionamento dos engenheiros e o corpo técnico do estado, que acabaram se utilizando do espaço que ocupavam para assegurar certo poder de influenciar e conquistar poder político, a fim de atrair investimentos para o aumento das linhas férreas e garantirem os rendimentos dessas. Afinal, como compreender o posicionamento do corpo técnico do governo: papelistas ou metalistas?

Acreditamos que o mais plausível seja compreender que esse grupo, assim como boa parte dos agentes do governo no período inicial republicano, deve ser compreendido dentro de um processo de consolidação de ideias e ideais da própria compreensão de proposta de Regime. Ou seja, é muito difícil enquadrar esse grupo em simplesmente papelistas, ou metalistas. As propostas e pensamentos muitas vezes se misturavam.

Para uma possível e plausível compreensão, nos valem das propostas de Pedro Fonseca (FONSECA, 2004 e 2008). Em trabalhos mais recentes, em que discute o embrião do pensamento do “desenvolvimentismo”, tão discutido pela CEPAL, salienta que esse embate ainda necessita da atenção por parte dos pesquisadores (Cf. FONSECA, 2008 e 2015). Para isso, se volta à compreensão do próprio positivismo, ideia-guia do republicanismo no Brasil. Afirma que, de modo geral,

Em suma: embora houvesse pontos divergentes sérios e capazes de gerar intermináveis polêmicas entre positivistas e liberais [papelistas e metalistas] (e nestes últimos incluindo-se tanto bacharéis jusnaturalistas quanto os defensores da ortodoxia monetária, cambial e monetária), em matéria de política econômica o “espírito republicano” deveria significar não a ruptura com a ortodoxia, mas sua afirmação. A modernidade deveria andar junto com a moralidade e com as regras clássicas de “bem gerir” as finanças – e este seria um ponto que diferenciava os republicanos e os identificava como críticos ao período monárquico, emprestando-lhe uma bandeira também capaz

de, uma vez proclamada a república, aproximá-los de parte dos antigos conservadores do Império e firmar um pacto de governabilidade para o novo regime. Não se pode esquecer que a maioria dos republicanos históricos mostrou-se crítica à política emissionista de Rui Barbosa (FONSECA, 2008, p. 11).

Ou seja, para consolidar a ideia de República, uniram o que compreenderam de positivo de cada filosofia econômica. O pesquisador defende haver um equívoco da bibliografia, pois associam o papelismo à indústria/nacionalismo e o metalismo à defesa da agricultura/liberalismo. Como um exemplo disso cita, assim como Castro, Serzedelo Correa, que seria

[...] nacionalista e defensor da industrialização, mas também adepto da austeridade em matéria de política econômica. Na visão de Serzedelo, assim como de muitos líderes industriais, a ortodoxia em matéria de política econômica contribuía para o fortalecimento do país, emprestava-lhe respeitabilidade internacional, servia para lhe dar credibilidade (FONSECA, 2008, p. 12-13).

Não obstante, Alexandro Trindade, ao retratar em sua pesquisa a trajetória do engenheiro André Rebouças, o descreve como adepto dos ideais metalistas. Em partes de seu trabalho, cita discursos e partes do diário dessa personagem. Ao analisá-las, fica evidente que Rebouças, mesmo defendendo a ortodoxia, por sua segurança econômica baseado nas reservas de ouro, não descartava a importância da emissão de créditos e o nacionalismo, chamando a atenção também para o desenvolvimento de indústrias, propostas do papelismo. O engenheiro explica que naquele período, finais do século XIX, o país ainda não tinha bases e estruturas para aderir totalmente às propostas defendidas pelo papelismo (TRINDADE, 2004, p. 247-261).

Por fim, visto isso, acreditamos que havia uma disputa sobre a matriz econômica que o país seguiria e que refletiu na configuração da legislação ferroviária, implicando em um posicionamento da área de atuação desse corpo técnico, que atribuía um papel importante à ferrovia para o desenvolvimento econômico e, portanto deveria ser estimulada. Consequentemente, ferrovia seria uma garantia de aumento de capital político e econômico desse grupo. Em médio prazo significará contrapor o binômio café-ferrovia em termos de interesses predominantes dos fazendeiros aos dos acionistas, permitindo a mudança do modelo de empreendimento ferroviário no país, como o exemplo da BRC.

Assim, podemos analisar como foi essa atuação, partindo do pressuposto de que boa parte desse corpo técnico acreditava nas propostas metalistas, visando uma economia saudável para atrair capitais estrangeiros, mas sem descartar as propostas papelistas, principalmente sobre o que se referia ao capital financeiro, aumentando as possibilidades de emissão de crédito em instituições nacionais (Cf. BACKES, 2004).

### *2.2.2. As estratégias do corpo técnico do Estado*

Para cumprimos nossos objetivos salientados, devemos nos voltar a alguns engenheiros. Uns já ocupavam certo lugar de destaque, ou mesmo prestígio na sociedade. Por já serem detentores de conhecimento técnico necessário, muitos faziam estudos sobre possíveis traçados férreos, e, após o término da Lei de entraves, constituíam uma empresa e pediam concessão para a exploração de linha.

Essas possibilidades levaram alguns engenheiros a terem contato com investidores estrangeiros, pois ao conseguir concessões para a construção e exploração das linhas ferroviárias, vendiam o direito, como o caso de Teixeira Soares.<sup>38</sup> Assim, iniciava a relação entre os engenheiros e os empresários.

Ao nos dedicarmos á compreensão do caso de São Paulo, vemos uma maior participação do corpo técnico somente após a proclamação da República, coincidente também com a regulamentação das concessões das empresas ferroviárias, que viria com a lei nº 30 de 13 de junho de 1892. Em linhas gerais, essa lei estadual mantinha as concessões segundo o formato da lei imperial. Contudo, o governo teria o direito de desapropriar uma empresa que não correspondesse aos planos de viação, ou seja, construindo barracões, oficinas, estações, além de manter o fluxo contínuo e funcional de suas linhas (SÃO PAULO, 1892). Isto nos chama atenção e merece destaque, já que, posteriormente, os dirigentes da SACOP, tentarão induzir o governo paulista a interferir e regular as ferrovias do estado.

---

<sup>38</sup> Existiram outros exemplos como o de Mauá. De acordo com Douglas Tenório esse empresário, ao conseguir a concessão para a construção da linha Petrópolis, não solicitou o privilégio de exploração, porque poderia utilizá-la como instrumento político de barganha/ trocas (TENÓRIO, 1996, p. 44).

Em vista disso, no ano de 1900, a SACOP inicia um estudo sobre todos os gastos das empresas ferroviárias. Nesse ano, também discutem sobre um possível controle tarifário sobre os produtos agrícolas, principalmente o café. Alega-se que foi feito um estudo e os lucros das empresas estariam exorbitantes podendo, assim, diminuir a cobrança aplicada ao transporte do café, sem prejudicar suas receitas (SÃO PAULO, 1900b, p. 176-179).<sup>39</sup>

Já em anos subsequentes, a SACOP demonstra a necessidade de um planejamento geral de expansão da malha ferroviária no território paulista. Havia uma competição desorganizada entre as empresas. Essa disputa fazia com que gastassem grandes quantias para defender suas zonas de exploração, que já eram garantidas por lei. Isso afetou a proposta inicial, que determinava que deveriam atingir os limites naturais do Estado e não conseguiram cumprir os prazos. Em relatório de 1903, o Inspetor de Viação afirma que, na construção das ferrovias paulistas, nunca “se observou um plano bem delineado, tendo em vista os interesses gerais do Estado e do país”. As companhias “faziam o que bem entendiam” para atingir maiores lucros. Para ele, tal fato pode ser notado pela construção de diversos trechos secundários sem que ao menos tivessem terminado a linha tronco proposta no contrato de concessão (SÃO PAULO, 1903b, p. 84-85).

Para a Secretaria de Agricultura, somente um plano ferroviário geral solucionaria esse problema. Além disso, o mesmo Inspetor chama atenção para os problemas de se ter uma única empresa, ainda estrangeira, como responsável pela ligação de toda a produção do Estado com o único meio exportador, o porto de Santos. Havia, assim, a necessidade de uma alternativa à hegemonia criada pela *São Paulo Railway*. Uma possível solução seria que a Companhia União Sorocabana e Ituana e a Companhia Mogiana seguissem em direção ao litoral, criando rotas alternativas (SÃO PAULO, 1903b, p. 85-87).

Outra proposta para melhorar e desenvolver a malha férrea paulista era a de encampação da Companhia União Sorocabana e Ituana. Nessa já aparecem os vestígios das propostas do corpo técnico frente à política do governo agrícola. De acordo com o Relatório, as linhas dessa ferrovia serviriam uma região onde era

---

<sup>39</sup> A esse fato também devemos referenciar a composição dos representantes políticos paulistas. Compostos em grande maioria por fazendeiros, sendo de suma importância manterem o produto que produziam mais competitivo no mercado (Cf. CORREA, 2014).

possível e favorável o fomento da **policultura**<sup>40</sup>, o que levaria à valorização das terras devolutas pertencentes ao Estado que eram limítrofes com o traçado da linha férrea. Além disso, ao desapropriar e assumir o controle dessa empresa, o Governo teria em mãos “um elemento capaz de facilitar o desenvolvimento da **colonização** em larga escala e de fomentar a prosperidade das várias indústrias que a região comportasse” (SÃO PAULO, 1903b, p. 88-89).

Aparece então outra importante questão que o resgate solucionaria:

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

Com isso, uma empresa ferroviária do governo (algo comum em outros países) poderia regular as tarifas e também a expansão de forma racional (SÃO PAULO, 1903b, p. 90).

Essa prática de resgate já havia ocorrido por questões econômicas. No ano de 1901, iniciou-se o resgate de 12 ferrovias nordestinas que gozavam dos 7% de garantia de juros. Essas empresas resgatadas foram todas arrendadas a uma única: a *Great Western* que abdicou da garantia de juros, mas aumentou suas linhas de pouco mais de cem quilômetros para mil (CASTRO, 1979, p 76-79).

Tais fatos nos levam a crer que o governo brasileiro passou a conceber as ferrovias de forma diferente, ou seja, como elemento estratégico. Fica um pouco mais evidente que ela seria a solução para parte de problemas econômicos, caso o governo a guiasse segundo os seus interesses. Em alguns casos, seria possível garantir as expansões de linhas para pontos de novas frentes econômicas agrícolas, a exploração das terras ao entorno e consolidar a ocupação territorial. Além disso,

---

<sup>40</sup> Como já demonstramos em nossa pesquisa de mestrado, o corpo técnico da SACOP elegerá a ferrovia como elemento estratégico para conseguirem fazer frente aos agricultores. Nessa dinâmica, conseguem influenciar o governo a comprar a Estrada de Ferro Sorocabana em 1905 do governo Federal. Nos anos seguintes, é instituída a política de valorização do café, que será determinante para as políticas ferroviárias de São Paulo e também para as diretrizes políticas da SACOP como um todo. A partir da crise do café no mercado internacional, a SACOP passará a se preocupar com o estímulo de outros tipos de plantios agrícolas, principalmente o de cereais. Além disso, passará também a investir no desenvolvimento da pecuária, como alternativa à hegemonia do café (CORREA, 2014, p. 65-78).



em alguns momentos garantiriam as tarifas especiais para alguns gêneros, como maquinários produtos agrícolas proveniente da policultura, entre outros.

De modo mais evidente, já nos anos subsequentes a 1907, notamos que o corpo técnico começa a colocar em prática uma tentativa de políticas que seriam contrárias às propostas do governo. Percebe-se a valorização e o investimento financeiro despedido pela receita da Secretaria para criar bases de estímulo à policultura e pecuária. Investe-se em escolas agrícolas, fazendas modelos e nos denominados postos zootécnicos, que trarão do exterior diversas espécies de bovinos para testar e introduzir no estado de São Paulo. Em relação às empresas ferroviárias, essas seriam obrigadas a isentar tarifas de pessoas que visitassem esses postos zootécnicos, ou as fazendas, além do transporte de maquinário agrícola para o Governo e distribuir gratuitamente os folhetos com informações, preparados pela Diretoria da Agricultura para os pequenos produtores (CORREA, 2014, p. 65-78).

Nos anos que precedem a Primeira Guerra Mundial, o cenário das políticas ferroviárias em São Paulo muda. A SACOP cria, em 1913, o Plano Geral de Viação (SÃO PAULO, 1913b, p. X-XII). Além disso, inicia-se a denominada Tomada de Contas das empresas ferroviárias. A Secretaria passa a fiscalizar rigorosamente os gastos das empresas ferroviárias, na tentativa de evitar o pagamento desnecessário da garantia de juros.

A partir de 1915, há uma mudança nos discursos e direcionamentos tomados, que será um reflexo do cenário nacional. Os relatórios passarão a chamar atenção para a exploração das riquezas brasileiras por estrangeiros, principalmente do estado de São Paulo. Após o término da Guerra, a SACOP começa o processo que culminaria na estatização da grande maioria das ferrovias do território paulista. Nessa dinâmica a Estrada de Ferro Sorocabana se tornará, nos anos posteriores à década de 1920, uma repartição individual dentro da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o que nos leva a crer que essa ferrovia, de fato, será utilizada como reguladora para o sistema ferroviário paulista (Cf. SAES 1986 e CORREA, 2014).

Sobre essas mudanças em relação às ferrovias paulistas, podemos compreendê-la dentro da dinâmica da burocratização do Estado. Partindo da tese defendida por Renato Perissinotto (2010, p. 211-212), a República paulista se consolidou de forma distinta dos demais estados brasileiros, criando um aparato “moderno” e burocrático do aparelho estatal. Para os estudiosos, o primeiro elemento a ser notado foi a independência de atuação e a burocratização das Secretarias estatais, que criou um corpo técnico especializado para cada secretaria, como no caso da SACOP.

Nesse sentido, evidencia que esses agentes estatais paulistas (corpo técnico), para garantir a chegada de riquezas aos cofres públicos estatais, perceberam a necessidade da criação de uma estrutura organizacional para viabilizar essa arrecadação, que naquele momento, com a exportação do café, encontrava-se à disposição do Estado.

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

Em vista das propostas de Perissinotto, podemos compreender que as mudanças em relação às ferrovias fizeram parte de um processo maior do aparelho estatal. O que nos leva previamente concluir sobre o caso paulista é que esse corpo técnico buscou certa autonomia e força política, dando seus primeiros passos na tentativa de se legitimar. No entanto, por ser parte do Estado, conseguiu colocar pouco em prática seus ideais e proposta nesse período, pois prevalecia o interesse econômico das elites agrárias.

Cabe salientar que essa possível interferência do governo nas ferrovias já acalentou debates historiográficos que problematizavam se o governo brasileiro seria intervencionista ou não e gostaríamos, por fim, de nos posicionarmos. Seu desenrolar se deu na análise das propostas de políticas econômicas. Alguns pesquisadores, ao analisarem algumas propostas desse corpo técnico, concluíram que havia intervenção estatal na economia durante o período denominado de Primeira República. Como bem demonstra Gentil Corazza, durante os anos de 1970,

devido às circunstâncias da intervenção do Estado ditatorial civil-militar na economia, incitou-se um intenso debate de análise histórica sobre se o Estado teria sido intervencionista ao longo da história brasileira (Cf. CORAZZA, 1981 e BRESSER-PEREIRA, 1977).

Observando a produção bibliográfica, podemos dividi-la em duas grandes propostas. De um lado do debate temos os pesquisadores que demonstram que, durante o período da República Oligárquica, o governo beneficiava a economia agroexportadora, e que haveria intervenção estatal apenas a partir de 1930, posterior ao governo de Getúlio Vargas.

Entre os trabalhos que estariam nessa primeira análise podemos citar alguns clássicos como Caio Prado Jr. em seu célebre **História Econômica do Brasil** (1998), além de Celso Furtado, em sua obra **Formação Econômica do Brasil** (2007). Partindo dessas duas grandiosas obras, existem outros trabalhos que também se enquadram dentro dessa primeira análise, mas que têm como objeto central de suas pesquisas a ferrovia.<sup>41</sup>

Por outro lado, existem pesquisadores que defendem a intervenção estatal na economia. De acordo com Suzigan, o papel do Estado na Economia deve ser entendido de duas maneiras: “como participante da atividade econômica (diretamente como empresário e indiretamente como agente financeiro ou implementador de programas setoriais) e como regulador da economia” (SUZIGAN, 1976). Entre os trabalhos que defendem essa proposta, boa parte afirma que nesse período da Primeira República, havia uma intervenção pequena, ou quase nula.<sup>42</sup> Vale salientar uma exceção, que seria o intrigante trabalho de Steven Topik, que afirma que o Estado brasileiro, principalmente o desse período, era intervencionista, especialmente por criar um projeto de controle das ferrovias, estatizando-as a partir dos anos de 1920, sendo regulador e ao mesmo tempo empresário (Cf. TOPIK, 1987).

Visto as duas propostas/possibilidades, podemos nos indagar novamente se seria o Estado da Primeira República intervencionista ou não. É sabido pela

<sup>41</sup> Além dessas, podemos citar os trabalhos de SODRÉ (1967), CARDOSO e FALETTO (1970) e CANO (1977) FAUSTO (1989). Já os que se dedicam a temática da ferrovia e, em partes, analisam a atuação do estado, além de DUNCAN (1932), podemos citar: CASTRO (1979), SAES (1981, 1986), MATOS (1990), QUEIROZ (1997, 2004), GRANDI (2007, 2010).

<sup>42</sup> Entre os trabalhos que defendem a ação do Estado na Economia e se dedicam em partes ao período que nos propomos analisar, podemos citar BAER (1973), BAER (1976), SUZIGAN (1976), VILELLA e SUZIGAN (1975), IANI (1977), DINIZ (1978), MELLO (1986), PERISSIOTTO (2010).

historiografia que as ferrovias foram um importante mecanismo de dinamismo da economia agroexportadora. Além disso, também é conhecido o debate dentro do Senado sobre a possibilidade de intervenção estatal para regulação econômica das ferrovias (Cf. TOPIK, 1987, p. 11-147; CORREA, 2014). Mas teria de fato o Estado atuado de maneira reguladora e conseguido direcionar todas as esferas de investimentos e propostas econômicas?

Fica evidente que a atuação do Governo nesse período foi manter em pleno funcionamento e a qualquer custo a economia agroexportadora. Dentro dessa discussão ainda nos cabe esclarecer que, em vários momentos, para isso ocorrer, a solução foi se associar de alguma maneira ao capital privado. A fim de guiar como seria essa relação, o Estado brasileiro garantia o levantamento de capital necessário, cedendo às concessões, principalmente de grandes e custosos empreendimentos, como os ferroviários. Por fim ainda podemos constatar que havia uma disputa por espaço e representação política do membros técnicos do Estado (composto por engenheiros, advogados e sanitaristas) e os representantes da oligarquia (principalmente cafeeira). Dentro dessa disputa, esse corpo técnico buscou alternativas para quebrar a hegemonia política dos fazendeiros, muitas vezes levando a tentativa de direcionar propostas e diretrizes econômicas (Cf. CORREA, 2014 e PERISSINOTO, 2010). Enfim, acreditamos que houve um intervencionismo pontual e de origem técnica, muitas vezes conflitante com interesses divergentes (de origem econômica), mas não menos direcionador das ações do Estado.

Visto brevemente esse debate e retomando outros locais, nos voltaremos novamente a Lauro Müller e Hercílio Luz. Durante os anos de seus governos, não obstante a SACOP em São Paulo, o interesse pelas ferrovias era crescente. No entanto, os governadores-técnicos-acadêmicos tinham uma força política e posteriormente econômica, o que contribuiu para que nessa região se consolidassem os ideais de que seriam esses agentes com conhecimento técnico que salvariam a nação. Associou-se formação acadêmica ao cargo político.

[...] associado à propaganda das obras públicas em realização ou pretendidas, produzia uma imagem do engenheiro Hercílio Luz que o colocava como um representante exemplar da nova política que teria admitido com o novo regime. Como se fosse alguém imbuído de uma espécie de altruísmo pragmático, um político técnico situado no

objetivo campo de um saber prático, adequado, portanto, às identificadas necessidades do momento (NECKEL, 2003, p. 41-42).

O governo do início republicano propôs diretrizes voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura do território do estado catarinense. Ao longo dos anos, é possível notar projetos visando à construção de escolas, propostas sanitárias, ampliação de serviços públicos modernos, como a distribuição de energia elétrica, mas principalmente a construção de vias de comunicação, como telégrafos e ferrovias (Cf. MEIRINHO, 1997; NECKEL, 2003; ESPIG, 2008).

Além disso, o que mais ficou evidente foi a preocupação com o atraso. Como já discutido, entre as propostas do período, criou-se, no campo das ideias, a simbologia do “atraso *versus* moderno” (Cf. ARRUDA, 2000; CORREA, 2014). Esses ideais eram parte da consolidação do novo regime de governo, mas também do corpo técnico aqui estudado em partes. Em Santa Catarina isso não foi diferente. A imagem do atraso foi associada à antiga colonização açoriana e sua forma de sociedade/cultura e organização estrutural de cidades e vilas (NECKEL, 2003 e ESPIG, 2008).

Uma das disputas, encabeçada pelo corpo técnico, seria combater esse elemento de atraso. Nesse sentido, as propostas de governo de Santa Catarina, tiveram como fim, o combate ao atraso. Assim, uma enorme quantia econômica foi destinada a reestruturação das cidades e, principalmente, da capital do estado (Cf. ARAÚJO, 1989).

Para tanto, era necessário o desenvolvimento de uma economia em que constantemente entrasse capital. As ferrovias foram a solução para atrair esse capital, por isso tornaram-se elemento central das diretrizes do governo. Para garantir que os investidores construíssem ferrovias ou outro empreendimento, foi preciso desenvolver um mercado interno.

É o que ocorre. O governo republicano incentiva o desenvolvimento das regiões que se dedicavam à policultura e produtos que seriam necessários para o suprimento do mercado interno. Os gêneros alimentícios, voltados ao mercado paulista das grandes lavouras do café, são amplamente incentivados. Essa proposta acaba se tornando uma característica forte e de desenvolvimento do estado catarinense nos anos posteriores (Cf. GOULARTI FILHO, 2001 e 2002).

O mesmo pode ser notado no Rio Grande do Sul. Contudo, diferentemente dos outros dois estados, o corpo técnico aqui não tem grande força ou organização. Todavia, tem força ideológica, contribuindo com a difusão dos ideais de reconstrução positivistas. Assim, a policultura e o desenvolvimento de mercado interno e nacional, ganham peso entre os gaúchos (Cf. FONSECA, 1983; PESAVENTO, 1979).

Entretanto, para dar certo, era preciso primeiramente criar estruturas capazes de dinamizar e fazer isso funcionar. As estradas de ferro eram uma das possibilidades, pois movimentaria o mercado e atrairia pessoas. No entanto, era preciso ocupar espaços de modo capitalista. Assim, era de suma importância a garantia legal de áreas envoltórias para as empresas ferroviárias e sistematização de atração de imigrantes. Atrair investidores capazes de fazer os dois seria o essencial (Cf. SILVA, 1983).

Com isso, o Sul do Brasil se tornaria um mercado em potencial, caso fosse transformado em políticas e diretrizes governamentais. Isso ocorre, uma vez que, esses políticos-técnicos acabam ascendendo e assumindo cargos até mesmo em escala federal, como os casos de Hercílio Luz e Lauro Müller, apenas para elucidar alguns, o que ocorre também com os dirigentes da SACOP.

Nesse momento, aparece de modo mais claro o que denominamos de *modus operandi* do corpo técnico do governo. Os profissionais e políticos com a formação técnica, principalmente engenheiros, tentaram dominar essas novas possibilidades a fim de garantir, um mercado de atuação, já que trabalhariam nas empresas ferroviárias e obras de construção, e também fazer parte do controle dos empreendimentos.

O interesse dos engenheiros e sua relação com empresários não é novidade na historiografia. Vania Cury, já se refere ao Clube de engenharia como um balcão de negócios, principalmente na presidência do engenheiro Paulo de Frontin (Cf. CURY, 2000). Algo que nos chama atenção, pois, esse mesmo engenheiro contribuirá pra que as atividades do holding BRC sejam garantidas.

Visto isso, devemos novamente analisar a carreira de Lauro Müller. Em vista de sua biografia, esse engenheiro é um dos que alcançou os mais altos cargos no

governo federal. Enquanto ministro da Agricultura, irá traduzir os interesses dos engenheiros e, principalmente dos membros do Clube de Engenharia, para as diretrizes e propostas do governo. Como já mencionado, manterá relação com Paulo de Frontin e Bicalho (dois membros que coordenaram o Clube de Engenharia). Além disso, será responsável por aceitar a entrada e início das atividades da *Brazil Railway Company*, que atuará onde esses engenheiros tiveram certo prestígio e força política: Rio de Janeiro e em Santa Catarina. Lauro Müller torna-se uma figura central a essas questões. (CACHAPUZ, 2010).

Na verdade, mesmo antes de Lauro Müller, tivemos a imagem de Teixeira Soares, muitas vezes irá representar interesses particulares perante o governo brasileiro. Somado à Müller, conseguiram garantir a entrada dos empreendimentos da BRC em diversas regiões do território nacional. O contato de Müller com o grupo que dirigirá o *holding* acontece na cidade do Rio de Janeiro, enquanto era ministro da Agricultura. Em 1905, houve uma disputa entre dois grupos particulares que queria a concessão para o serviço de distribuição elétrica da capital federal. Naquele momento o ministro tem contato com o impasse entre a Light e o grupo da Companhia das Docas. A partir de então, seria permitido o funcionamento do primeiro grupo em diversos setores de serviços públicos no Brasil (CACHAPUZ, 2010).

Amaury Gremaud também salienta o envolvimento desses políticos-técnicos com o grupo dirigente do *holding*. No entanto, esse pesquisador compreende que seria o modo de operação do grupo de empresários, deixando de lado a parte oposta, os ganhos dos agentes públicos. Gremaud elucida que, no momento em que a *Brazil Railway Company* garante as concessões no Sul, já estava em vigor os contratos sem garantias de juros, mas mesmo assim conseguem garantias (GREMAUD, 1992).

Por influência política, conseguem transferir a garantia de juros de uma estrada menor, que era garantida, para a construção do ramal da São Francisco da linha São Paulo – Rio Grande (ligaria o Sul ao Paraguai). Tal feito foi possível com a ajuda de Lauro Müller que, junto ao Congresso Nacional, consegue aprovar a transferência. Após se tornar Ministro, executa essa disposição. Além disso, conseguiu ainda ampliar as garantias sobre o capital de construção, se tornando, de

acordo com Ana Lanna, uma das maiores fontes de rendas do *holding* junto ao Governo Federal (LANNA, 2002, p. 60-67).

Do lado oposto, ao longo dos anos de atuação desse grupo no Brasil, os agentes do estado garantiram cargos de dirigentes, como foi o caso de Teixeira Soares, e até mesmo fazer parte do grupo fundador de acionistas, além de se manterem no poder político e alguns entrar na carreira política, como foi o caso de Paulo de Frontin, Sampaio Correia, Carlos Sampaio, entre outros.

Sobre isso, podemos referenciar uma carta de Percival Farquhar a Alexander Mackenzie. Sobre a ocasião anteriormente descrita, em que visavam conseguir concessões no Sul, Farquhar comenta sobre como funcionariam alguns esquemas envolvendo ele, Carlos Sampaio, o próprio Ministro de Viação Miguel Calmon du Pin e Almeida. Teixeira Soares e Lauro Müller garantiriam no Senado a ajuda necessária (FARQUHAR, 1908a). Já em ocasião futura, ainda sobre esse mesmo episódio, mas quando as atividades do holding estavam em decadência e havia uma investigação, em uma carta de Carlos Sampaio a Percival Farquhar, salienta que haviam investigado sobre o “agrado” dado ao ministro naquela ocasião e os 100 contos de réis oferecidos ao Ministro Francisco de Sá. Sampaio ainda pede ajuda, pois não era o único culpado pelos ocorridos (SAMPAIO, 1910; 1911; 1917).

Em outra ocasião interessante, mas envolvendo outro engenheiro, Paulo de Frontin, os membros do holding, mais alguns nomes como Carlos Sampaio, Teixeira Soares e outros empresários, como Ganfree e Guinle, assinavam um cartão de felicitações ao engenheiro por sua contribuição de vários anos. Nessa ocasião, Frontin ganhava do grupo um automóvel (FRONTIN, 1911).

Uma dessas importantes contribuições foi que esse mesmo engenheiro, em auxílio de Carlos Sampaio, viria ainda contribuir dentro do Departamento de Fiscalização de Estradas de Ferro, enquanto era Engenheiro-chefe. Nessa ocasião, contribuiu para “acalmar” um relatório desfavorável às atividades da BRC, já em 1907 (início das atividades do holding) (EGAN, 11 de maio de 1908). Mesmo saindo da direção do Departamento de Fiscalização, Frontin ainda contribuiu com o holding,



garantindo diversos interesses, devido a sua influência na capital federal e sendo uma pessoa de referência pública.<sup>43</sup>

Não obstante, Lauro Müller, ainda garante os interesses desse grupo no governo Brasileiro, contribuindo com o sucesso de diversas concessões. Em troca, os empresários garantiam aos engenheiros envolvidos ligados a Lauro Müller, Carlos Sampaio, Paulo de Frontin e membros do Clube de Engenharia, cargos, estudos de expansão de linhas, projetos, ou seja, garantia de empregos.

Frontin e Sampaio também conseguem se afirmar na vida de representação política. Devemos aqui pontuar que boa parte da atuação desse corpo técnico se deu na capital federal. De acordo com Surama Pinto referencia que os cargos de prefeito da capital eram indicações para homens de importância e destaque. A atuação desses dois engenheiros garantiu seu destaque, fazendo-os prefeitos em mandatos seguidos (Cf. PINTO, 2011).

A nosso ver, em grande parte isso só foi possível, pois, como já salientado, a formação dos engenheiros acabou, no Brasil, inserindo-os em áreas de atuação que favorecia a manipulação de informações, como o caso dos engenheiros fiscais ferroviários, que poderiam manipular as estatísticas econômicas dos relatórios, prática comum, de acordo com Perelman nos anos iniciais dos empreendimentos ferroviários, mas que analisaremos nos capítulos seguintes (Cf. PELREMAN, 1997, p. 58-62).

Além disso, e o mais importante, na região Sul, as propostas em criar um mercado interno direcionando a produção ao consumo nacional, demandava a atenção constante por parte dos governos. Lauro Müller garantiu concessões com garantias de juros, a fim de atrair capital, tornando Santa Catarina um enorme potencial. Para consolidar ainda mais o poder desse grupo técnico sob o comando de Lauro Müller, podemos citar uma última referência nesse momento de atuação. De acordo com Rosangela Silva, os engenheiros de Santa Catarina, cederam concessões à BRC na região do Contestado, a fim de garantir a permanência do domínio catarinense, criando uma disputa com o governo do Paraná. Essa autora afirma que essa concessão às ferrovias da *Brazil Railway Company* favoreceu à

---

<sup>43</sup> Paulo de Frontin dirigiu durante muitos anos o Clube de engenharia, ganhando honrarias e garantindo a defesa de sua imagem (Cf. ESPIG, 2008, p 143-144).

vitória, porém criando introduziu a exploração capitalista da terra, já que foi loteada e vendida pela companhia (Cf. SILVA, 1983).

Por fim, podemos constatar que após a entrada da BRC, se os engenheiros se tornaram o elo do capital privado, a ferrovia foi para esse grupo o elemento de legitimação de poder, já que muitos tiveram uma carreira duradoura e promissora dentro da política.

## **PARTE DOIS: A atuação e a gestão das atividades da *Brazil Railway Company*.**

Nessa Segunda parte da tese, dissertaremos sobre as atividades do *holding* no Brasil, entre os anos de 1904 até 1920, demonstrando suas atividades e estratégias empresariais e administrativas. Essa parte será dividida em dois capítulos, focando principalmente o que será o tripé econômico das atividades desse grupo: a ferrovia como elemento central, o loteamento e a colonização do território próximo à ferrovia, a fim de atrair mão de obra e possíveis utilizadores do transporte, e por fim, uma indústria (geralmente extrativista, como a madeireira, mas com aplicação tecnológica).

## CAPÍTULO 3. A chegada do Holding ao Brasil: contexto político e econômico

Em linhas gerais, nesse capítulo explanaremos sobre o contexto político e principalmente econômico em que estava inserida a chegada do grupo de membros do capital fundador da *Brazil Railway Company*. Além disso, demonstraremos quem eram os empresários internacionais participantes e a trajetória que possibilitou a união até chegar no Brasil.

### 3.1. A formação de um cenário conflituoso

#### Contexto econômico

Partimos do pressuposto que o período analisado está enquadrado nas dimensões de Primeira Globalização. Dentro desse contexto, para melhor compreendermos como foi possível o domínio e desenvolvimento econômico das atividades da *Brazil Railway Company*, devemos retomar e levar em consideração alguns fatores. O primeiro deles engloba as políticas de estruturação e desenvolvimento do território. A consolidação da legislação brasileira buscou abrir espaço para a atração de grupos estrangeiros para consolidar as propostas republicanas, algo que também ocorreu no período imperial, fortalecendo a relação “Público – Privado”, criando a estrita relação entre os agentes públicos (corpo técnico) e empresários.

Durante o processo de consolidação do Estado Republicano, outro fator deve ser levado em conta: a tentativa de elevação do Brasil como um Estado nacional de destaque no mercado e também de referência política, principalmente na América do Sul. Sobre isso, parte da historiografia se dedicou ao entendimento das políticas econômicas e à disputa entre os papelistas *versus* metalistas. Outra parte se dedica à compreensão das políticas públicas e à consolidação das relações externas, algo que nos interessa nesse momento, principalmente a atração de capital.

Nesse sentido, de acordo com Carlos Marichal, analisando o desenvolvimento capitalista ao longo do século XIX e principalmente as exportações de capital das potências europeias para a América Latina, identificam-se três períodos de crescimento. O Primeiro seria na metade do século XIX, nos anos anteriores à

chamada “Grande Depressão de 1870”, retraindo-se durante a crise. Em sequência, voltando a ganhar impulso nos anos de 1880 (segundo período) e explodindo no início do século XX (terceiro período) (Cf. MARICHAL, 1988).

Não obstante, Amaury Gremaud complementa que esses períodos de exportação, principalmente a partir do crescimento vertiginoso no século XX, apresentam modificações importantes, uma vez que esses investimentos passam a se dirigir à América do Sul (Argentina e Brasil), Austrália e Canadá (GREMAUD, 1992, p. 45-46). Esclarece-nos ainda que, assim como Castro, é o período que o investimento de outros países, como França e Alemanha (além dos EUA), ganha força, principalmente no caso do Brasil (Cf. CASTRO, 1979 e GREMAUD, 1992, p. 46).

Nesse sentido, cabe ressaltar que existem diversas pesquisas sobre a exportação de capital. Na linha da história econômica, destacamos as teorias de formação do próprio capitalismo que, conseqüentemente, gerou nos países centrais (pós-industrialização) um excedente de capital, que necessitava de novos mercados para aplicação e geração de possibilidades lucrativas. No entanto, para a absorção das mercadorias havia a necessidade de transformação dos países receptores, buscando melhorar a infraestrutura, a fim de necessitarem cada vez mais de mercadorias mais desenvolvidas (Cf. GREMAUD, 1992, p. 45- 50).<sup>44</sup>

Não obstante, outro entendimento também é relevante para nossa pesquisa, a de que a exportação de capitais seria induzida pelas importações dos países centrais. Esses países centrais europeus para importar matéria-prima de países como, por exemplo, os da América do Sul, exportavam capitais a fim de reduzir os preços dos produtos e melhorar a qualidade. Um exemplo seriam as ferrovias nos locais produtores de alimento, pois se dinamizava o escoamento, reduzindo os custos da produção (GREMAUD, 1992, p. 48-50).

Outra vertente de compreensão é a dos autores da Primeira Globalização (finais do século XIX e início do XX). Essa teoria, já amplamente discutida na historiografia, grosso modo, dedica-se à compreensão das exportações de capitais

---

<sup>44</sup> De acordo com Rosa Luxemburgo, esse investimento estrangeiro buscava destruir as antigas formas de produção e criar formas mercantis e capitalistas. Esse processo, que denomina de imperialismo, era sempre violento, subordinando os países em que se desenvolveria o mercado consumidor (Cf. LUXEMBURGO, 1984).

dos países centrais europeus, após a primeira onda de industrialização, para outros locais, como a América do Sul, Austrália, Canadá, etc. Esse capital teria estruturado melhor a produção desses países, visando à melhoria dos custos/lucros, como, por exemplo, o investimento em transporte. Como consequência, os países alvos teriam melhorado sua infraestrutura de produção e também gerado um aumento da participação no mercado mundial, além de mudanças sociais (Cf. O'ROURKE & WILLIAMSON, 2006; BÉRTOLA, 2008 e GERCHUNOFF & LLACH, 2008).

Dentro dessas concepções, não podemos deixar de citar outro debate, sobre as interferências de outros países na América Latina e especificamente no Brasil. Partindo da perspectiva de que o Brasil era um grande mercado em potencial para absorver capitais e principalmente tecnologias e que, possivelmente, houve uma disputa por ele, como o caso do Governo Francês. Entre os principais debates nesse sentido está o da dominação britânica e sua expansão no mercado mundial. Nesse sentido destaca-se a ideia do “Império Informal”, principalmente no caso da América Latina, especificamente o Brasil (Cf. RIPPY, 1966; JENKS, 1963; PLATT, 1968; MARICHAL, 1988).

No entanto, embora tenha existido um grande e intenso interesse do capital britânico na América Latina, aqui no Brasil se fez de modo mais limitado, não havendo o controle efetivo por parte da Grã Bretanha no país, principalmente político. O domínio britânico foi em grande parte a de modelo e tecnologia para o meio de transporte ferroviário, já que foi a primeira nação a empregá-lo de forma bem sucedida, tornando-se a maior referência de “ferrovia de primeiro mundo” (CUELLAR, OLIVEIRA e CORREA, 2017, p. 72-75).<sup>45</sup>

Todavia, também havia outra força buscando mercados, os Estados Unidos. Mesmo que em menor intensidade nesse período de finais do século XIX e início do XX, cabe-nos uma explanação para facilitar nosso entendimento, já que a *Brazil Railway Company* terá, entre os membros fundadores, representantes do capital e das políticas estadunidenses.

Diferentemente das teorias da dominação britânica, que foram amplamente debatidas pela historiografia, principalmente na relação com o transporte ferroviário

---

<sup>45</sup>Para uma melhor compreensão da interferência e relação britânica com o Brasil, principalmente com o setor ferroviário ver: CUELLAR, OLIVEIRA e CORREA, 2017

na América Latina e Brasil, a relação com os Estados Unidos foi menos associada às interferências no período em que nos dedicamos a estudar, a Primeira República.

Devemos partir do entendimento, que, ao analisar os dados referentes às exportações, volume de capital, como demonstramos nas **Tabelas 1 e 4**, fica evidente que o investimento dos EUA era bem menor em relação à Grã-Bretanha e à Alemanha no Brasil. Nesse período, como ressalta Victor Valla, a expansão do capitalismo estadunidense havia chegado com maior intensidade nos países latinos mais ao norte, principalmente na região do Caribe (VALLA, 1978, p. 17).

Sobre essa disputa de mercado o pesquisador salienta,

By the first decade of the present century... continental nations began to compete actively for the South American markets, and Great Britain saw her preeminence seriously challenged by the banks, shipping lines and export houses of Germany. After the Spanish-American War the United States emerged as a world power, and began to reach out beyond Mexico and the Caribbean for the trade of more distant republics (VALLA, 1969, p. 156)

Porém, mesmo não sendo a participação econômica estadunidense tão expressiva quanto à britânica e à alemã no Brasil, gostaríamos de chamar a atenção para as propostas políticas que se construíram, visando uma relação de parceria comercial entre ambos. Já em finais do século XIX e início do XX, fica evidente que o governo dos EUA buscava melhorar sua condição de participação no mercado brasileiro. Em vista da balança comercial, o Brasil tinha condições muito mais vantajosas que seu parceiro, exportando muito mais do que importando (Cf. VALLA, 1969 e 1978).

Durante os anos iniciais da Primeira República no Brasil, houve uma constante tentativa de mudar os rumos dessa relação. A política dos Estados Unidos foi a de ocupar o espaço de grande comprador e exportador entre os países americanos. Para isso, buscou parceria entre os políticos. No caso brasileiro, tinha entre os entusiastas dessa aproximação o Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores, principalmente a partir de 1902, que desenvolveremos melhor a seguir.

Valla novamente contribui ao descrever, em partes, o cenário da disputa pelo mercado brasileiro:

A Britisher in Rio Grande do Sul reported that German import houses were everywhere taking the place of his compatriots, while Americans were purchasing old British trading firms in Rio de Janeiro... while Britain still accounted for 28 per cent of Brazil's imports (1902), its rivals were gaining rapidly with German goods representing 12.2. per cent and American over 11.5 per cent. France now trailed at 8.8 per cent (VALLA, 1968, p. 160)

Em vista dessa intensa disputa, é interessante ressaltar que havia certo temor por parte de alguns representantes do Governo, da possibilidade de hegemonia britânica no Brasil. Isso porque, durante o Império e início do governo Republicano, boa parte dos empréstimos e financiamentos era levantada em Londres. Assim, na tentativa de romper com esse elo de dependência, a política externa direcionada por esses membros no início do século XX foi a de se aproximar de um novo aliado e parceiro comercial, nesse caso, os EUA.

O cenário interno econômico e de políticas públicas favorecia a aceitação e atração de capital estrangeiro. Cada grupo político almejava satisfazer seus ideais e propostas de políticas econômicas e estruturantes. Criando assim um ambiente favorável para acirrar ainda mais a disputa pelo mercado nacional e, por exemplo, como consequência acabou por atrair a entrada do grupo que viria a criar a *Brazil Railway Company*.

Nesse sentido, como descrevem Annibal Villela e Wilson Suzigan (1973), entre os anos de 1903 e 1913, o governo desenvolveu o chamado “Reerguimento econômico”. Cabe a ressalva de que essa proposta seguia, ou melhor, correspondia a uma série de mudanças econômicas ocorridas nos anos anteriores, além de mudanças legislativas.

Em vista disso, dissertam que o primeiro governo Republicano herdou problemas do Império. Para saná-los, fizeram diversas tentativas e propostas de políticas econômicas, que em alguns casos, acabaram por gerar problemas (como o Encilhamento).<sup>46</sup> Assim, esse período inicial foi caracterizado pelas políticas de contenção da inflação e dos problemas gerados pelas emissões de créditos. Em consequência, as posteriores são caracterizadas pelas tentativas de diminuir os gastos e dívidas do governo. No entanto, muitos empréstimos foram levantados no

---

<sup>46</sup>Cabe ressaltar, no entanto, alguns desses problemas eram muitas vezes considerados soluções, dependendo do grupo à frente das decisões políticas como, por exemplo, as diferenças de propostas entre os Metalistas ou Papelistas.



exterior na tentativa de manter as propostas e interesses políticos, aumentando ainda mais após a Constituição de 1891, pois garantia a descentralização política e autonomia dos estados e municípios (VILLELA & SUZIGAN, 1973, p. 32-36).

Salientam que no período entre 1899 e 1902, o governo teve que lidar com despesas excedentes em cerca de cem por cento da receita arrecadada, o que contribuiu ainda mais para o aumento da dívida externa. Ainda, a dívida pública correspondia em torno de cinquenta por cento das despesas, forçando o governo a adquirir mais empréstimos (levantados em grande maioria em solo britânico) para quitar os déficits (VILLELA & SUZIGAN, 1973, p. 36-37).<sup>47</sup>

Já nos anos a partir de 1903, o governo propõe a chamada política de reerguimento. De modo geral, essa política visava às propostas de infraestrutura (melhoramentos materiais, aparelhamento dos portos, construção ou melhoramento das estradas de ferro e saneamento das cidades principais). Para tal realização, havia a necessidade de mão de obra especializada e da compra de estruturas, maquinários e componentes que eram importados. Isso criava um mercado consumidor de materiais e serviços, mantendo ainda um ciclo de dependência (Cf. SODRÉ, 1967 e TENÓRIO, 1996).

Com essa política, surge certa estabilidade orçamentária, devido ao aumento da entrada de produtos estrangeiros, já que grande parte das receitas do governo nesse período era proveniente dos impostos sobre importações (75%), ou seja, era vantajoso manter o ciclo de dependência com os países europeus. Assim, o governo teria conseguido estabilizar o papel moeda em circulação, valorizar a taxa de câmbio, manter a cobrança em ouro dos direitos alfandegários e aumentar, nos anos seguintes, os programas de ampliação de obras públicas (VILLELA & SUZIGAN, 1973, p. 39-40).

Durante esse processo,

As despesas em formação bruta de capital fixo do Governo, que haviam sido reduzidas a menos de 3 por cento do total de despesas em 1900-02, passaram a aumentar progressivamente para 9 por cento em 1903 até 24 por cento em 1912. O financiamento dessas

---

<sup>47</sup>Havia um interesse em manter esses empréstimos. De certo modo, quando direcionados para desenvolver infraestrutura, modernizando os meios de transporte, garantia o comércio com os países centrais, o que favorecia as empresas, no caso, de capitais britânicos (Cf. SODRÉ, 1967 e TENÓRIO, 1996).

despesas foi feito, em parte substancial, através de novos empréstimos externos. Isso explica porque, de início, não foi difícil ao Governo manter o equilíbrio orçamentário e garantir a estabilidade do papel moeda em circulação (VILLELA & SUZIGAN, 1973, p. 40).

No entanto, essas políticas iniciais geraram desconforto na opinião pública. O jornal “*Correio da manhã*” explanava nesse momento preocupação com a Doutrina Monroe e com a aproximação dos Estados Unidos. Era contrário à entrada dos modelos de negócio estadunidense, os *trusts*<sup>48</sup>, além de criticar o Governo Republicano em nível estadual, como podemos notar:

Além de já oberadas dos compromissos enormes, as vinte antigas províncias, convertidas em donatarias com o nome de Estados, foram entregues, em regra, a incapazes e filanciosos que tratam de explorar agora o único negocio seguro que ficou do diluvio – o empréstimo (CORREIO DA MANHÃ, 30 de março de 1903).

Mas eram partidários à política de atração de investimentos estrangeiros, afirmando que havia uma necessidade de se melhorar o governo, principalmente o judiciário:

Do que mais precisa o Brasil, para desenvolver-se e prosperar, é de attrahircapitaes estrangeiros e de povoar os seus desertos. É o que succede com todos os paizes novos, opulentos de natureza, com todas as riquezas que o solo possa offerecer, mas a que faltam os elementos humanos para aproveitá-las. Mas, a condição primeira para que se arrisque o estrangeiro a empregar o dinheiro fóra do seu paiz, desertar os seus lares em busca de trabalho remunerador, é contar em seu novo domicilio com segurança para os seus direitos. Desde que sabe que não encontra justiça; que os magistrados são levados por moveis menos dignos; que se deixam corromper; que obedecem a suggestões alheias, pronunciam sentenças de ordem dos poderosos, o estrangeiro prefere mourejar na própria pátria, e contenta-se com o pouco que produzem os seus capitaes em terra em que ha juizes que os amparam (CORREIO DA MANHÃ, 30 de março de 1903).<sup>49</sup>

Outro periódico comenta sobre esse período e a falta de segurança para a atração de investidores

Não há falta de dinheiro neste país, mas é guardado em vez de ser investido em novos empreendimentos. A explicação dada cada

<sup>48</sup>Em 1901, já haviam publicado reportagens denominadas de “O Perigo Yanke”, assinada por Gil Vidal (pseudônimo de Leão Veloso Filho, primeiro redator-chefe do jornal). Ver: CORREIO DA MANHÃ, 1901, mês de outubro.

<sup>49</sup> Cabe a ressalva que, sob a liderança de Edmundo Bittencourt (proprietário), principalmente nesses anos iniciais republicanos, o Correio da Manhã pode ser considerado uma frente oposicionista organizada por ele e por diversos colaboradores que, apoiados em fatos e apelos populares, colocavam-se fortemente contrários ao governo dos cafeicultores (Cf. LEAL, 2010).

momento é que nenhuma proteção pode ser obtida pelos credores. Dinheiro emprestado, mesmo com boa segurança, é praticamente irrecuperável apesar da lei (*BRAZIL REVIEW* Apud: VALLA, 1978, p. 8).

Em conjunto a essas políticas de reerguimento econômico, parte do governo tratou de se aproximar do capital estrangeiro. Nesses mesmos anos iniciais da República, alguns membros dedicaram-se a essa tarefa. Entre os mais expressivos está o ministro das Relações Exteriores, o Barão do Rio Branco, e Joaquim Nabuco.

50

Entretanto, em grande parte da sua história, o Brasil teve facilidades para levantar capital em Londres (Cf. CASTRO, 1979). O Barão do Rio Branco, assim como Joaquim Nabuco, eram simpatizantes aos Estados Unidos, onde buscaram auxílio e proximidade. De acordo com Valla, no intuito de elevar o Brasil como a maior nação da América do Sul, o ministro destacadamente procurou reforços, principalmente nas relações comerciais. Contudo, como salientado, essa relação era desbalanceada, sendo o Brasil o maior favorecido, exportando mais que importando.

De modo a ilustrar melhor essa relação comercial e já expressar a visão estadunidense, podemos citar um balanço comercial entre o Brasil e os Estados Unidos, durante esse período, do ano de 1906, exposto pelo *New York Commercial*:

O comércio dos Estados Unidos com o Brasil agrega US\$ 110.000.000, uma soma maior do que com qualquer outro país da América do Sul, e é superada pelo comércio com o Reino Unido, Alemanha, França, Canadá e Cuba. O Brasil ocupa o terceiro lugar entre os países que nos fornecem nossas importações; no lado de exportações [...] porém, o Brasil ocupa o 20º lugar...mercadorias do Brasil formaram em 1905 praticamente dois terços das importações da América do Sul inteira...as exportações [...] formaram menos do que um quinto...De quase US\$100.000.000 em valor de importações do Brasil em 1905, US\$ 64.000.000 eram de café, US\$ 28.500.000 de borracha [...] As exportações para o Brasil...chegaram em 1905 a US\$ 10.985.096 [...] o óleo mineral mostrando o total maior, com US\$ 2.456.645; trigo US\$ 1.225.565 [...] (*The New York Commercial*, 7 de maio de 1906 Apud: VALLA, 1978, p. 20)

Visto isso, devemos compreender resumidamente os projetos de tentativa dos Estados Unidos em aumentar o domínio do mercado brasileiro (ou melhor, americano).

---

<sup>50</sup>Floriano Peixoto já havia se aproximado de maneira afetiva dos E.U.A (Cf. VALLA, 1978).

## O cenário internacional: favorecimento ao capital dos EUA

O Governo estadunidense tentava se relacionar com os membros do jovem governo republicano, partidários à aproximação. O que ocorreu por meio de contatos oficiais e extraoficiais. Valla salienta que periódicos especializados e não especializados dos EUA chamavam a atenção para a relação comercial com o Brasil. Suas citações, em grande parte, são dos anos iniciais de 1900. Isso demonstra que, de certo modo, havia forte opinião pública sobre o assunto, o que nos leva a crer que existia certa discussão nas propostas políticas dos EUA (Cf. VALLA, 1978).<sup>51</sup>

Uma parte dos membros do governo dos Estados Unidos já chamava atenção sobre a necessidade de aproximação com o Brasil nesse período. Valla ainda contribui ao demonstrar que havia uma série de estudos nesse sentido no Brasil, alerta toda opinião sobre a relação comercial dos dois países. Comenta a vinda do Ministro Page Bryan, além do Emissário Extraordinário e Ministro David E. Thompson, nos anos de 1901 e 1903, ambos dedicados a compreender o comércio local e contribuir com a inserção estadunidense em solo brasileiro (VALLA, 1978, p. 8).

Contudo, cabe salientar que o interesse no mercado brasileiro era secundário por parte dos empresários e produtores, uma vez que boa parte da produção era voltada para abastecer o mercado interno e europeu. As exportações para o Brasil ocorriam caso houvesse excedentes. Pode-se citar David E. Thompson sobre este assunto, quando ao pesquisar o declínio do comércio dos EUA no Brasil, escreveu para o Secretário do Estado dos Estados Unidos em 1903:

[...] quase metade de nossa exportação para o Brasil está na forma de artigos de agricultura [...] a importação de produtos alimentícios só pode ser um caso temporário [...] nossas melhores chance estão em implementos agrícolas, manufaturados de ferro e aço, maquinaria de todos os tipos, produtos elétricos, aparelhos científicos e os produtos superiores de algodão e lã [...] As duas razões fundamentais [...] para o declínio contínuo de nossas exportações para o Brasil são: 1. Relativo decréscimo no poder de compra do povo. 2. Desenvolvimento natural [...] no desenvolvimento e manufatura de produtos alimentícios [...] Em geral têm sido importados só os

---

<sup>51</sup>Logicamente que existe toda uma discussão sobre a Doutrina Monroe e propostas intervencionistas dos Estados Unidos na América, mas esse tema extrapola as discussões de nossas propostas. Ver, entre outros, BANDEIRA, 1973 e VALLA, 1978.

produtos americanos que vêm para cá sem esforço por parte de nossos fabricantes [...] o que se deve {a venda aparentemente rápida, e por preço alto, de seus produtos nos Estado Unidos (VALLA, 1978, p 22).

Victor Valla ainda comenta que jornais do período também comentavam esse certo desleixo com a dedicação ao comércio com os brasileiros. Além disso, os membros do governo buscavam remediar e incentivar o investimento (Cf. VALLA, 1978).

Por um lado, essa discussão dos Estados Unidos estarem perdendo espaço no Brasil, como salienta David Thompson, era preocupante para os membros do governo. Isso porque havia interesse no grande mercado consumidor que se formava naquele momento no Brasil, já que assim como os franceses, os Estados Unidos estavam interessados em suprir parte do mercado das ferrovias, principalmente a demanda de carvão.

No entanto, havia uma resistência muito grande por parte do governo brasileiro em facilitar os produtos estadunidenses, ficando mais viável para os brasileiros comprarem os produtos ingleses. Em 1899, Thomas C. Dawson, então Secretário da Legação e *Chargé des Affaires* dos Estados Unidos no Brasil, em um comunicado via Departamento do Estado, alertava que supostamente os ingleses eram favorecidos:

A ação dos oficiais brasileiros em excluir nossa concorrência para o abastecimento do carvão às ferrovias governamentais, limitando-as às minas de Cardiff, cria má impressão com respeito a disposição daquele Governo para colocar nossos produtos em termos iguais com os dos outros países (VALLA, 1978, p. 30).

Não obstante, em 1900, um emissário no Brasil, C. Page Bryan, reportava-se ao Secretário de Estado relatando que a administração brasileira havia falhado em contribuir com a entrada dos produtos de seu país, uma vez que o café entrava livremente nos mercados dos EUA e o contrário é que havia sobretaxas (VALLA, 1978, p. 30).

Essa disputa prevalece. Em 1904, David E. Thompson salienta que supostamente os *English Mills*, que ganhavam somas volumosas em seus investimentos no Brasil, financiavam uma campanha contra as concessões recebidas pelos Estados Unidos, incentivando o favorecimento à Inglaterra, pagando

jornais e possivelmente membros do governo. Além disso, os britânicos eram referência em tecnologia, gerando uma dependência nas obras de infraestrutura. Por isso conseguiam exercer pressão (VALLA, 1978, p. 28-31).

O Departamento de Estado avisou a C.P. Bryan que os jornais de Washington estavam dando muito atenção aos despachos. Eles publicaram que o Governo norte-americano estava olhando com 'censura os esforços do Brasil em cultivar relações mais íntimas com as repúblicas vizinhas...influências europeias têm encorajado esta crença...' (*Diplomatic Instructions, Brazil* Apud: VALLA, 1978, p. 31).

Além de querer transpor a hegemonia britânica, havia outro rival, a Alemanha. Esse país estava investindo altas quantias no território brasileiro. Boa parte estava em casas comerciais, bancos e no ramo dos transportes. Inclusive, partes do café e borracha que saíam dos portos brasileiros com objetivo de exportação eram transportadas por navios alemães (VALLA, 1978, p. 24).

A reação do governo do Norte para contornar essa situação, foi de se aproximar de membros do governo. Alguns representantes políticos estadunidenses explanaram sobre possibilidades de como dominar e penetrar no mercado do país sul-americano. Uma das principais propostas seria compreender o mercado e os consumidores locais. Em vista da qualidade do comércio não ser adequada à necessidade e realidade brasileira, os empresários e comerciantes estadunidenses deveriam compreender a cultura daquele país.

Dentro dessa discussão e propostas, aparecem questões muito importantes sobre como o governo do Brasil atuava em relação às parcerias comerciais estrangeiras naquele momento inicial da Primeira República, buscando sempre créditos e pagamentos à prazo.

Num estudo intitulado 'Sugestões para Exportadores Americanos', apareceu a seguinte observação: 'As firmas de carvão não vendem seu carvão se não recebem o dinheiro tão logo o carvão esteja a bordo... Os ingleses... mandam seu carvão ... com pagamento de 60 e 90 dias depois da sua chegada...devem convencer os fornecedores americanos que eles devem adotar o prazo dos comerciantes ingleses e alemães... senão, jamais concorrerão com eles nos mercados da América do Sul' (VALLA, 1978, p.31).

Ainda sobre os costumes:

Através dos anos, o hábito de os brasileiros comprarem dos europeus tornou-se fixo. Mercadores do Velho Mundo tinham provido aos gostos e caprichos dos seus fregueses do Novo Mundo nos

processos de embalagem e marcação; eles até escolheram produtos norte-americanos e com novas embalagens e marcas, os venderam aos brasileiros com bons lucros. Também, as facilidades de transporte e bancos lhes deram uma forte vantagem sobre os concorrentes norte-americanos (VALLA, 1978, p. 5).

Outro exemplo seria o de manter a relação comercial com empresas cujo capital de origem viesse de países em que o governo se relacionava, para levantar capitais e empréstimos.

O Governo brasileiro, acho eu, nas suas compras e contratos maiores, está disposto a lidar com países de onde vem dinheiro emprestado...Por essa razão, Inglaterra e Alemanha têm tido monopólio em todos os investimentos de caráter público no Brasil (*Diplomatic Dispatches, Brazil* In: VALLA, 1978, p. 28).

Outra ressalva fazia-se em relação aos representantes comerciais e casas comerciais. Não havia quase estadunidenses, principalmente se comparado aos ingleses e alemães. Além disso, os produtos europeus eram a preferência dos brasileiros e isso deveria ser mudado. Sobre isso, Thompson ressalva em 1903:

Atualmente o único meio para a expansão está em substituir os produtos europeus de preferência tradicional. Um comércio já há muito tempo estabelecido é, porém, um dos obstáculos mais difíceis de superar... os comerciantes europeus têm representantes nesse país procurando constantemente comércio. A Alemanha tem trabalhado implacavelmente por muito tempo a fim de monopolizar os mercados sul-americanos e... são muito ativos e numerosos no Brasil...falam a língua do país... as taxas de frete alemãs são cerca de 25 por cento menores que as dos Estados Unidos (*Diplomatic Dispatches, Brazil*, 1903 Apud: VALLA, 1978, p. 31).

De modo mais efetivo, para além dos estudos e despachos sobre como atuar no mercado brasileiro, o governo dos Estados Unidos tomou iniciativas mais concretas. A mais evidente foi a das Conferências Internacionais Americanas. Não vamos adentrar muito o tema, já que cruza nossa pesquisa de modo superficial e existem trabalhos importantes que o debatem, mas frisaremos alguns pontos que acreditamos contribuir para a melhor compreensão de nosso argumento(Cf. BUENO, 1997; BUENO, 2004; CERVO & BUENO, 2002e DULCI, 2008).

Essas conferências, que já ocorriam desde o século XIX (tendo as raízes no congresso do Panamá, em 1826), deram o *start* para esses agentes e correspondentes dos EUA em diversos países da América Latina. A Primeira, ocorrida em Washington (1889-1890), teve poucos resultados práticos. Os Estados Unidos propuseram várias alternativas, sendo a principal uma união aduaneira

(baseada no *Zollverein*), mas todas rejeitadas pelos delegados de outros países. No entanto, formou-se uma associação permanente, denominada União Permanente das Repúblicas Americanas. Essa associação teria como papel principal compartilhar dados e estatísticas dos mercados americanos. Isso contribuiu muito com os Estados Unidos, que enviaram diversos representantes e pesquisadores por toda América Latina (BUENO, 1997, p. 236-238 e BUENO, 2004, p.3-4).

A fim de não nos alongarmos demais à compreensão do tema, visando nossos objetivos de pesquisa, a Terceira Conferência, ocorrida no Brasil em 1906, foi a mais importante. Essa concretizou propostas de ligação dos meios de comunicação e transporte, dando início aos estudos da ferrovia pan-americana (BUENO, 1997 p. 238).

Outro ponto efetivamente prático foi a aproximação com os governantes brasileiros. Nesse período inicial, o Governo Republicano precisava manter os créditos nas bolsas para levantar empréstimos. Sobre isso, o Anuário Estatístico, dos anos posteriores, descreveu:

Quiz desde logo assumir uma atitude mais audaz nos negócios públicos, empreendendo grandes melhoramentos materiaes, a par de radicaes transformações na política nacional. A Satisfação dos encargos assumidos e o pagamento das despesas acarretados por sucessivos movimentos reacionários, civis e militares, perturbaram seriamente as finanças do Brasil, produzindo o desequilíbrio revelado pelos constantes *deficits* orçamentários, pelo múltiplos empréstimos externos e internos e pelas aultadas quantias de papel-moeda postas em circulação. 'A divida externa da união que era de £ 30.351.500 em 1889, foi subindo sucessivamente até chegar a £ 93.33.725 em 1912 (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL, 1908-1912, p. LXIII-LXIV).

Esses empréstimos se deram em grande parte para manter em funcionamento a produção cafeeira e as obras públicas de melhoramentos. Contudo, as possibilidades de levantamento de capital passaram a ser cada vez mais escassas a partir de 1905. Em 1906, o governo cria o Plano de Valorização do Café. Contudo, com a falta de empréstimos, principalmente em Londres, havia a necessidade de atrair capital de alguma forma. Foi o que os governantes estaduais fizeram (Cf. SAES, 1986).

Para complementar, em 1908



[...] ocorreu uma crise internacional, acarretando a redução dos níveis globais do comércio exterior. Com sua receita tributária dependendo ainda em cerca de 70 por cento do imposto de importação, o Governo Federal experimentou brusca redução na receita arrecadada. Em consequência deu-se a volta aos *déficits* orçamentários, que perdurariam pelos anos seguintes. Com o aumento no serviço da dívida em virtude dos últimos empréstimos, agravou-se o *déficit* até 1913 (VILLELA & SUZIGAN, 1973, p.40)

Em vista do café, podemos ainda compreendê-lo como outro mecanismo utilizado pelo governo dos EUA para se aproximar dos agentes públicos brasileiros. Sendo o maior importador desse produto, nos anos iniciais de 1900 já havia uma forte pressão com ameaças de taxaço do café (já que entravam livres de impostos), caso o governo brasileiro não melhorasse as condições de comércio com os produtos dos Estados Unidos.

Com o Decreto nº6.079 de 30 de junho de 1906, o governo brasileiro reconhecia a importância dos EUA como o maior consumidor do café e concedia tarifas especiais para produtos estadunidenses, criando uma melhora na relação comercial:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, no intuito de promover o desenvolvimento das relações commerciaes do Brazil com os Estados Unidos da America do Norte e considerando:

Que esse paiz é o maior importador do café, que nos seus mercados tem entrada livre de direitos;

Que o art. 6º da lei n. 1144, de 30 de dezembro de 1903, revigorado pelo art. 18 da lei n. 1452, de 30 de dezembro de 1905, autoriza o Governo a adoptar uma tarifa differencial para um ou mais generos de producção estrangeira, compensadora de concessões feitas a generos de producção brasileira;

Decreta:

Art. 1º Dentro do vigente exercicio, a partir de 1 de julho vindouro, até 31 de dezembro, gosarão de uma reducção de 20 % nos direitos de importação para consumo os seguintes artigos de producção dos Estados Unidos da America do Norte que tiverem entrada no Brazil: Farinha de trigo. Leite condensado. Manufacturas de borracha do art. 1023 da Tarifa. Relogios. Tintas do art. 173 da Tarifa, excepto tintas para escrever. Vernizes. Machinas de escrever. Caixas frigorificas. Pianos. Balanças. Moinhos de vento (BRASIL, DECRETO nº nº6.079 de 30 de junho de 1906).

Analisando em uma escala mais pontual, alguns membros e agentes públicos, como o caso de Rio Branco e Joaquim Nabuco, reforçavam a ideia de que a parceria

entre os países americanos seria essencial para o engrandecimento do Brasil.<sup>52</sup> Cervo e Bueno explanam sobre a importante atuação do Barão do Rio Branco frente à pasta das Relações Exteriores (1902-1912) e sua tentativa de integração entre os países americanos (Cf. CERVO & BUENO, 2002; BUENO, 1992 e 2003).

Enquanto ministro, Rio Branco buscou aproximar ainda mais o Brasil dos Estados Unidos, além de tentar fortalecer os laços do chamado ABC, Argentina, Brasil e Chile, no intuito de elevar o Cone Sul ao mercado internacional e ao fortalecimento político frente às potências europeias. Sendo ele um conciliador, colocou-se como “árbitro” de diversos impasses políticos do Brasil e de relações conflituosas entre países (Cf. BUENO, RAMANZINI JUNIOR e VIGEVANI, 2014).

Em relação à abertura do país aos EUA, em muitos momentos, o Barão foi considerado aliado ao governo estadunidense. Em grande parte, essa aproximação se deveu também ao fato de que Rio Branco acreditava que o Brasil era um país com características muito distintas dos vizinhos latinos, já que eram hispânicos (BUENO, RAMANZINI JUNIOR e VIGEVANI, 2014).

Em sua trajetória inicial enquanto Ministro, entre tantos feitos, o que nos chama atenção foi a elevação das legações em embaixada, escolhendo Joaquim Nabuco como o primeiro embaixador do Brasil nos Estados Unidos. De certo modo, essa elevação asseguraria boas relações e manteria o “maior freguês” do café brasileiro (Cf. VALLA, 1978, p. 38- 50).

Nesse período (1905), alguns periódicos ficaram favoráveis à aproximação e aliança com o país do Norte:

Todos sentem que desde a fundação da nação, nenhum ato de vida internacional brasileira tem tido mais importância do que nossa aproximação diplomática com os Estados Unidos. Por ter feito isso, o Barão do Rio Branco deu para o nosso país uma posição no mundo como nunca tinha antes (JORNAL DO COMÉRCIO, 16 de março de 1905).

No mesmo número, esse editorial ainda descreve:

A América do Norte exerce sobre nós uma grande fascinação [...] é com o exemplo norte-americano que procuramos transformar e

---

<sup>52</sup> O tema é recorrente na bibliografia especializada em política externa. Ver: BANDEIRA, 1956; CARVALHO, 1959; BUENO, 1992; BANDEIRA, 1993; CERVO, 2001; CERVO & BUENO, 2002; BUENO, 2003; BUENO, RAMANZINI JUNIOR e VIGEVANI, 2014.

engrandecer a nossa nacionalidade [...] A significativa reciprocidade, com que os Estados Unidos acabam de tratar o Brasil, é [...] uma manifestação de clarividência do destino da ascensão maravilhosa dos Estados Unidos na política internacional, o facto de serem eles uma nação americana não privaria de intervir [...] é uma questão de força de fatalidade, que se operou no inconsciente da história [...] (JORNAL DO COMMERÇIO, 16 de março de 1905).

Percebe-se que, por parte desse Jornal, era de grande impacto, principalmente na capital federal, tentava-se construir uma imagem extremamente positiva do Ministro e da proposta de relação íntima com os Estados Unidos.<sup>53</sup> A contribuir com isso, já enquanto embaixador, Joaquim Nabuco também foi favorável à relação. Em cartas à Rio Branco e Graça Aranha se descreveu partidário da Doutrina Monroe reerguida por Theodore Roosevelt (Cf. NABUCO, 1929, p. 409).

Ninguém é mais partidário do que eu de uma política exterior baseada na amizade com os Estados Unidos. A doutrina de Monroe impõe aos Estados Unidos uma política externa que se começa a desenhar, e, portanto, a nós todos também a nossa. Em tais condições a nossa diplomacia deve ser principalmente feita em Washington. Uma política assim valeria o maior dos exércitos e a maior das marinhas [...].

Para mim a doutrina de Monroe [...] significa que politicamente nós nos desprendemos da Europa tão completamente e definitivamente como a lua da terra (NABUCO, 1929, p. 408).

Leslie Bethell contribui com sua análises obre Nabuco:

‘Dois caminhos que lhe deparam’, escreveu ao barão do Rio Branco em dezembro de 1905, ‘o americano e o outro, a que não sei como chamar, se de latinoamericano, se de independente, se de solitário. Eu, pela minha parte, sou francamente monroísta’. Nabuco considerava ‘natural’ a ascendência dos Estados Unidos no continente americano. Tinha pouco entusiasmo com relação à América Espanhola que, com exceção da Argentina e do Chile, era, na visão dele, uma região ainda caracterizada pela anarquia, guerra civil e caudilhismo. Isso não queria dizer que ele fosse favorável às intervenções e às ocupações norteamericanas. ‘O meu monroísmo é mais largo... Para mim o que quero é uma espécie de aliança tácita,

<sup>53</sup>Aqui ainda nos cabe uma importante ressalva.No período da Primeira República, o *Jornal do Comércio*, se colocava a favor da República e situação ao governo, rompendo laços apenas no período de Floriano Peixoto, porém mantendo-se favorável a maior parte do período, publicando inclusive os pensamentos e falas dos próprios presidentes em diversas situações, exercendo muitas vezes, pressão sobre a opinião pública em favor do Governo (Cf. LEAL & SANDRONI, 2010). Além disso, de acordo com o verbete da Biblioteca Nacional, onde este periódico se encontra digitalizado e hospedado, entre os colaboradores estavam o próprio Barão do Rio Branco e também Joaquim Nabuco. Logicamente que não iremos fazer uma análise aprofundada do periódico em questão, pois extrapola os limites desse trabalho, mas acreditamos ser uma informação importante, já que esse jornal fará forte campanha favorável à aproximação. Vide: <http://bndigital.bn.gov.br/artigos/jornal-do-commercio-rio-de-janeiro/>

subentendida, entre os nossos dois países'. E em uma longa carta a José Carlos Rodrigues, o proprietário e editor do *Jornal do Commercio*: 'a única proteção da América é o seapower que só os Estados Unidos têm nela. Monroísmo é assim a afirmação da independência e integridade nacional pelo único sistema que as pode garantir. Quero inteligência que pareça aliança tácita' (BHETELL, 2010, p. 82).

Haveria ainda uma diferença entre o pensamento de Nabuco e Rio Branco em se tratando da relação com os países latino-americanos:

A aliança não escrita com os Estados Unidos (e a segurança proporcionada pela Doutrina Monroe) continuava, na sua opinião, sendo 'o alfa e o ômega da nossa política externa'. 'Estou dedicando o resto da minha vida ativa à aproximação íntima dos dois países... as principais repúblicas do hemisfério', disse ele a Rio Branco. Considerava a 'aliançasulamericana', a liga ABC [Argentina, Brasil, Chile], um 'absurdo', que teria 'consequências desastrosas'. Ele só tinha aceitado ir para Washington 'para fazer nele política de aproximação americana e para ela a nossa aliança com a Argentina e o Chile seria o dobre fúnebre'. 'Ele [Rio Branco] confia na Alemanha, na França, na Itália, no Chile, na Argentina, não sei em quem mais', comentou com seu cunhado Hilário de Gouvêa, 'e eu só confio nos Estados Unidos', acrescentando que estava 'cansado e desiludido da minha missão aqui [em Washington]' (BETHELL, 2010, p. 85).

Dedicava-se ainda à consolidação do Pan-americanismo, onde os Estados Unidos seriam os líderes e o Brasil ocuparia uma posição secundária, mas de destaque, por ter acordos e aliança com eles (Cf. ANDRADE, 1950 e VALLA, 1978, p. 53-55).

Em 1907 discursava sobre:

Para a publicidade e associação, para capital estrangeiro e imigração, a política de Pan-americanismo é um fator muito poderoso, tanto que Pan-americanismo pode ser denominado como aquela cura certa para os velhos males entre as Repúblicas americanas, sendo que todos surgiam de um isolamento e exclusividade [...] nós, o povo da América, somos todos de certo modo filhos de Washington (Apud: VALLA, 1978, p. 54).

De acordo com Bethell, Joaquim Nabuco estava satisfeito com a melhoria das relações entre EUA e os países hispano-americanos, apesar da desconfiança de ambos sobre essa relação e sobre o avanço para o Pan-americanismo.

[...] o secretariado da União Internacional dos Estados Americanos, que fora 'um foco de conspiração e má vontade contra os Estados

Unidos' quando ele chegou, tornou-se, argumentava, 'um campo de liça em que os combatentes lutam pelo primeiro lugar na amizade e confiança americana' (BETHELL, 2010, p. 85).

Em vista disso, pode-se concluir que havia nesse período inicial republicano, para além do que já citamos sobre a atração de capital estrangeiro para o café e os membros técnicos dos estados republicanos, uma política em escala federal, também favorável e a fim de facilitar a entrada de grupos que favorecessem a consolidação dessa política externa, ou seja, por que não ser favorável a entrada de um grupo de empresários que atuavam na América do Norte e ainda eram bem relacionados com a Europa?

Por fim, ainda haveria outra questão que iria intensificar e favorecer mais a relação Brasil-Estados Unidos, assim como a entrada do grupo fundador da BRC e suas primeiras conquistas de concessões no Brasil. Houve um incidente nos anos iniciais de 1900 com alemães no Sul do Brasil. Membros do governo dos Estados Unidos começaram espalhar, com ajuda de comerciantes locais, que o Império Alemão queria tomar a Região Sul do Brasil, baseados em uma fala de um capitão corsário. Jornais estadunidenses, como *Washington Post* e *Evening Star*, noticiavam, alimentando essa desavença com notícias sobre a possibilidade de perigo. Esse incidente repercutiria um bom tempo e favoreceria ainda mais a sensação de necessidade de proteção e relação com os Estados Unidos. O Governo Alemão, pressionado, acabou se desculpando pelo ocorrido e afirmou que puniria os culpados (Cf. VALLA, 1978, p. 47-49).<sup>54</sup>

Assim, criou-se um ambiente e cenário favorável à entrada de empreendedores norte-americanos na passagem do século XIX para os anos iniciais do século XX. Porém, deve-se elucidar que ainda existia resistência de partidários e que se favoreciam do capital britânico e uma onda nacionalista contrária à expansão política estadunidense.

### **Relações econômicas e conflitos diplomáticos**

Em relação à resistência, alguns casos de empreendimentos com capital e/ou interesse velado dos Estados Unidos no Brasil acabaram contribuindo com uma

---

<sup>54</sup> Victor Valla sugere que possivelmente havia interesse de Rio Branco e Joaquim Nabuco em usar o ocorrido para consolidar ainda mais a relação entre Brasil e EUA (VALLA, 1978, p. 48).

imagem não positiva do modo de atuação dos empresários do Norte, pois criaram certo impasse diplomático entre os países.

Um nos chama atenção, o caso do *Bolivan Syndicate*, que estava implicado na delicada situação do território do Acre e extração da borracha. Em 1902, o governo boliviano assinava com um grupo de empresários, que formavam essa companhia criada em Londres. A intenção desse grupo era a extração de volumosas quantidades de borracha que o território do Acre oferecia. Até então, a Bolívia declarava seu direito sobre essa parte da Floresta Amazônica e o Brasil respeitava.

No entanto, cabe ressaltar que em 1899, Luis Galvez havia declarado independência da região e criado a República do Acre, propondo sua anexação ao governo brasileiro, que recusou na ocasião para não gerar desconforto com o governo boliviano, que reconquistou o território no ano seguinte (Cf. FERNANDES, 2010). Portanto, a fim de assegurar de fato o direito, já que havia esse risco do governo brasileiro anexar o território à sua geopolítica, a Bolívia cedeu à concessão de exploração do látex. O que mais chamou atenção no período foi o contrato e as suas condições. Foi cedido o direito de exploração da matéria-prima e também o de organizar uma força armada que incluía navios de guerra. Ainda deu-se a opção de compra de todo o território, além de autorizar a administração da região do chamado Alto Acre, cobrando impostos, além de criar uma rede de esgoto e outros serviços públicos, de comunicação, transporte ferroviário e portos (HILL, 1932 apud: VALLA, 1978, p. 37 e FERNANDES, 2010).

Mesmo organizada em Londres, o capital da empresa era majoritariamente proveniente dos Estados Unidos e montava em torno de cinco milhões de libras e “deveria ser vendido a investidores em troca de um aluguel de 30 anos do território do Alto Acre” (FERNANDES, 2010). Entre os membros estavam W. Enlon Roosvelt (primo do então presidente), Frederick P. Olcott, Presidente da *Central Trust Company* (Instituição Financeira), John R. Hogeman, presidente da *Metropolitan Life Insurance Company* (Companhia de seguro), entre outros representados por F.W. Whitridge (VALLA, 1978, p. 61).

O Governo brasileiro, pressionado por diversos deputados e senadores, cobrou um posicionamento do governo da Bolívia. Como retaliação e a fim de pressionar, instituiu o fechamento da navegação da bacia do Amazonas. O ministro

Rio Branco se posicionou contrário à atuação do *Sindicate*. Informou ao Governo dos EUA, que questionava essa atuação (pois alegava estar prejudicando comerciantes compatriotas), já que esse grupo era uma ameaça à doutrina Monroe e a hegemonia territorial brasileira (VALLA, 1978, p. 38-39). Para resolver o caso, negociou com o grupo a compra dos direitos da empresa por 110 mil libras e, em 1903, firmariam o Tratado de Petrópolis com o governo boliviano (FERNANDES, 2010).

Outro caso é o das *Light and Power Company Limited*, de São Paulo e Rio de Janeiro. Ambas estabelecidas no Canadá e entre seus membros estavam empresários que atuaram também na *Brazil Railway Company*. A principal questão das *Lights* é que havia um projeto de obras públicas para os grandes centros e a sua concessão para capitalistas estrangeiros e/ou nacionalistas. Adiantando-se aos nacionalistas, (no caso Eduardo Guinlée Candido Gaffré, proprietário da Doca de Santos), Frederick Pearson e Alexander Mackenzie conseguiram a concessão e fundaram em 1904 a filial do Rio, criando um desconforto com esses empresários brasileiros, algo que gerou uma campanha em jornais contrários e no Governo, incentivando uma campanha de cunho nacionalista (Cf. SAES, 1986 e CORREA, 2014).

Além disso, nesses anos iniciais estava se desenvolvendo no cerne do Governo Republicano um sentimento nacionalista em alguns membros. Algo que ainda veremos melhor, mas que acreditamos que em partes terá forte influência do partidarismo em manter a hegemonia de capital britânico. Isso porque havia uma tentativa forte em romper essa força em escala mundial, na Europa pela Alemanha e aqui nas Américas, pelos Estados Unidos. Devemos levar em consideração que Londres era o principal local para os empréstimos do governo Federal e estaduais republicanos, ou seja, caso houvesse uma ameaça aos lucros britânicos no Brasil, poderia haver uma consequência, como o fim dos empréstimos (Cf. CASTRO, 1979 e SAES, 1986).

Por fim, acreditamos que houve certa mudança no modo de atuação da relação comercial. Nos anos de 1910, o então presidente dos Estados Unidos afirmou que “diplomacia moderna é comercial”. Em um estudo do historiador Charles A.Beard, comenta que surgia, nesse momento da fala do então presidente, uma

filosofia econômica que já era conhecida entre os norte-americanos. Essa “diplomacia” era acompanhada por sentimentos com viés humanitário e moral, mas que o principal interesse era o de controle econômico (BEARD, 1965 apud: VALLA, 1978, p. 85).

Os requisitos essenciais para esse programa econômico eram os de controle das fontes de matéria-prima, conquistar a liberdade comercial em mercados existentes e explorar novos. Nesse sentido, fariam o que os membros do governo estadunidense salientavam nos anos que descrevemos,

Esses objetivos, a maneira pela qual eles seriam obtidos tornaram necessária uma poderosa marinha, casa bancárias no exterior, jornais norte-americanos no exterior com fins de transmitir informações e de contrabalancear jornais rivais. Necessário também para tal [...] um serviço consular e comercial maior e mais eficiente, através do qual, esforços sistemáticos seriam feitos para estabelecer ligações diretas e íntimas entre funcionários governamentais engajados na promoção comercial. Finalmente, o programa requeria a colaboração intensa dos interesses industriais, manufatureiros e de exportações nos próprios Estados Unidos (VALLA, 1978, p.85).

A nosso ver, o grupo que fez parte do capital fundador do *holding* já desempenhava, pelo menos em grande parte, características dessa “diplomacia moderna”. Além disso, os empreendedores farão parte desse momento e se aproveitarão do cenário descrito anteriormente. Partindo dessa premissa, podemos então analisar como esses empresários se uniram.

### 3.2. A formação do grupo “fundador” da *Brazil Railway Company*

O Grupo de capital, fundador da *Brazil Railway Company*, será formado por capitalistas principalmente da América do Norte. Primeiramente, devemos compreender quem era até então Percival Farquhar, pois em grande parte, será sua imagem a principal figura de identificação do grupo e atividades da BRC.<sup>55</sup>

Esse empresário aparece como uma figura controversa. Luciana Silva demonstra que

---

<sup>55</sup>Sobre isso, em 1915, um panfleto (intitulado: “Syndicato Farquhar. Força e Grandeza. Assalto e Conquista”) do engenheiro Antero Freitas do Amaral descrevia as atividades ligadas ao *Holding* como “Syndicato Farquhar”, ou seja, colocava Farquhar como o responsável. Esse panfleto levava um tom fortemente nacionalista anti-imperialismo estadunidense (GREMAUD, 1992, p. 90).



foi um personagem controverso na história do Brasil. (...) Para alguns não passou de um agente do imperialismo americano (...) que queria sugar nossas riquezas (...) para outros, um empreendedor ativo e perseverante, uma pessoa que procurou dar condições ao desenvolvimento nacional (SILVA, 1999, p. 57).

Não obstante, Gremaud disserta que, ao mesmo tempo em que era idolatrado por contemporâneos, era também odiado. Essa visão se dava dentro e fora do Brasil, já que sua atuação e imagem extrapolavam inclusive os limites da América. Ainda como jovem, envolveu-se com várias pessoas importantes dos Estados Unidos, onde fez importantes contatos que o levaram ao ramo dos empreendimentos dos serviços públicos, além do contato com magnatas de Wall Street. Um exemplo é que chegou a vice-presidente, em 1893, da *Atlantic Coast Electric Railway* e da *Staten Island Electric Railway CO.* a partir de então buscou empreender por conta (GREMAUD, 1992, p. 91-93).

Farquhar e o grupo de fundadores estiveram no ramo ferroviário em diversos países da América, como em Cuba e Guatemala, antes de chegar ao Brasil. Nesses empreendimentos, sempre buscou sócios, alguns com grande poder aquisitivo e/ou com prestígio no ramo financeiro de investimentos, com capacidade de levantar altas quantias de capital. Foi o que justificou a união do grupo (GAULD, 2006, p 43-98).

Em Cuba teve uma das suas primeiras oportunidades em agir por conta, logo após a guerra hispano-americana. Farquhar foi explorar o transporte e serviços públicos na cidade de Havana. Em suas negociações e investimentos, relacionou-se com Frederick Stark Pearson, que era engenheiro da *Metropolitan Street Railway Company*, de Nova Iorque, e que, assim como Farquhar, viria a se tornar investidor no ramo de serviços públicos nos países da América Latina. Pearson estava associado a financistas canadenses que dominavam os serviços de *tramways* e eletricidade na Cidade do México, além dos mesmos serviços já na cidade de São Paulo. Em Cuba, junto com Farquhar, investe em tranvias de tração animal, além de criarem a *Havana Electric Co.* e *Cuba Electric Co.* Além disso, será responsável por importantes ligações com investidores e levantamento de capital no Canadá e em Paris (GREMAUD, 1992, p. 94 e GAULD, 2006, p. 43-53).

Outro importante contato, que viria a investir conjuntamente no Brasil, era Willian Van Horne. Um importante e influente financista canadense, que já atuava

nos investimentos de serviços públicos e ferrovias na América do Norte e nos países da América Central e Sul. Farquhar o conheceria também em Cuba. Esse empresário era *chairman* e acionário da *Canadian Pacific Railway*. A atuação conjunta surge da oportunidade em adquirir a concessão de uma estrada que ligaria as cidades de Santiago de Cuba e Santa Clara. Para levantar capital, Farquhar procura a ajuda de Van Horne. Com mais 20 capitalistas americanos<sup>56</sup>, incorporam em 25 de abril de 1900, em *New Jersey*, nos Estados Unidos, a *Cuba Railway Co.* com um capital de US\$ 8.000.000 (160 ações de US\$ 50.000 cada). Percival ganharia o cargo de assistente de Van Horne e US\$ 100.000 em ações pelos serviços prestados (GREMAUD, 1992, p. 95).<sup>57</sup>

Ainda em Cuba e durante a construção da *Cuba Railway*, Farquhar conheceria e passaria a trabalhar em conjunto com outro empreendedor: Minor Cooper Keith, fundador da *United Fruit Company* - empresa que atuava na exploração e comércio, principalmente da banana, situada em diversos países da América Latina, como Costa Rica, Guatemala e Panamá, possuindo em torno de 1200 Km de trilhos de estradas de ferro. Além disso, Cooper Keith era sócio-fundador de diversos empreendimentos ferroviários que conseguiam concessões ou compravam grandes extensões de terras ao redor da linha, para a exploração da agricultura, principalmente de frutas tropicais. Farquhar, Keith e Van Horne selariam seu primeiro trabalho em conjunto na Guatemala, conseguindo a concessão de exploração de uma ferrovia (que ligaria a capital ao Atlântico), a *Guatemala Railway Company* e de grandes extensões de terras para a exploração de bananais (168.000 acres). A concessão ainda garantia 5% de juros por 15 anos. Criada também em *New Jersey*, em 1904, com capital inicial de US\$ 7.500.000, levantados no *Deutsche Banke* de Berlim. A empresa ainda iria adquirir outras linhas menores (GREMAUD, 1992, p. 97 e GAULD, 2006, p. 89-98).

Por fim, outro influente capitalista estadunidense que também atuou com Percival Farquhar, em Cuba, foi Willian Lanman Bull. Em conjunto com Willian van

---

<sup>56</sup>Gremaud destaca o pai de Farquhar, Arthur Farquhar, Samuel Thomas, Thomas Fortune Ryan (MortonTrustCo), Willian Whitney, Elkins, Widner (os quatro últimos pertencem à American IndiansCo.) Schiff, Willian Lanman Bull, E. J. Berwind, August Belmont, E. H. Harriman, Anthony Brandy (Union Pacific Railway), Greenville Dodge, Henry M. Flager e outros (GREMAUD, 1992, p. 95).

<sup>57</sup>Gauld (2006, p. 29) salienta que possivelmente esse empreendimento teve influência e favorecimento do Governo militar dos EUA em Cuba, o que já condiz com a ideia descrita com "Diplomacia Moderna".

Horne e Farquhar, Bull ajudou nos investimentos da *Cuba Railroad*. Era um importante investidor de *Wall Street* e chefe da casa bancária *Edward Sweet & Company*, de Nova Iorque, além de diretor de outras ferrovias (GAULD, 2006, p. 51-63; Cf. WEID, 2003, p. 9).

Demonstrando suas atividades de investimento, muito já se responde sobre algumas características que serão a base das propostas de concessão das ferrovias no Brasil. Todos têm em comum o investimento em ferrovias e serviços públicos há longa data, muitos deles inter-relacionados. Estavam acostumados aos trâmites políticos dos países latino-americanos, que buscavam espaço no mercado internacional. Havia no período, de certa forma, uma similaridade nas políticas governamentais para atrair capital e investidores estrangeiros.

Além do direito à exploração da linha, na maioria dos casos, conseguiam também grandes extensões de terras no entorno das linhas, o que também ocorrerá no Brasil. Eles sabiam onde e como levantar capital, além da prática em propor contratos para concessões, o trabalho com engenheiros ferroviários, técnicos e operários (VALENTINI, 2009, p.79).

Outra característica comum a esse grupo de investidores relacionados à Farquhar é que sempre procuraram fundar suas empresas em estados que se favoreçam de leis sobre sociedades anônimas, principalmente dos Estados Unidos, como Maine e Nova Jersey (GREMAUD, 1992).<sup>58</sup>

A ligação do grupo às atividades no Brasil veio por meio de Pearson. Assim, outro nome deve ser mencionado, sendo de suma importância para o desenvolvimento das propostas da *Brazil Railway Company*: Alexander Mackenzie, que seria o representante legal do grupo. Ele e Pearson eram sócios na *São Paulo Tramway Light and Power Co.* e também era diretor da *Canadian Northern Railway Co.* Em vista das oportunidades de investir no ramo de energia e bondes da capital federal, a cidade do Rio de Janeiro, tentaram fundar outra *Light and Power Co.* Para conseguir levantar capital, Pearson teria entrado em contato com Farquhar que, por sua vez, faria a conexão a Willian VanHorne e Willian Lanman Bull.

---

<sup>58</sup> Essa facilidade descrita é em relação à incorporação e comprovação de capital investido ser bem menos rígida e menor que em outros países, como por exemplo, no Brasil.

A partir de então, formava-se uma parte do grupo que viria a investir nas concessões de ferrovias e entre outros serviços públicos no Brasil. Ainda se tornaria membro Hector Legru, que era banqueiro em Paris e viera a conhecer Farquhar já em suas atuações no Brasil. Ele teria sido um importante sócio, principalmente, para levantar capital na França e lançar as ações das empresas no mercado francês; e segundo Gauld, já teria ajudado a levantar capital para a construção da *Rio de Janeiro Light and Power* (GAULD, 2006, p.137; SAES, 1986, p. 169).

Visto a formação do grupo, podemos notar que já havia o que relacionamos com a ideia de “diplomacia moderna”. Além disso, investiam em serviços públicos, o que lhes permitiu controlar o transporte e, muitas vezes, a produção agrícola. Conseqüentemente, ganharam o controle do mercado. Faziam também o papel de interlocutores entre os países latinos e as propostas do governo dos Estados Unidos.

Antes de adentrarmos a atuação da BRC, cabe ainda ressaltar que esse cenário aparentemente vantajoso não era apenas o caso brasileiro, mas mundial. Nesse sentido, corroboramos da tese de Primeira Globalização e compartilhamos da ideia de que os locais que não eram o epicentro econômico durante esse período foram fortemente disputados pelas potências. O que ocorria aqui, também se passava em toda a América Latina, além da Europa, como por exemplo, na Espanha. Pearson e outros membros do Grupo acabaram disputando os mercados em solo espanhol, principalmente de transporte urbanos e de serviços públicos (Cf. CUELLAR, 2019).

Mesmo que tal fato extrapole os limites desse trabalho, devemos salientar que demonstra um dos possíveis motivos da capacidade que o grupo fundador tinha em levantar capital, já que, aos olhos dos investidores, bancos e acionistas estavam presentes com empreendimentos funcionais em vários locais (pelo menos inicialmente), passando certa sensação de estabilidade.

No caso do nosso estudo, conforme salientado, o Brasil almejava projetos de estruturação e garantias econômicas, para movimentar as políticas de desenvolvimento (em grande parte voltada à agricultura) e essa estabilidade passada será então bem vinda. Isso porque o espaço ao capital estrangeiro estava aberto e em muitas propostas governamentais foram baseadas na cessão de

concessões de direitos à execução e gestão do negócio, seja de transporte, serviços públicos, infraestrutura ou colonização. Assim, haveria espaço e oportunidade por parte do Público, cabendo agora a nossa compreensão se o Privado, no caso o grupo do capital fundador, se aproveitou da chance e empreendeu ou foi oportunista e valeu-se das brechas que havia para explorar ao máximo.

## **CAPÍTULO 4. A atuação da *Brazil Railway Company* no Brasil: da gestão Farquhar à Francesa.**

O objetivo desse capítulo será demonstrar de modo mais específico o desenvolvimento em “tripé” do *holding*, que acabou dando à ferrovia um sentido diferente, sendo ele o principal setor de dinamização econômica e criando bases para que desse certo, ou seja, colonizando para ter pessoas e criando fábricas de base para ter trabalho e fixar essas pessoas, criando ainda mercado para transporte na ferrovia.

Explanaremos sobre a gestão coordenada por Percival Farquhar, em que se criou um *modus operandi*, incorporando os agentes públicos como parte do empreendimento e favorecendo-os de alguma forma, e a gestão francesa. Aprofundaremos ainda mais o que foi desenvolvido na **Primeira Parte** desse trabalho, identificando alguns membros e agentes dos governos federal e estaduais, buscando demonstrar como se instituiu a relação do público-privado republicano e qual o reflexo dessa relação para a política, economia e envolvidos.

### **4.1. Conhecer para conquistar: “Diplomacia Moderna” e constituição da *Brazil Railway Company***

#### **A chegada ao Brasil: estudos, impasses e consolidação do grupo fundador**

Vimos no capítulo passado como se deu a aproximação dos membros que viriam a formar o grupo de capital fundador da BRC. Porém, devemos nos atentar a como teriam conseguido atuar e vencer diversas disputas de concessões na América Latina, mas principalmente no Brasil. Gauld propõe que Farquhar saberia das possibilidades e características dos investimentos por meio de informantes, recebendo informações privilegiadas sobre os contratos de concessões. Já Elisabeth von der Weid relaciona a vinda de Farquhar, baseando-se nas correspondências de Frederick S. Pearson e Alexander Mackenzie, que teria sido convidado por Pearson para participar da fundação da *Rio de Janeiro Light and Power Co.*(Cf. GAULD, 2006, p.105; WEID, 2003, p.9).

Isso porque, visando à trajetória anteriormente descrita, os contatos que conseguirá e a velocidade que domina principalmente o ramo de transporte ferroviário no Brasil<sup>59</sup>, levam-nos a crer que possivelmente teria facilidades ou de fato informações privilegiadas. Desembarcando no país aproximadamente em 1904 já começaria, em conjunto com o grupo, a adquirir concessões de serviços públicos, bondes, iluminação, transporte ferroviário, portos, entre outros.

Ao longo de nossa pesquisa, constatamos que essa trajetória rápida foi baseada em estudos anteriores. Isso ocorreu no Brasil e, possivelmente, em todos os países que esses empresários atuaram. Houve uma realização de um estudo prévio sobre as condições de mercado, visando o investimento em um local não conhecido. Esse se iniciou em finais de 1903, quando chegaria ao Brasil um engenheiro (possivelmente ferroviário) que faria um vasto levantamento das condições de topografia e mercado do Sul do Brasil até o Norte. Seu nome era B. H. Bryan e se comunicava com Alexander Mackenzie (Cf. BRYAN, 1903).

A princípio, isso já nos leva a compreender o porquê da importância de Mackenzie frente ao *holding*, já que era o representante legal de todas as atividades aqui no Brasil. Além disso, Farquhar também fará um “dossiê” sobre as condições de exploração econômica do Sul e São Paulo, e como aproveitar a expansão férrea, muito parecida com as informações passadas por Bryan a Mackenzie (Cf. FARQUHAR, 1905).

As pesquisas de Bryan iniciaram-se na capital federal, em finais de 1903, quando partiu para o Sul do país para analisar as condições, principalmente das linhas férreas e as possibilidades de negócio. Inicialmente descreve que o Rio Grande do Sul (falando sobre Passo Fundo) estava distante dos grandes centros e que possuía várias fronteiras com os países vizinhos, como o Uruguai. Sobre as ferrovias, analisa a boa condição da *Cie Auxiliare de Chemins de Fer*, uma empresa belga, que tinha um ótimo contato com o Governo Federal. Salienta ainda a importância da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e sua posição e traçado estratégico, caso a controlassem: “I think control the business of South Eastern S.Paulo, three quarters of Paraná, Western Rio Grande do Sul, and sevens a

---

<sup>59</sup>Em 1910 terá sob seu controle administrativo por meio de concessões e compras, boa parte das grandes ferrovias brasileiras.

crossanadning position in converter with the business of Paraguay, Uruguay, Argentina and Chile” (BRYAN, 1903, p.1- 3).

Sua conclusão sobre os empreendimentos ferroviários do Sul era de que todos rumavam para o Uruguai e a Argentina, e que seria possível fazer uma interessante ligação com São Paulo, Santos e Rio de Janeiro por meio da Estrada de Ferro Sorocabana, aproveitando ainda as *roads* no intermédio, interligando as estradas. Além dessas, seria importante ligar essa região à estrada Central (Estrada de Ferro Central do Brasil), pois seria possível montar um complexo que interligaria as principais cidades da América do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo, Montevidéu, Valparaíso e Buenos Aires (BRYAN, 1903, p. 3).

Ao se referir às oportunidades de negócios ao entorno das linhas, difere os que já eram transportados e geravam renda dos que poderiam ser criados. Cita a erva *matte* que, em 1903, a *Cie Auxiliare* teria faturado 40.000\$000 conto de réis (3.970 libras). Além disso, comenta sobre a criação de bovinos, equinos soltos e que havia uma grande reserva natural de uma boa madeira, parecida com pinus (araucária) que poderia ser explorada, criando uma madeireira. Faz uma longa descrição sobre a policultura do Sul e da enorme quantidade de produção que estava impedida de crescer por falta de expansão das estradas, que seria um ótimo negócio, já que era garantido o transporte de mercadorias diversas (BRYAN, 1903, p. 6-9).

Sua viagem dura vários anos, até 1906. O que nos chama atenção é que na passagem de 1905, Bryan é apresentado a Lauro Müller. De acordo com o engenheiro, esse influente político fez uma viagem com ele em Santa Catarina, descrevendo como funcionavam as concessões, a política nacional e quais ferrovias eram importantes projetos para o Brasil. Comenta também que teria conhecido o Ministro da Viação, Miguel Calmon, apresentado por Müller. Sua viagem continua por todo o país. Ainda fará um levantamento dos portos, informando a possibilidade de criar uma rede intermodal: ferrovias, portos e estradas de rodagem (BRYAN, 1906).

Essas informações são extremamente importantes para o “sucesso” imediato do grupo fundador ao chegarem ao Brasil, pois tinham informações sobre a economia dos locais distintos, o que era necessário e como era a expansão dos



trilhos e qual a mentalidade do governo. Isso somado à experiência adquirida nos diversos empreendimentos nos países da América Central. Além disso, o próprio Mackenzie era uma pessoa bem articulada entre membros do governo e se aproxima de membros de São Paulo, principalmente da SACOP e de políticos do Sul, como Müller.

Além disso, é importante salientar que as descrições de Bryan vão ao encontro de algumas indagações da primeira parte de nosso trabalho. A primeira é que haveria de fato algumas necessidades estruturais para a dinamização da economia, principalmente da agricultura, como pode ser notado ao descrever o não desenvolvimento da policultura do Sul do país. Tal descrição ainda corrobora com a discussão sobre o desenvolvimento e as características de cada Estado que descrevemos. Em seus relatos, fica evidente que o Sul do país baseava-se na policultura, mas a falta de ligação por estradas dificultava o desenvolvimento econômico e até mesmo a ocupação sistemática do solo e colonização.

O fato de ele ter se encontrado com Lauro Müller condiz ainda com as propostas por nós elucidadas no Segundo Capítulo, em que o corpo técnico do governo republicano, nesse caso os que atingiram o poder político, buscaram satisfazer seus anseios e propostas, tanto de desenvolvimento do país, quanto de se aproximar do poder econômico para garantir espaço no mercado de trabalho e até mesmo poder político. Nesse sentido, acreditamos não ser ao acaso tal encontro. Ao partirmos do pressuposto que alguns engenheiros, além de alguns serem empresários, tinham contato com capitalistas e propostas estrangeiras, como o caso de Carlos Sampaio e João Teixeira Soares (o caso da França), corrobora que Lauro Müller buscou tal encontro para garantir as necessidades e propostas republicanas de Santa Catarina (enquanto membro político). Isso fica ainda mais interessante ao relatar o encontro com o Ministro da Viação, Miguel Calmon, o que nos leva a crer que havia também interesse do próprio governo federal republicano em atrair investimentos estrangeiros, garantindo as propostas de infraestrutura, como o transporte, dinamização econômica e colonização, ou seja, conforme descrevemos como as diretrizes governamentais do corpo técnico e do governo republicano nesse período.

Ainda nessa perspectiva, podemos elucidar também a proposta de arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana em que o grupo irá propor todas as condições que o Governo paulista queria, condizendo também com os anseios da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conforme veremos adiante. Ainda Farquhar irá apresentar ao governo paulista um dossiê. Nesse documento, composto por 29 páginas, ele descreve as ótimas possibilidades de exploração do Brasil. Explicita a importante e vantajosa ligação entre a Estrada de Ferro Sorocabana e a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Além de descrever as oportunidades de exploração da madeira no Sul e a colonização e loteamento, algo que era vantajoso aos governos dos estados do Sul e São Paulo e também o Federal (FARQUHAR, 1905).

Além dessas informações de Bryan e próprio estudo de Farquhar, Gauld salienta que o pai desse empresário também mantinha agentes nos países latino-americanos e que esses também teriam informado sobre as condições e necessidades do Brasil nesse momento em que o Governo Republicano buscava estruturar os grandes centros urbanos, necessitando de empresas que desempenhassem atividades de serviços públicos, partindo assim para as propostas de concessões (Cf. GAULD, 2006).

Nesse sentido, é importante destacar que em vista do contato citado com Müller, o Ministro e a SACOP, pressupomos que, desde a chegada do grupo que viria a formar o capital fundador da BRC, já existia certa relação com as propostas do corpo técnico e do próprio Governo Republicano. Como resultado fica evidente que havia um caminho a ser seguido para conseguir as concessões, por parte do poder privado. Já por parte do poder público, teria a necessidade de investimento e desenvolvimento estrutural do país, iniciando, assim, a relação de oportunidades entre o Público-Privado por nós estudado.

Feita tais ressalvas, retomamos a análise da trajetória de desenvolvimento do *holding*. Após convite de Pearson e Mackenzie, Farquhar se une ao negócio de iluminação pública na cidade do Rio de Janeiro. Em 1904, é incorporada em Nova Jersey a *Rio de Janeiro Light and Power Co. Ltd.*, com um capital inicial de US\$5.000.000, sendo US\$3.000.000 do grupo canadense que fazia parte Pearson e US\$2.000.000 de Van Horne e W.Lanman Bull. Mackenzie consegue comprar os

direitos de exploração das linhas de *tramway* da capital. Em outras negociações com o banco alemão *Deutsche Bank*, consegue também adquirir o contrato de concessão da exploração elétrica da cidade e a de gás (Cf. WEID, 2003, p. 8-9 e GREMAUD, 1992, p. 100-101).

No entanto, no ano de 1905, também havia interesse por parte de um grupo de empresários nacionais em expandir seus negócios para o ramo de distribuição de energia e serviços públicos, Eduardo Guinle e Candido Gaffré (Companhia da Doca de Santos), criando uma disputa pelos serviços. Todavia, nesse momento as ligações políticas já começariam a surtir efeito e dar resultados iniciais. O presidente da República era Rodrigues Alves e Lauro Müller, Ministro da Indústria. Acabaram dando ganho de causa para o grupo estadunidense. Nesse momento fica mais evidente que o possível contato com Müller e entre o corpo técnico do Governo e as novas vertentes de capital estrangeiro começava a florescer.

Devemos levar em consideração primeiramente que Rodrigues Alves foi diretor e membro da SACOP e havia participado das discussões sobre a relação das estradas de ferro com o capital privado em São Paulo, que acabaram resultando na aquisição da Estrada de Ferro Sorocabana, que por sua vez se tornou extremamente custosa aos cofres públicos. Rodrigues Alves também se posicionava favorável à concessão dessa ferrovia e o grupo fundador da BRC já havia manifestado interesse. Além disso, eles também já estavam soldando a concessão das estradas de ferro no Sul do país, algo que interessava a Müller e os governos dos estados do Sul do país (Cf. CORREA, 2014).

Essas ligações políticas também surtiam efeito mais ao norte. Nesse mesmo ano de 1905, o grupo criava no estado de Maine, Estados Unidos a *Bahia Tramway, Ligth & Power Co.*, com um capital de US\$ 7.000.000, conseguindo adquirir o direito de explorar o transporte urbano na capital, Salvador, a distribuição de gás e iluminação do estado. Ai também teve a concorrência de Guinle e Gaffré (Cf. GREMAUD, 1992, p. 102)

Essa boa relação com o governo Republicano e alguns de seus membros passará a ser constante. O grupo fundador, com a face de Percival Farquhar, irá transitar nos meandros da política nacional. No entanto, ao mesmo tempo, acabou adquirindo adversários que irão se associar ao capital britânico e ao grupo

nacionalista dentro do Governo para barrar a expansão as atividades do *holding* (Guinle e Gaffré).

Iniciava-se assim a atividade do grupo. Dando início a negociações por todo o Brasil, ferrovias do Sul, a Sorocabana, Porto do Pará e de União (Rio Grande do Sul), entre outros. Mas, devemos salientar que não apenas o conhecimento do “terreno” e as ligações favoreciam as rápidas conquistas. Sabe-se que, nesse período, houve certo esgotamento de empréstimos nas praças europeias, principalmente Londres, onde o Governo Republicano brasileiro fazia boa parte de seus empréstimos. O Grupo formado contava com membros que tinham créditos e boas relações em locais distintos, além de possuírem poder aquisitivo.

Tinham contatos com Fleming, do *Bank of Scotland*, na Alemanha, com *Deutsche Bank*, a parceria com Loewenstein (*Speyer Brothers-Lowenstein & Banque Française*), capitalista que tinha diversos investimentos no Brasil e tinha créditos nas praças e bolsas belgas, na França com a *Société Générale de Pais e Banque de Paris et Pays Bas* (GREMAUD, 1992, p. 106).<sup>60</sup>Essa facilidade em levantar capital, em um momento de expansão dos gastos públicos com infraestrutura, também gerou facilidade de aceitação por parte do Governo.

### **Formação da *Brazil Railway Company* e as importantes subsidiárias**

Com essas facilidades, nos anos seguintes a *Brazil Railway Company* seria formada e iniciaria sua atuação e exploração por todo o território nacional. Ao elucidar sobre as suas características, Flavio Saes afirma,

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

Justamente por essa característica é que se torna muito difícil precisar todos os empreendimentos em que esteve realmente envolvido. Limitaremos-nos apenas aos que realmente aparecem em documentação.

---

<sup>60</sup> Posteriormente esses bancos aparecerão no portfólio das ações da *Brazil Railway Company*.

Assim, em vista de nossa pesquisa, partimos da compreensão de que a BRC se forma de modo muito complexo. Conforme será possível notar, inicialmente, optaram pela aquisição de empreendimentos extremamente grandes e possivelmente lucrativos, além das atividades econômicas de exploração de serviços públicos e transporte urbano. Três são os principais nesse momento: a concessão da Estrada de Ferro Sorocabana, a aquisição da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (e as demais empresas do Sul) e a concessão do Porto do Pará (que acaba desencadeando na concessão da Madeira Mamoré).

Essas conquistas seriam fundamentais para o desenvolvimento das atividades do *holding* e seguiam os estudos de Bryan. Além desses estudos, devemos levar em consideração que nesse momento inicial das atividades do grupo, Farquhar já se posicionava enquanto elo de direção. Suas propostas são que guiarão o direcionamento da empresa e todas as subsidiárias, mesmo que não apareça seu nome.

Antes de fundarem a própria *Brazil Railway Company*, para garantir o momento e possibilidades, a estratégia utilizada foi criar diversas empresas, que acabaram possuindo seu próprio portfólio e também faziam parte da BRC e agiam em seu nome e gestão. O que também é evidente, em vista dessas empresas principais, é que correspondiam a elementos das diretrizes do Governo Republicano, ou seja, dinamização e desenvolvimento econômico, colonização/ocupação do solo e transporte, conforme descrito na Primeira Parte dessa pesquisa.

As três grandes subsidiárias, que explicitaremos a seguir, eram de suma importância para o desenvolvimento estrutural do país. Uma vez que, mesmo sendo meios de transporte, em suas propostas de concessão e direcionamento, atravessavam áreas que eram o foco do governo, visando o desenvolvimento agrícola, a colonização e a dinamização econômica, escoando produtos e criando novos comércios. As duas empresas férreas tinham em suas normas e diretrizes guiadas pelo contrato de concessão a obrigação em desenvolver as áreas ao entorno das linhas, principalmente fixando pessoas para o desenvolvimento agrícola. Além disso, o trajeto de expansão das linhas também era direcionado visando à interligação de áreas de novas expansões agrícolas e consideradas pelo

Estado como possíveis “vazios” demográficos e econômicos. O Porto não era diferente, também havia por parte do governo a mesma preocupação e interesse.

Ou seja, estava explícito que essas empresas representavam para as propostas de consolidação de infraestrutura do país, sendo assim, a relação mais evidente entre o Público e Privado. Além disso, conforme expressamos nos capítulos anteriores, seria a garantia de entrada de capital, ou pelo menos, facilidades de levantamento em novas praças e bolsas. Por outro lado, ao analisarmos suas representações para o grupo fundador, podemos afirmar que eram a garantia de elo com o Governo brasileiro, já que havia, além do grande interesse, a necessidade do desenvolvimento dessas empresas e tudo que estava ao entorno delas. Sendo assim, conseguir controlá-las garantiria dependência por parte do Estado brasileiro para que as atividades da BRC florescessem e dessem certo, uma relação vantajosa para quem almejava dominar o mercado das atividades de transporte.

Já em vista da necessidade e diretrizes republicanas (infraestruturas), essa relação desbalanceada e vantajosa para o lado do *holding*, garantia também a exploração de outras atividades econômicas, algo que já faziam em outros países americanos, uma vez que, essas empresas tinham essa importância para o desenvolvimento da base estrutural de parte do país. Essas outras atividades eram desde a criação de indústrias extrativistas, passando por silos e locais de guarda de mercadorias, chegando até o ramo hoteleiro e de carne congelada, o que demarca e justifica, em partes, como a BRC se tornou algo tão complexo.

Assim, partindo desses pressupostos e afirmações, podemos descrever as características das conquistas e consolidação dessas três empresas como parte do *holding*.

### ***A Port of Pará***

Essa subsidiária foge às limitações de nossa pesquisa, já que nos propomos analisar apenas as atividades ferroviárias no Sudeste e Sul do país. Mas, por ter grande importância para o projeto e gestão econômica, achamos viável descrevê-la. Além disso, foi uma das grandes responsáveis por agravar a situação do *holding* sob a direção de Farquhar.

Sua proposta nasce com previsão de lucro irreal, algo próximo de US\$ 70.000.000 em dez anos. O grupo fundador se dispõe, mesmo antes de incorporar a própria *Brazil Railway Company*, a se aventurar e conquistar a concessão de um Porto da cidade de Belém. Quem consegue a concessão é Willian L. Bull, transferindo algumas ações para a nova companhia que viria a ser formada para explorar serviço. A concessão tinha em seu contrato a garantia de juros de 6% sob o capital aplicado na construção e uma taxa ouro de 2% sobre a importação portuária (GREMAUD, 1992, p. 109).

No dia 7 de setembro de 1906, a *Porto of Pará Co.* foi criada no estado de *Portland*, com Pearson, Bull e Farquhar como presidente. Essa empresa foi autorizada a funcionar com US\$32.000.000 de capital acionário, sendo emitidos de inícios apenas US\$23.500.000. De acordo com Gremaud, foram emitidos:

175.000 ações privilegiadas, não cumulativas de 6% a US\$ 100

150.000 ações ordinárias também a US\$ 100 cada

Foram emitidas e cotadas na Bolsa de Paris

105.000 ações privilegiadas ou US\$ 10.500.000

130.000 ações ordinárias ou US\$ 13.000.000 (GREMAUD, 1992, p. 109).

Nesse momento, iniciavam as atividades na Bolsa de Paris com a ligação e ajuda de Hector Legru do *Société Générale de Paris*. O capital foi levantado através de obrigações, emitidas pelo Naional Trust Co. no valor de 3.600.000 libras, em títulos de 50 anos a 5% e *Empire Trust Co.* no valor de 62.500.000 francos em títulos de 60 anos em 5%. O primeiro foi lançado na Europa, principalmente pelo *Franco-American Bank e Bank of Scotland* (GREMAUD, 1992, p. 110).

Com Farquhar como presidente dessa empresa, o grupo da BRC decide se lançar também no domínio dos transportes no Norte. Em 1907, adquire a concessão da exploração da Madeira Mamoré, criando a *Madeira Mamoré Railway Company*<sup>61</sup>, sendo que a *Porto of Pará Co.* era possuidora de 50% das ações e a responsável por grande parte das obrigações (Cf. GREMAUD, 1992, p. 110).

---

<sup>61</sup> Sobre essa ferrovia e sua história Ver HARDMAN (2005).

Já apareciam as características de *holding da Brazil Railway Company*, pois sua subsidiária estaria criando um portfólio. Além disso, essas duas empresas no Norte serviriam para garantir capital certo, uma vez que a construção e expansão das obras tinham um ótimo contrato de garantia de juros, além de fazer parte do esquema de garantia de serviços dos membros do governo, algo que será comum como veremos a seguir ao descrevermos a Gestão Farquhar.

Outra característica, que será comum a gestão de Farquhar e do grupo, também aparece na criação dessa empresa:

*Il est expressément entendu que en ce qui concerne les actions émises ou acceptées aucune responsabilité n'est encourue par les fondateurs organisateurs ou promoteurs de la société soit parce qu'ils se sont occupés de l'affaire soit parce qu'ils ont fixé les prix à payer par la société pour les propriétés achetées par elle, soit enfin parce que la société n'a pas une administration indépendante*

*Les fondateurs....n'encourent non plus aucune responsabilité pour la vente et le transfert à la société d'une société quelconque. Il est entendu que chacun des directeurs ou actionnaires de cette société accepte les termes, conditions ou circonstances dans lesquelles l'achat de toute propriété a été ou sera fait par la compagnie susdite (ARCHIVES CL PORT OF PARA, 1911).*

Como veremos, o grupo fundador possuirá diversos benefícios frente aos demais acionistas. Porém, como fica evidente no estatuto de criação da *Port of Pará*, eles estariam isentos e, praticamente, não se responsabilizariam por qualquer questão que pudesse ter pena administrativa ou legal. Isso também pode ser constatado na consolidação da outra empresa que fará parte dos empreendimentos ao Norte, a *Madeira Mamoré Railway Company*. Em seus estatutos descreve:

#### PODERES DOS DIRECTORES

Art. 5º Os bens, transacções e os negocios da companhia serão dirigidos pela directoria, que exercerá todos os poderes da companhia, excepto os que a lei exige sejam exercidos por outra forma.

Sem restringir de forma alguma por inferencia, referencia ou de outra maneira a generalidade do que acima ficou dito, a directoria terá a seu absoluto arbitrio os poderes para adquirir quaesquer propriedades ou direitos, ou para realizar quaesquer contractos que ella julgar vantajosos para a companhia e para fixar o preço que a companhia terá de pagar por taes propriedades, direitos ou contractos, e terá tambem poderes, sem necessidade do consentimento ou voto dos accionistas para vender, transferir ou dispor por qualquer forma de parte ou de todas as propriedades da



companhia, para tomar dinheiro em empréstimo, emitir obrigações, debentures ou outros quaesquer titulos garantidos pela companhia, e penhorar ou vender os mesmos pelas quantias e pelos preços que a seu criterio exclusivo ella julgar conveniente, e para hypothecar, penhorar ou onerar por outra fórmula os bens moveis e immoveis da companhia, para o fim de garantir o pagamento de quaesquer dos alludidos debentures ou outros titulos garantidos ou dividas da companhia.

#### COMMISSÃO EXECUTIVA

Art. 6º A directoria, por deliberação votada pela sua maioria, poderá designar tres ou mais directores para constituirem uma comissão executiva, comissão esta que, salvo as limitações feitas pela alludida deliberação ou por outra que posteriormente possa ser tomada em tempo opportuno pela mesma directoria, terá o direito de exercer todos os poderes outorgados por estes estatutos ou pela lei á directoria, no tocante á direcção dos negocios da companhia, inclusive os poderes de autorizar a apposição do sello da companhia a todos os papeis, para os quaes esta formalidade for necessaria.

A comissão executiva elegerá do seu seio um presidente.

#### DELEGAÇÃO DE PODERES

Art. 7º A directoria ou a comissão executiva poderá opportunamente substabelecer qualquer dos seus poderes em comissões ou funcionarios, procuradores ou agentes da companhia, ficando estes poderes sujeitos ao regulamento que a alludida directoria ou comissão executiva poderão impor no acto de outorgal-os.

#### «QUORUM» DE DIRECTORES E DA COMMISSÃO EXECUTIVA

Art. 8º Tres directores e dous membros da comissão executiva constituirão em qualquer caso um quorum para tratar dos negócios (BRASIL, Decreto nº 6.755, de 28 de novembro de 1907).

Mesmo que a Diretoria inicial não dispunha de nomes do Grupo fundador, mas cremos que todos eram ligados, já que a composição acionária era essa:

<b>Nomes</b>	<b>Residencias</b>		<b>Número de ações</b>
Warnen N. Akers	Boston,	Mass.	1 ação ordinaria
Clarence E. Eaton	Portland,	Maine.	2 » »
Geo. C. Ricker	Portland,	Maine.	2 » »
H. E. Mason	Portland,	Maine	2 » »
J. R. Griffin	Portland,	Maine	2 » »
C. W. Burnell	Portland,	Maine	2 » »
Brasil Company	Boston,	Mass.	99.989 » »
Brasil Company	Boston,	Mass.	10.000 » » ações preferenciaes.

Fonte: (BRASIL, Decreto nº 6.755, de 28 de novembro de 1907).

Os diretores eram Warren N. Akers, Clarence E. Eaton, Geo C. Ricker, H. E. Mason e J. R. Griffin, ou seja, possuidores apenas de uma ou duas ações cada, o que leva-nos a crer que faziam parte como membros do grupo fundador ou apenas funcionários do mesmo.

### **Arrendamento e desenvolvimento da São Paulo – Rio Grande**

A aquisição da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande foi o eixo central para a consolidação das propostas da *Brazil Railway Company*. Somada a Sorocabana era a possibilidade do início de unificação do sistema ferroviário (ou dos transportes) brasileiro, pois ela cortava todos os estados da Região Sul do Brasil, ligando-se com o Sudeste por meio da Sorocabana e dando a oportunidade, conforme descrito pelo engenheiro Bryan, de ligar o Brasil com os países vizinhos.<sup>62</sup> Além disso, tinha uma economia diversificada ao entorno e novas oportunidades de matéria-prima, como a exploração da madeira (Cf. BRYAN, 1904).

O direito inicial de exploração e construção dessa ferrovia foi concedido, em 1889, a João Teixeira Soares que, conforme salientamos, tinha contato com o governo Francês, ou seja, era simpático à entrada de capital e atividades desse país no Brasil. Com a ajuda de Hector Legru, organizou a *Chemins de Fer Sud Quest Brésilien* com capitais Franceses e Belgas, sendo fundada em 1893. Anos depois passaria a concessão à Companhia União Industrial dos Estados do Brasil (Cf. ESPIG, 2008, p. 116-120 e WACHOWICZ, 1969).

Já em 1907, a *Brazil Railway Company* compra 94,6% das ações dessa Companhia, 47.308, por US\$ 1.000.000, permanecendo com ações apenas alguns Diretores, como João Teixeira Soares.<sup>63</sup> Gremaud salienta que esse empreendimento se mostrava muito importante, pois garantia a ligação com a Sorocabana em dois pontos, via Itararé e via Ourinhos. Era a única opção de ligação dos mercados acima do Rio Grande do Sul e através desse a ligação com os

---

<sup>62</sup>Devemos salientar que o grupo também atuava nos países vizinhos às fronteiras brasileiras, buscando novas concessões de exploração de vias férreas (Cf. GAULD, 2006).

<sup>63</sup> A negociação de compra das ações da empresa inciam nos anos anteriores, mesmo período que demonstram interesse pela Estrada de Ferro Sorocabana.

mercados uruguaios e argentinos, além de proporcionar a ligação com o Paraguai (GREMAUD, 1992, p. 139-140).<sup>64</sup>

Seu contrato inicial cedido a Teixeira Soares era constituído com garantia de juros de 6% ouro sobre o capital de 37.000:000\$000, por um prazo de 30 anos. Além da concessão de 30 Km de extensão de terra para cada lado da estrada de ferro por um prazo de 50 anos, sendo que a companhia deveria promover a colonização da região (GOULARTI FILHO, 2009, p. 106). No entanto o contrato viria a mudar nos anos iniciais da República, já que a concessão inicial era do período Imperial.

O decreto republicano n.305, de 7 de abril de 1890, apresentou uma série de alterações. Neste, o Chefe do Governo Provisório declarava efetiva a concessão original feita a Teixeira Soares, modificadas porém algumas cláusulas. Na Cláusula I se estabelecia que o capital garantido seria de trinta contos de réis por km da referida estrada. A Cláusula III reduzia para 15 km de cada lado do eixo o limite da zona máxima de concessão de terrenos. Os prazos passaram a contar a partir da data de renovação do contrato, conforme publicação no Diário Oficial. Relativamente às cláusulas que tratavam da colonização dos terrenos próximos à via férrea, a Cláusula IV estabelecia que “ficam de nenhum efeito” (ESPIG, 2012, p. 854).

Tal contrato de concessão representa o que afirmamos anteriormente, sobre a importância dessa empresa ao Estado e ao grupo do *holding* ao mesmo tempo. Assim como a *Port of Pará, a São Paulo - Rio Grande* gozava de um bom contrato de garantia de juros. Além disso, já havia sido designada pelo Estado a expansão de seus trilhos, o que possivelmente era lucro certo, já que havia garantias sob a expansão e construção. Além disso, de acordo com Alcides Goulart (2009, p.108), a compra foi realizada no ápice da expansão dos trilhos no Estado de Santa Catarina. Contudo, é interessante notar que nesse novo Decreto de garantia, a colonização já não fazia parte do contrato. Espig (2012, p.855) salienta que, em uma fala do próprio Teixeira Soares, essas cláusulas saíram por requerimento da *Société Générale*, Banco ligado à BRC. Entretanto, voltaria a aparecer com o Decreto nº 6.553, de 20

---

<sup>64</sup> Nos anos posteriores, entre 1910 e 1912, a Brazil Railway Company, por meio de suas subsidiárias, compraria a maioria das ações de diversas empresas férreas no Uruguai, as que ligavam as linhas brasileiras às da Argentina. De acordo com a documentação seriam a *Central Uruguay Railway*, *Midland Uruguay Railway*, *North Western of Uruguay*, *Uruguay Northern* e a *Uruguay East Coast Railway Company*. O que comprova o interesse e importância dessa ferrovia ao grupo (URUGUAY RY- Affaire Farquhar, 1912).

de dezembro de 1907, que fixava o prazo da conclusão dos trabalhos das linhas de concessão dessa Companhia.

Leandro Kroetz salienta que tal Decreto se referia à colonização

[...] estabelecendo o modo de povoamento das terras marginais ou próximas a estrada.

A cláusula VIII estabelecia que o povoamento das terras marginais ou próximas à estrada deveria ser realizado pela Companhia, independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associação ou de particulares.

O povoamento deveria ser efetuado mediante a localização de famílias de imigrantes, habituados a trabalhos industriais ou agropecuários. Estas famílias ficariam como proprietários de lotes situados à margem ou dentro da zona de 20 quilômetros para cada lado do eixo da ferrovia, formando núcleos com estradas de rodagem ladeados de lotes,

Todo o serviço de localização, demarcações, inclusive para o primeiro estabelecimento, correria às expensas da Companhia, que deveria fornecer aos imigrantes ferramentas e sementes. Proporcionar-lhes, sempre que houver necessidade, trabalhos assalariados na estrada ou nas proximidades do lote, a fim de torná-los fácil sua manutenção. Quando preciso, seriam adiantados gêneros alimentícios ou dinheiro até a primeira colheita.

Ao Governo Federal caberia a designação dos preços dos lotes e das casas, e as respectivas condições de pagamentos. Igualmente, exerceria a fiscalização sobre tudo quanto fosse de interesse para a prosperidade dos colonos e relativo aos direitos que lhes fossem garantidos (KROETZ, 1985, p. 64-65).

Nesse sentido, Goulart Filho (2009, p. 108) novamente contribui ao descrever que “A compra da Companhia EFSPRG garantia para Farquhar duas grandes fontes de acumulação: a madeira (araucária), pronta para o corte, e as terras disponíveis para colonização”, algo que retoma às diretrizes do Governo Republicano, conforme salientamos anteriormente, marcando ainda mais a importância dessa empresa ao Estado e ao grupo Fundador. Ainda, referenciando a importância para o Governo, ao adquirirem essa ferrovia, assumiram o projeto de expansão de trilhos e ramais que ligariam todos os estados do Sul e limites com países vizinhos. Nesse momento da aquisição, a estrada possuía 567 quilômetros construídos, faltando 316 quilômetros de obras a serem realizadas em territórios de Santa Catarina e Paraná. Ou seja, haveria ainda uma enorme despesa com tal execução e o prazo estipulado pelo Governo federal vencia em 1910 (KROETZ, 1985, p. 65).

Por isso, para mantê-la de início acabou sendo oneroso, mas conforme veremos o *holding* ainda se beneficiaria dessas condições. Porém, já na tentativa de mudar os rumos dos negócios, Farquhar, à frente da administração das atividades do *holding*, muda diversos cargos da Companhia. Teixeira Soares, que viria a contribuir com o *modus operandi* da BRC, consegue atingir altos cargos, mas novos diretores são introduzidos, John M. Egan e seu irmão Frank J. Egan, o engenheiro que fez todo o histórico e pesquisa anterior, Byron H. Bryan e James E. Wolfe, além também da inclusão do primo do Governador de São Paulo, Whittlesey Tebyriça, algo que também já evidencia a forma de atuação da gestão Farquhar (GREMAUD, 1992, p. 141-142).

### ***A Sorocabana Railway Company.***

Para compreendermos a *Sorocabana Railway Company*, voltaremos ao período em que essa empresa deixava de ser particular e se tornava ser uma empresa estatal, isto é, aos anos de 1904 a 1905. Isso ocorre devido a problemas financeiros. Sendo o maior credor da empresa o próprio Governo Federal, que viria a assumir a estrada de ferro. Por fim, o Governo Paulista, aconselhado pelos técnicos da Secretaria de Viação que viam a oportunidade de ter o maior controle sobre a viação férrea do estado, decide comprá-la. Para tanto, fez um empréstimo no *Dresdner Bank*, sendo o valor contratado como financiamento foi de £3.800.000.

Em sequência, uma quantia consideravelmente alta foi investida em sua recuperação estrutural, dando início a uma série de prolongamentos das linhas que vinham a interessar ao governo de São Paulo. Entre esses, podemos destacar o que tinha como destino a barranca do rio Paraná, na cidade de Presidente Epitácio. Os gastos com a Sorocabana farão parte das folhas da receita da SACOP, não só nesse período, mas nos posteriores, mesmo com o arrendamento da empresa (CORREA, 2014, 91-93).

Em vista desses gastos excessivos despendidos pelos cofres públicos, ainda havia a necessidade de levantar capital para o Plano de valorização do café. Assim, o governo de São Paulo optou por utilizar essa empresa para tais necessidades e ainda encontrar um substituto em seu lugar para executar os planejamentos de estruturação propostos. Ou seja, buscaram-se recursos necessários para realizar a colonização, o desenvolvimento de regiões e as novas frentes agrícolas; além do

desenvolvimento de infraestrutura de comunicação, que ligava e assegurava as fronteiras nacionais, principalmente, telégrafos e ferrovias. Nesse sentido, o grupo BRC, que tinha nesse momento acesso a diversas fontes de capital, passou já a ser bem visto, demonstrando novamente a situação oportuna para ambos lados, Público e Privado.

A concessão foi assim aberta. Além do grupo fundador (representado por Percival Farquhar e assinada por Alexander Mackenzie), algumas outras empresas ferroviárias também fizeram propostas, como a Companhia de Estrada de Ferro Paulista, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a *São Paulo Railway Company*. Analisando as propostas, gostaríamos de levantar alguns questionamentos e chamar atenção para uma, a da *São Paulo Railway Company*.

Em nossa pesquisa anterior, não obstante as propostas de Castro, levando em consideração o fato de esta ter abdicado inicialmente de seu direito de exploração e expansão de trilhos para o interior do estado, chegamos à conclusão de que o interesse da *São Paulo Railway* pode ser compreendido dentro da dinâmica de mudança de domínio de investimentos estrangeiros no país, e da tentativa do capital inglês em manter sua hegemonia no transporte ferroviário, ou seja, dentro da ideia que discutimos anteriormente de disputa do lucrativo mercado interno brasileiro. Aqui chamamos a atenção por possivelmente já existir uma disputa em relação às ferrovias brasileiras. Em vista disso, também cabe ressaltar que já existia por parte do corpo técnico do governo republicano paulista uma proposta para tentar romper com a hegemonia britânica de transporte e escoamento de produtos para o Porto de Santos, já que a empresa detinha a única estrada para tal. Essa discussão aparecia em conversas dentro da SACOP, surgindo assim a possibilidade de concorrência para a *São Paulo Railway*, caso outra empresa o fizesse (Cf. CASTRO, 1979 e CORREA, 2014, p. 91-93).<sup>65</sup>

Entretanto, de todas as propostas, a que mais atraiu inicialmente o interesse do governo foi a do grupo. Como salienta o fiscal: “a primeira vista, das quatro propostas consideradas, é esta, incontestavelmente a mais sedutora. Feito o contrato com esse proponente, a administração pública descansaria”. Contudo, no

---

<sup>65</sup> Essa hegemonia garantiu a boa saúde econômica da empresa por boa parte de seu funcionamento.

final do parecer, o fiscal acaba desaprovando todas, sendo que a de Farquhar, ele aponta algumas coisas a serem melhoradas (SÃO PAULO, 1906d, p. 16-21).

Analisando o sentido dessa “sedução” da proposta do grupo fundador, nota-se que foi a que mais correspondeu a intenções do governo Paulista em gerar a estruturação necessária, visando às diretrizes da SACOP, de comunicação/transporte, colonização e exploração e dinamização da agricultura. Havia um planejamento para tais realizações em que a ferrovia seria o elo central entre elas (CORREA, 2014, p.87-100). Em conjunto a essa possibilidade de concessão, Farquhar fez um “Dossiê” com informações muito parecidas com as levantadas pelo engenheiro Bryan em que explicava as riquezas do Brasil e como a Sorocabana contribuiria para isso, caso fosse feito o arrendamento (Cf. FARQUHAR, 1905).

Fazendo algumas correções e inclusões, o grupo propõe outro documento. Nesse, chama-nos atenção a importância dada aos participantes do grupo proponente. Alexander Mackenzie ao apresentar cada um, Sir William Von Horne, Minor C. Keith, William L. Bull e F. S. Pearson, além de Farquhar, descreve seus cargos de importância, suas atividades e conclui “Citando-os, Exmo. Snr., desejamos apenas dar-vos prova da idoneidade do proponente, ponto sem dúvida de maior importância” (MACKENZIE, 1906, p. 1).

Além disso, na apresentação dessa proposta, Mackenzie, reproduzindo uma fala de Percival Farquhar, ressaltava a importância de conseguir a concessão da Sorocabana e adquirir ao mesmo tempo a São Paulo – Rio Grande a qual já estava negociando a compra na Europa. Segundo ele, para Farquhar, de nada serviria a concessão de uma sem a outra. Esse empresário ainda reafirma que o grupo de tudo faria para desenvolver os estados do sul do país e transformar São Paulo em um pólo industrial mundial, além de realizar a ligação estratégica desses estados com São Paulo (MACKENZIE, 1906, p. 1-2).

Isso, de certo modo, pode ter influenciado a decisão favorável ao grupo fundador, pois tinham a favor exemplos para além dos empreendimentos concretizados em outros países, alguns já consolidados no Brasil, como as *Light and Power* do Rio de Janeiro e da Bahia, o que deixava evidente o poder econômico que possuíam. Também se ressaltava com tais afirmações de Mackenzie que havia um

planejamento de atuação por parte desses empresários no Brasil, visando à interligação territorial e desenvolvimento econômico e estrutural de modo mais amplo, além do território pontual que as linhas férreas dessa empresa atravessariam algo que, conforme demonstramos, também era pensado pelo Governo.

Nessa perspectiva, Alexander Mackenzie descreve cinco pontos principais do contratante:

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

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

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

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

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

Mackenzie afirmava serem importante por corresponderem às necessidades do Governo de São Paulo no período. Isso demonstra, primeiramente, o quanto o grupo estava preparado para conseguir essa concessão. Também elucida que houve um estudo sistemático por parte dos proponentes das preocupações e necessidades do Estado.

Em linhas gerais, a proposta teria dois pontos de interesse para o governo paulista. O primeiro deles seria manter os projetos de prolongamentos e expansão do trajeto da linha para as fronteiras do Estado, assim como era o da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Porém, o arrendatário seria o responsável pelos estudos, que seriam feitos segundo seu interesse e necessidade, estipulando prazos



para a entrega dos prolongamentos já em curso, algo melhor que o caso da ferrovia do Sul (MACKENZIE, 1906, p. 5).

Um segundo atrativo seria o pagamento da dívida do empréstimo contraído pelo Governo para a compra da Sorocabana de £ 3.800.000, levantados no *Dresdner Bank*. Os arrendatários ainda emprestariam ao governo £800.000, “a juros de 5% e amortização de 1% ao ano, pagos semestralmente; tipo líquido de emissão 92%”. Esse empréstimo seria destinado à Política de valorização do café. Ainda nas questões financeiras favoráveis ao Estado, foi proposto que o governo tivesse a participação e obtivesse um quarto do respectivo capital da empresa a ser criada pelo grupo, recebido em formato de ações ordinárias, dando ao Governo o direito de participação na Diretoria da empresa.<sup>66</sup> O arrendatário ainda se comprometeria como garantia de execução do contrato, a depositar em seu nome no Tesouro do Estado, apólices do Estado ou da União no valor de £ 1.000.000 (MACKENZIE, 1906, p. 5-7).

Já sobre a referida proposta de colonização,

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

Tal proposta ainda reverteria os lucros da venda de lotes para o Governo. Assim, desde o princípio, a proposta demonstrava que a Sorocabana, se arrendada, tornar-se-ia uma empresa com propósito muito além do transporte ferroviário, pelo menos na perspectiva do governo (CORREA, 2014).

Contudo, ao analisá-la, o Inspetor de Estradas de Ferro e Navegação faz uma contraproposta. Nessa, podemos notar que uma das maiores preocupações do Governo era o pagamento do empréstimo contraído para comprar a Sorocabana. Ainda, inspetor propõe, ao invés de 60 anos de concessão, apenas 37 anos, tempo que o arrendatário demoraria para pagar o empréstimo ao *Dresdner Bank*. Além disso, teria imposto um empréstimo de £ 1.000.000, ao invés de £ 800.000 e

---

<sup>66</sup> Fica novamente evidente a estratégia de inclusão de membros do Governo nos empreendimentos do *holding*.

também certo controle sobre os preços das tarifas, baseando-se sempre na Companhia Paulista (SÃO PAULO, 1906d).

Mesmo demonstrando-se favorável, afirma que esse ainda não seria o melhor para o Governo, pois deveria continuar gerindo a companhia ferroviária. Porém, no ano seguinte ao parecer de 1907, Farquhar estava em Londres e soube que a *São Paulo Railway Company* estava levantando capital. Supostamente o governo paulista estaria disposto a aceitar a proposta, desde que fosse feito um empréstimo de £ 2.000.000. Para conseguir, Farquhar teria entrado em contato com diversos bancos. Com a ajuda de Hector Legru, conseguiu as garantias com a *Société Générale* que teve como garantia desse capital levantado a emissão futura de debentures da *Sorocabana Railway Company*, que ainda estava em formação. Nesse momento, o grupo que formaria a *Brazil Railway Company* reafirmava-se no cenário da Bolsa de Paris, pois qualquer movimentação financeira realizada na França deveria ser aprovada pelo Ministro de Finanças Caillaux, e conseguiram (PROGRAMA FARQUHAR, s/d, p. 7-8).<sup>67</sup>

Após essa operação, em 22 de maio de 1907, o governo de São Paulo fecha o contrato de arrendamento em favor da *Sorocabana Railway Company*. Nesse documento, manteve-se a proposta feita, apresentada por Alexander Mackenzie. Sendo assim, permaneceu o empréstimo de £800.000, o pagamento da dívida ao *Dresdner Bank*, as garantias propostas em títulos da União ou do Estado, mas um valor maior ao estipulado. Além disso, foi feito um adiantamento de £500.000, ficando o restante para os £ 2.000.000, já sendo levantados na bolsa de Paris com ações e debentures (SOROCABANA, s/d, p.32 e PROGRAMA FARQUHAR, s/d, p. 7-8).

Sobre a colonização e expansão das linhas, também se manteve o proposto. Outro elemento do contrato merece destaque em vista das intenções do Governo e do Grupo: os proponentes teriam isenção de impostos, estaduais e municipais, para a construção e desenvolvimento de indústrias ao longo do trajeto da ferrovia e de todos seus bens, pois estes seriam considerados bens do Estado. A concessão acabou permanecendo por 60 anos, tendo o governo de São Paulo como sócio.

---

<sup>67</sup> Aos olhos do mercado financeiro, essa provação era uma garantia de negócio estável, fato muito positivo aos anseios do grupo.

De modo geral, tais fatos corroboram com nossas indagações iniciais. Fica evidente nesse momento que o Governo estava garantindo a execução do desenvolvimento estrutural e econômico do território, por meio de investimentos privados. Visando a relação Público-Privado que nos propomos analisar, fica perceptível que as concessões eram uma via de mão dupla, pois também estavam se tornando uma forma de atuação do governo em realizar o que se propunha, nesse caso, modernizar e criar estruturas no país, buscando inserí-lo no capitalismo mundial.

### **A incorporação da *Brazil Railway Company***

Visto brevemente a trajetória das três mais importantes subsidiárias da BRC, podemos então expor as características de como se deu sua incorporação e criação enquanto empresa, para então partirmos para a compreensão da sua Gestão e atividades.

Lançada em 12 de novembro de 1906 em *Portland*, no estado de Maine, essa empresa tinha um capital nominal autorizado de US\$40.000.000, sendo distribuídos em 400.000 ações de US\$ 100 cada, sendo que 300.000 eram ordinárias e 100.000 preferenciais. No entanto, foram efetivamente emitidas no ato da incorporação 300.000 ações ordinárias e 50.000 preferenciais, somando um total de US\$ 35.000.000.<sup>68</sup>

Esse capital lançado não foi integralizado em moeda, mas em consideração da aquisição de propriedade. Essa característica será recorrente ao *modus operandi* da Gestão de Farquhar. Ou seja, com bem explícita Amaury Gremaud, o grupo fundador recebeu ações em funções dos serviços prestados e das propriedades que foram colocadas à disposição da empresa, além de “serviços de advocacia, contabilidade, representação, lançamento de títulos, etc e propriedades como patentes, concessões, direitos adquiridos, etc.” (GREMAUD, 1992, p. 134).

O capital acionário será aumentado até 1913, totalizando US\$ 60.000.000, sendo US\$40.000.000 em ações ordinárias e o restante em ações preferenciais. Dessas, 75% eram ações cumulativas com 6% de rendimento, mas sem direitos de

---

<sup>68</sup> Cameron Forbes, em seu relatório ao assumir a administração da BRC como reciver, salienta que após consolidada irá atuar ainda no Paraguai, Uruguai e Bolívia (FORBES, 1915).

rendimentos suplementares e o restante, outros 25%, eram não cumulativas, mas com direitos a eventuais rendimentos suplementares. Contudo, o capital efetivamente emitido foi de US\$52.000.000, sendo US\$32.000.000 de ações ordinárias. Ainda de acordo com Cameron Forbes, Reciver, “les actions ordinaires non emises, sont réservées pour la conversion de £2.000.000 5% debentures convertibles à toute époque antérieure au 1er août 1915, sur base de \$150 debenture pour \$100 action ordinaire” (FORBES, 1915).

Visto em linhas gerais, as condições iniciais que a *Brazil Railway Company* se formou, somando as três principais subsidiárias, podemos analisar enfim suas gestões e modo de atuação. Em vista disso, a gestão foi dividida em dois momentos. O primeiro, do início da formação até o ano de 1914, em que foi presidida diretamente por Percival Farquhar e um segundo momento, quando esse é afastado e assume um Reciver, representante dos credores.

Optamos por essa divisão, pois, ao analisarmos as fontes, é evidente dentro do próprio funcionamento da empresa que o mesmo marco cronológico foi marcante e bem consolidado. Além disso, acreditamos ser importante essa demarcação de dois momentos, pois a própria historiografia não a distingue ao confundir a presidência e a pessoa de Farquhar, com a existência e atuação da BRC - como se tudo relacionado ao *holding* fosse apenas ligado ao Farquhar e que as atividades se encerrariam quando esse se afastasse da direção. No entanto, a *Brazil Railway Co.* manteve atividades no Brasil até os anos de 1940. Logicamente, que não negamos a forte imagem desse capitalista, mas partimos do entendimento que ele era um dos membros do grupo fundador. Todos os demais participantes ganharam e atuaram ativamente dentro do *holding*. A diferença é que a maioria não se mudou para o Brasil, continuaram a atuar em seus locais de origem.

#### **4.2. Programa Farquhar e modus operandi da BRC: Dos anos iniciais até 1914.**

O funcionamento da gestão de Percival Farquhar, enquanto estava à frente dos negócios do *holding*, criou estratégias e características de empreendimento peculiares e complexos. A primeira a ser levantada é o envolvimento da direção da

BRC com membros do Governo. Isso pode ser notado após a viagem de Bryan para relatar as características do país. Em sequência, conforme já relatamos anteriormente em alguns casos, a gestão inicia suas atividades se aproximando cada vez mais de alguns agentes do governo. Essa aproximação se tornará comum com todas as escalas do governo e agentes públicos.

### **A relação com o corpo técnico do Governo Republicano e outros importantes.**

Para prosseguirmos, devemos retomar a discussão iniciada nos capítulos anteriores sobre a tentativa do corpo técnico do Estado Republicano em ascender, política e economicamente. Conforme demonstramos, entre eles havia grupos e interesses distintos, sendo alguns interessados em garantir trabalho e outros se ascenderem em carreira política. Já para o Governo federal, que representava principalmente os interesses da cafeicultura, a entrada da BRC representou ao mesmo tempo a possibilidade de conseguir captar verba em um momento em que as Bolsas tradicionais, como a de Londres, “freavam” os empréstimos. Para o corpo técnico de Santa Catarina (que em partes também era político), principalmente Teixeira Soares e Lauro Müller, representava ainda a consolidação da parceria com o capital francês e, mais especificamente para Müller, verba para o estado que representava, possibilitando concretizar as obras de infraestrutura propostas pelos governantes.

Conforme descrevemos no Capítulo 2, nos anos antes a chegada da BRC, houve um contato entre personalidades públicas brasileiras e membros do governo Francês, visando a contribuição para a entrada da França no mercado brasileiro, principalmente nos *linkages* ferroviários. De fato, se existia alguma oportunidade de penetrar algum capital distinto ao nacional e de interesse britânico, não poderia ser São Paulo, ou melhor, o Sudeste. Ali estava o capital agrícola-cafeeiro que, em grande parte, controlava a política nacional, além das grandes empresas de capital britânico, principalmente ferroviárias (Cf. LANNA, 2005 e CUELLAR, OLIVEIRA e CORREA, 2017).

O Sul, diferentemente do Sudeste, tinha a agricultura (e também a pecuária) voltada ao mercado interno. Isso já representava uma diferença enorme em termos de investimentos. Consequentemente, a disputa pelo mercado ferroviário era menor. Além disso, para o Estado havia menos chances em atrair capital com tais

empreendimentos para essas áreas, uma vez que as ferrovias não teriam como parte de sua receita o transporte do café, principal produto aos olhos das políticas públicas e também do mercado consumidor estrangeiro. Ou seja, representava um risco de investimento muito maior.

Nesse sentido, garantir uma parceria era de suma importância aos planejamentos do governo republicano, principalmente o de Santa Catarina, já que, conforme descrevemos no Capítulo 1 desse trabalho, ainda era um mercado em consolidação, com uma expressividade menor em relação às economias de outras localidades no Brasil, além de ainda ter como planejamento para a colonização, desde o período Imperial, a relação com o investimento privado. Assim, o capital francês e o da BRC entravam nessa dinâmica e eram bem vindos. Acreditamos que seja essa questão que tenha motivado Müller a conhecer Bryan e a explicar questões políticas de concessão ferroviária no país.

O que também entrava em jogo e fez com que os republicanos de Santa Catarina quisessem se relacionar, dar privilégios e atrair a BRC é o fato de garantir a região do Contestado, já que esse território tornou-se um espaço de disputas entre Paraná e Santa Catarina. Uma vez que as expansões de trilhos previstas da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande ocupavam essa região, caso as concessões fossem cedidas pelo governo catarinense antes do paranaense, possivelmente privilegiaria o primeiro. Além disso, a relação com o grupo estrangeiro garantiria os projetos e processos de colonização já que ficavam a cargo da empresa férrea e o contrato de exploração concedia as terras ao entorno dos trilhos. Ainda, em vista das propostas e histórico de atuação do grupo fundador, aumentaria as chances de desenvolvimento de infraestrutura, se a ferrovia se desenvolvesse.

Além disso, os projetos da BRC incluíam sempre o desenvolvimento da economia local para garantir o funcionamento da ferrovia com transporte de mercadorias. Parte da região era formada por pequenas propriedades voltadas a policultura. Um dos principais produtos já transportados pela ferrovia era a *erva matte*. Porém, conforme demonstravam os estudos econômicos de Bryan, existiam novas possibilidades de empreendimentos, como a madeira. Em sequência a compra da maioria das ações, o grupo garante a concessão de uma área com uma grande quantidade de araucárias ao entorno da linha da São Paulo – Rio Grande,

iniciando o projeto de atividade extrativista e industrial (Cf. PROGRAMA FARQUHAR, s/d).

Não obstante, em São Paulo, a BRC terá a aprovação da SACOP, após a concessão da Estrada de Ferro Sorocabana. Essa ferrovia tinha um forte sentido de consolidação de anseios do corpo técnico do governo republicano paulista (Cf. CORREA, 2014). Se executadas as propostas de contrato, o *holding* teria que desenvolver a colonização, estimular novas frentes de mercados e também de alternativas à grande produção cafeeira. Já para os governantes paulistas, foi a garantia de uma nova fonte de empréstimos para as políticas de valorização do café, conforme demonstramos no contrato de concessão. Isso era um forte aspecto positivo em escala estadual e, conseqüentemente, federal, já que o grupo republicano paulista ocupava lugar de destaque no governo Federal (CORREA, 2014).

Nos outros estados, Paraná e Rio Grande do Sul, o grupo conquistou um fortíssimo aliado, João Teixeira Soares. Ele foi um dos primeiros membros de destaque socioeconômico a entrar no *modus operandi* da BRC. Conforme descrevemos, durante a aquisição da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, ele era um dos diretores e nome forte, já que a concessão de construção da linha foi dada a ele ainda durante o período Imperial (Cf. ESPIG, 2008, p. 116-119).

Ao perceber sua importância, a gestão Farquhar o mantém como homem de confiança e logo o absorve na diretoria da própria *Brazil Railway Company*. Enquanto membro da própria empresa usará de sua influência para conseguir novas concessões e adquirir ações de outras grandes ferrovias. O mesmo ocorre com Alfredo Maia na Sorocabana.

Teixeira Soares ainda transitava bem na capital Federal, principalmente entre o grupo de engenheiros, do Clube de Engenharia. Nessa dinâmica, conforme já salientamos nos capítulos anteriores, entram dois outros membros a ter contato com a gestão Farquhar, Carlos Sampaio e Paulo de Frontin. O primeiro já assumia cargo de destaque no *holding* na concessão do Porto de Belém, dentro da *Port of Pará*. Já Frontin terá um papel mais velado, ligando a gestão aos inspetores ferroviários e ao Clube de Engenharia.

Visto isso, podemos afirmar que essa relação estava aberta, principalmente no Sul do país. Ela era pautada nas diversas necessidades por parte do governo. Isso acabou estreitando as relações com o Grupo fundador de modo muito rápido, já que se propuseram a corresponder a todas as expectativas e anseios das propostas republicanas e de seus membros do corpo técnico. Isso pode ser notado nas descrições que já fizemos da concessão da Sorocabana e também ao assumir a São Paulo – Rio Grande, em vista da expansão dos trilhos. A data que estava para vencer foi aceita. Como um resultado dessa boa relação, foi prolongada para um prazo de mais três anos, ou seja, de 1907 para 1910 (Cf. KROETZ, 1975 e ESPIG, 2012). Isso demonstra primeiramente que a relação era já positiva e também determinava o poder de barganha que, ao assumir essas importantes subsidiárias já de início, o grupo fundador acabou adquirindo.

Feito essas considerações, podemos analisar as expansões das atividades ferroviárias e como foi montada e organizada a economia desse “império” que viria a se formar.

### **Organização econômica e administrativa da BRC**

Logo após consolidada a aquisição e concessão das três principais subsidiárias e da própria *Brazil Railway Company*, iniciava a corrida para a consolidação em conquistar diversas empresas férreas, principalmente no Sul e Sudeste. Para tanto, à frente da gestão do *holding*, Farquhar adota como estratégia dois modelos. Um seria garantir a concessão direta com o governo, por meio de empréstimos e absorção de membros republicanos, como os já casos citados, que ficam bem evidenciados desde o princípio das atividades do grupo fundador no Brasil. Outro seria conseguir controlar as empresas já bem consolidadas, adquirindo o maior número de ações possível, garantindo maior espaço na diretoria e, conseqüentemente, controlando as diretrizes do que viria a ser feito (Cf. TOPIK, 1987).

Para essa segunda estratégia, eram necessárias as três fortes subsidiárias que citamos: São Paulo - Rio Grande, *Sorocabana Railway Company* e *Port of Pará*. De certa forma, a fim de evitar resistência, elas passam a executar inicialmente essa função, adquirindo ações em seus nomes, criando um *portfólio* próprio, sem que aparecesse o nome da *Brazil Railway Company*.



Nessa mesma direção, Flávio Saes (1986, p. 170-171) salienta que o grupo utilizava também instituições financeiras e bancos para negociar e comprar ações. Em seu estudo, analisando a concentração acionária das grandes empresas férreas paulista, cita os casos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Mogiana. Em ambas, por volta de 1910, começam a aparecer como grandes acionários, grupos bancários ligados ao *holding*.

Esse autor ainda contribui ao descrever outra característica que viria a ser comum à gestão Farquhar: a relação econômica entre todas as empresas, não havendo capital fixo. Ou seja, algumas empresas mais lucrativas garantiam o funcionamento das que davam prejuízo, como a exemplo da Sorocabana:

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

Por outro lado, os vínculos entre as diversas empresas do grupo não se davam apenas por meio da própria Brazil Railway. As subsidiárias mantinham também seus "port-folios" com ações e obrigações de outras empresas do grupo de acordo com interesses financeiros imediatos (SAES, 1988, p. 29).

Em outro trabalho, Flávio Saes (1988) complementa que o capital das subsidiárias circulava interligado para cobrir gastos, ou principalmente para conseguir cumprir contratos de expansão de obras (linhas), ou até mesmo para atingir uma oportunidade de exploração econômica mais lucrativa. Um exemplo desse último foi a aceitação da incorporação das linhas férreas *D. Thereza Cristina Railway Company*, que era uma pequena estrada de Santa Catarina e mesmo gerando déficits, suas linhas chegavam a uma reserva de carvão mineral (GREMAUD, 1992, p. 167-168).

Isso também aparece em relatórios de outra subsidiária, a *Porto of Pará*. Descrevendo a receita da empresa, o diretor acaba referenciando que estava passando por uma situação mais delicada, por volta de 1910, mas que para manter

o funcionamento dos empreendimentos da *Madeira Mamoré Railway Co.*, haviam contraído empréstimos para investir em obras (ARCHIVES CL PORT OF PARÁ, 1911).

Além disso, no intuito de manter a grande estrutura funcional, será nesse período que a BRC irá constituir o desenvolvimento da tríade econômica de suas atividades. Nela, as ferrovias se tornam o centro econômico a ser explorado. Ao seu entorno, buscavam desenvolver uma atividade de produção em larga escala a fim de garantir sempre o transporte de mercadorias pelas linhas. No entanto, para garantir mão de obra e consumidores, também desenvolveriam a colonização.

No Programa Farquhar para organização da *Brazil Railway Company* salienta como proposta:

1° Estabelecer a ligação das estradas de ferro dos Quatro estados do Sul do Brasil (incluía São Paulo), ligando-os ao “interland”, dotar a rede, assim constituídas, de condições técnicas que permitissem a circulação de trens pesados de transporte econômicos de grandes toneladas [...].

2° Colonizar as regiões cortadas por suas redes, criando nelas indústrias altamente produtivas: Grande serralherias, matadouros, Packing house, fomentando simultaneamente o melhoramento do rebanho bovino indígena, com a introdução de reprodutores puros de outras raças, criando condições indispensáveis para o empreendimento. Tinha em vista estimular atividades privadas e produzir tráfego, demonstrando ao mesmo tempo, na prática, a existência de recursos naturais, de possibilidades de utilização, incentivando indústrias análogas, e outras; [...] (PROGRAMA FARQUHAR, s/d, p. 1-2).

A tríade seria viável, mas buscando garantir ao máximo altos lucros, principalmente se levarmos em consideração a estratégia de não manter um capital fixo entre as empresas partes do *holding*, proporcionando sempre dinheiro em caixa caso necessário resgatar um empreendimento mal sucedido, o grupo buscou concessões nos mais diversos setores econômicos.

Essa estratégia de diversificação de atividades se dava inicialmente pela oportunidade. Além disso, é justificada também ao observarmos outra característica dessa administração, a criação do grupo de capital fundador. Esse grupo, composto inicialmente pelos membros citados, terá garantido o acúmulo de ações de todos os empreendimentos da BRC. Conforme já descrevemos, eram bonificação e pagamento aos serviços prestados. Isso garantia a eles o controle do

desenvolvimento dos rumos que tomariam as atividades do *holding*, já que apenas as ações davam o direito à Diretoria da *Brazil Railway* e o que era levantado e vendido nas bolsas eram títulos, debentures, bônus e obrigações. As ações que foram aumentadas, conforme salientamos até o ano de 1913, provavelmente foi por conta das “negociatas” e a incorporação de novos membros a esse grupo de capital fundador (GREMAUD, 1992, p. 135). Essas inclusões geralmente ocorriam por motivos econômicos (pois tinham capacidade de levantar capital e/ou eram possuidores de riquezas), ou por capacidade de influências (pessoas que possuíam algum tipo de influência no mercado, ou dentro do Governo, como os casos que citaremos de Geraldo Rocha e Maurice Despret).

Em sequência à composição garantida e solidificada do grupo que viria a gerir as atividades das empresas, buscaram profissionalizar a ocupação dos outros cargos. Passaram a trabalhar administradores assalariados, sem ligação com o lucro da empresa (Cf. PROGRAMA FARQUHAR, s/d e FORBES, 1915). Isso foi notado por Castro (1979, p. 87-120), que disserta em sua pesquisa, haver, no mesmo período, a profissionalização da administração das ferrovias no Brasil, mudando a “tradição” das empresas ferroviárias dos grandes fazendeiros, que os maiores acionistas, além de membros do conselho diretor, acabavam ocupando outros cargos. De acordo com essa pesquisadora, essa mudança ocorreu em várias empresas. Nesse sentido, se levamos em consideração que Castro analisa as principais ferrovias brasileiras, principalmente do Sudeste e Sul (ferrovias controladas por esse grupo), pode-se afirmar que mudança percebida por ela foi justamente essa implantada pela gestão Farquhar.

Para essa profissionalização, “importaram” mão-de-obra especializada referenciada e conhecida do próprio grupo fundador. Como resultado superficial e imediato, houve uma disputa no mercado. O domínio técnico em obras ferroviárias de empresas de capital estrangeiro era, em grande parte, de especialistas britânicos. Contudo, o grupo acaba trazendo para o Brasil norte-americanos (principalmente dos EUA e Canadá). Além disso, também incorporam diversos engenheiros nacionais, principalmente os ligados a João Teixeira Soares e Lauro Müller. Ou seja, uma resposta ao interesse e desejo do corpo técnico do Estado Republicano, que atuava em favor do *holding*.

Vários engenheiros brasileiros foram contratados para diversos estudos, além de várias obras de expansão de linhas e de modernização de portos, como o caso das obras do Porto de Belém (*Port of Pará*), Porto União e São Francisco (Sul do país) e da capital (Porto do Rio de Janeiro). Como exemplo, podemos citar, compondo o alto escalão da BRC: Americanos - John M. Egan, Frank J. Egan, James E. Wolfe; T. H. Taylor, F.A Latting, Mrs. Colle (responsável pela colonização da *Canadian Pacific Railway*), Murdo Mackenzie (Especialista em frigoríficos e criação e aperfeiçoamento de gado). Técnicos especialistas: Byron H. Bryan, Hiran Smith, Antonio Lavandeyra (cubano responsável pela construção do porto de Manaus), R.H. May, A.B. Jeckyll, John Rundoph (Ferrovias na América Central) Carl Lovelace (Médico que trabalhou na parte sanitária da Madeira - Mamoré com Owlado Cruz). E também os brasileiros: Carlos Sampaio, Geraldo Rocha (Engenheiro Fiscal da Madeira - Mamoré), Mario Whittlesey Tebyriça (primo do governador de São Paulo), Luiz T. A. Pereira (engenheiro E.F. Paulista), João Teixeira Soares, entre outros (Cf. PROGRAMA FARQUHAR, s/d; FORBES, 1915 e GREMAUD, 1992, p. 142).

Nesse formato de atuação, com a ajuda de membros do governo e outras pessoas de influência econômica e política, a BRC irá controlar uma quantidade imensa de empresas férreas no Brasil, estando grande parte concentrada no Sudeste e Sul do país, conforme veremos em sequência.

### **O domínio das ferrovias do Sul e Sudeste: o auge da gestão Farquhar e a tentativa de consolidação da Tríade**

Feitas tais explanações sobre as principais características do Programa Farquhar, podemos partir para a explanação da evolução dessas características. Steven Topik afirma que, no auge dos empreendimentos, entre 1914 e 1916, a *Brazil Railway Company* teria controlado empresas em diversos países, dominando pelo menos 38 subsidiárias. Além disso, afirma que foram investidos mais de 150 milhões de dólares em capitais mistos (franceses, britânicos, belgas e norte-americanos). Nesse período, teria dominado pelo menos 10 mil quilômetros de linhas, aproximadamente 40% do total das linhas brasileiras do período (TOPIK, 1987, p. 118-119).

Em vista desse domínio do mercado, é evidente que foi rápido e em larga escala. Conforme já demonstrado, o grupo se baseava nos estudos de Bryan. Esses, por sua vez, salientavam que agregando malha férrea do Sul à da Sorocabana seria um ótimo negócio, pois possibilitaria o controle todo o escoamento dos mercados do Cone Sul da América, caso dominassem as malhas dos outros países (o ocorreu no Uruguai, Paraguai e Bolívia), fazendo assim a interligação do mercado do Pacífico ao Atlântico (Cf. PROGRAMA FARQUHAR, s/d e BRYAN, 1905).

Aparentemente, a gestão Farquhar buscou consolidar essa estratégia para o *holding*. Isso se torna evidente logo após o controle acionário da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e da concessão da Estrada de Ferro Sorocabana, pois iniciaram uma forte investida sobre as empresas dos Estados do Sul.

Essa trajetória se inicia no Rio Grande do Sul, buscando o controle de pequenas linhas que ligavam locais de importância econômica à linha tronco da São Paulo – Rio Grande. Assim, a *Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer do Brésil* tornou-se o primeiro foco do grupo. Essa empresa era associada à *Compagnie Générale des Chémins de Fer Secondaire* (liderada por F. M. Philippon). Para concretizarem o negócio, contaram com a ajuda de Teixeira Soares e o financista belga A. Loewstein, além da possível colaboração de Maurice Despret<sup>69</sup> e Joseph De Decker<sup>70</sup>.

As negociações iniciaram em 1910. Tentaram comprar a maior parte das ações da *Cie Auxiliaire*. Além disso, buscaram também o controle acionário da *Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest Bésilien*, que possuía um grande número de ações da *Auxiliaire* (FF 6.550.000 em ações, que representava 22%). Ao longo das negociações, a *Brazil Railway Company*, conseguira adquirir diretamente 46% das ações da *Cie Auxiliaire* e 51% da *Chémins de Fer du Sud-Ouest*, ou seja, teria o controle de 68% do total das ações da primeira, já que do total de 60.000

---

<sup>69</sup> De acordo com Gremaud e Gauld, Despret era um advogado de renome que já teria trabalhado em algumas negociações do rei Leopold no Congo, além de ser ligado ao Banco de Bruxelas (GREMAUD, 1992, p 161 e GAULD, 2006).

<sup>70</sup> De Decker fará futuramente parte da Diretoria da BRC, já na gestão pós recive, chegando a controlar a administração do *holding*. Em meio algumas documentações de Cameron Forbes, mantinha um recorte de jornal em que havia uma forte crítica à De Decker, do Jornal o Comércio. Nesse recorte criticava-se que De Decker, que antes era ajudante de Despret, acabou influenciando seu mentor a coloca-lo na direção do  *Holding* e posteriormente acabou assumindo por voto a Direção Geral, pois possuía várias procurações de grandes acionistas Franceses e Belgas e votou a seu favor. Gauld também salienta sobre o atrito entre ele e Farquhar (JORNAL DO COMMÉRCIO, 1916, FORBES, 1916 e GAULD, 2006).

ações a 500 francos cada, possuíam 27.700 e 13.099 ações da *Sud-Ouest* (GREMAUD, 1992, p. 161-163).

Como pode ser notada na Tabela, a empresa atuava em superávit até o momento. Característica importante, visando as estratégias e necessidade de manter o contrato oneroso até então da São Paulo – Rio Grande e sua expansão de trilhos rapidamente.

**Tabela 6: Balanço Ferrovias Sul (Em Contos de réis)**

Ano	Receita	Despesa	Saldo
1906	5.473	3.487	1.986
1907	6.980	4.871	2.108
1908	7.935	4.692	3.243
1909	9.146	4.902	4.243
1910	10.711	6.445	4.265

Fonte: GREMAUD, 1992, p. 163

Ainda no Rio Grande do Sul, no ano seguinte, a BRC, atuando por meio da *Auxiliare*, adquire ainda 33% da participação acionária da *Brazil Great Southern Railway*, uma estrada que ligava o país à fronteira uruguaia. Em vista disso, podemos afirmar que os estudos anteriores seriam seguidos. Estava de fato em andamento a montagem de um empreendimento que, possivelmente, a primeira vista ligaria os mercados da América do Sul (GAULD, 2006, p. 1780-197).

Além disso, nesses exemplos evidenciam-se também as propostas e estratégias administrativas que salientamos anteriormente, em que uma empresa maior, mais “sadia” economicamente, acabava atuando e adquirindo o domínio de outras, já que atuaram por intermédio da *Auxiliere*. Outro exemplo foi a compra dessa própria companhia e de ações de outras, que vieram por meio da atuação da *Sorocabana Railway Company*.

De acordo com o Relatório de Cameron Forbes, nota-se no portfólio dessa empresa ações de diversas outras:

*2.628 Actions de dividende de la Cie Auxiliere,  
propriétaire: Sorocabana Railway Company*

2.293 *Actions da préférence de la Cie Auxiliare, propriétaire: Sorocabana Railway Company*

299 *Actions de jouissance de la Cie Auxiliare, propriétaire: Sorocabana Railway Company*

20.087 *Actions de dividende de la Paulista Railway Company, propriétaire: Sorocabana Railway Company*

5.335 *Actions de préférence de la Cie du Port de Rio de Janeiro, propriétaire: Sorocabana Railway Company*

474 *Actions ordinaires de la Cie du Port de Rio de Janeiro, propriétaire: Sorocabana Railway Company*

300.000 *Bond 5% de São Paulo Development and Colonization Co. , propriétaire: Sorocabana Railway Company (FORBES, 1915).*

Isso era possível, pois durante o período inicial, a Sorocabana gozava de um grande renome nas praças e bolsas de valores. Além disso, possuía grande importância para SACOP, abrindo ao grupo possibilidades de levantar capital, colocando-a como garantia, conseguindo ainda transitar pelo governo paulista, já que o contrato de concessão ligava-o ao grupo. Isso fica visível principalmente no momento da inspeção. Ao longo dos primeiros anos de concessão, não será realizada, favorecendo a utilização dessa empresa dentro do esquema de liberdade e interligação econômica, já que, além de tudo, era uma empresa com boa saúde financeira (CORREA, 2014, p. 103-107).

Ainda em 1910 a BRC consegue também comprar no Estado de São Paulo o total do capital acionário da *Southern São Paulo Railway*. Essa pequena empresa, valor de 800.000 libras em ações, detinha a importante concessão para ligar a cidade de Santos a Santo Antônio do Juquiá, direito que posteriormente fora transferido à *Sorocabana*. Essa ligação era de suma importância para a SACOP e também para o *holding*, já que após sua consolidação, quebraria a hegemonia britânica da *São Paulo Railway Company* de transporte para o Porto de Santos, principal escoador de produtos brasileiros ao mercado externo (Cf. SÃO PAULO, 1907a-1911a).

O avanço também ocorre no estado do Paraná. Porém, esse se dá de modo distinto. Correspondendo aos anseios do Governo do Estado, duas estradas foram incorporadas a São Paulo – Rio Grande. A primeira foi a Estrada de Ferro do Paraná. O Governo havia cedido sua concessão à *Compagnie Générale des*

*Chémins de Fer Brésiliens* em 1902. Por sua vez, foi incorporada pela União em 1904 e novamente arrendada, no mesmo ano, para a companhia americana *Paraná Railway Company*. Em 1910, essa empresa foi então transferida à administração da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. No processo de aquisição, a *Paraná Railway* contava com um capital acionário de US\$ 5.000.000 e obrigações já lançadas no valor de FF 23.700.00. As ações ficaram com a São Paulo – Rio Grande e as obrigações com a *Brazil Railway Company* (GREMAUD, 1992, p.165 e GOULARTI FILHO, 2009, p. 107-109).

A estrada tinha grande importância, pois ligaria o interior do estado a linha tronco da São Paulo - Rio Grande, além da conexão com litoral paranaense e a cidade de Curitiba. Ademais, suas receitas eram favoráveis, conforme pode ser observado no gráfico abaixo. Gremaud ainda salienta que possivelmente haveria um projeto de interligar os litorais por meio de estradas, indo de Santos ao Rio Grande do Sul, e supostamente essa ferrovia teria sido adquirida visando isso (GREMAUD, 1992, p. 164-165)

**Tabela 7: Balanço Estrada de Ferro do Paraná (em Contos de Réis)**

Ano	Receita	Despesa	Saldo
1905	2.018	2.982	-64
1906	3.661	3.448	212
1907	3.926	1.445	2.480
1908	4.443	1.504	2.608
1909	4.526	1.596	2.926
1910	4.682	1.714	2.712

Fonte: KROETZ, 1985, p. 66

Quando o governo se posicionou favorável à incorporação da Estrada de Ferro do Paraná pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grade, também decidiu que a empresa deveria incorporar uma segunda, a Estrada de Ferro Norte do Paraná, que ligava uma zona de produção de cereais e colonização polonesa à linha principal. Essa pequena estrada possuía uma característica muito valiosa ao *holding*, um contrato de garantia de juros de 6%. A Incorporação veio a se efetivar



em 1911, sendo que seu capital acionário era de FF 1.000.000, além de FF 4.450.000 em obrigações a 5% (GREMAUD, 1992, p. 166). Durante esse processo de incorporação, o diretor da empresa, o suíço *Gaston de Cerjat*, passou a fazer parte da Diretoria da BRC, evidenciando outra característica que também era parte do *modus operandi* da gestão Farquhar. Isso viria a ser comum, como o caso já referenciado de Teixeira Soares.

Por fim, ainda nesse período foi incorporada no Paraná a linha da *Donna Thereza Cristina Railway Co*, visando o acesso a uma mina de carvão, conforme já salientamos. Essas linhas compuseram, em conjunto com a linha tronco da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e seus principais ramais, uma poderosa ligação de todo Sul do país e Sudeste, que, em vista do almejado pelo grupo fundador e pelo próprio governo, deveria ser somada ao desenvolvimento de “atividades industriais” e colonização.

Nessa perspectiva, falta-nos a análise da criação das subsidiárias que atuariam nessas outras atividades que comporiam o “tripé” da *Brazil Railway Company*. Em sequência às ferrovias, iniciaram o sistema de colonização. Três empresas criadas no Sul do país merecem destaque. De modo geral, elas atuariam principalmente na área garantida ao longo da linha da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. A primeira seria a *Southern São Paulo Colonization Co*. Essa empresa tentaria replicar no Brasil a colonização em larga escala realizada na *Canadian Pacific*. Contudo acabou atuando no ramo de loteamento, introduzindo principalmente poloneses (PROGRAMA FARQUHAR, s/d, p. 12-13).

Outra importante subsidiária seria a *Brazil Development & Colonization Co*. Essa segunda ainda acabou atuando dentro das estratégias do grupo, criando um portfólio:

215 ações da Cie Auxiliaire des chemins de Fer du Brésil  
 54.799 ações da Cie du Port de Rio Grande  
 18.429 partes do fundador da Cie du Port de Rio Grande  
 9.30 ações da Société Générale de Construction  
 10.600 partes do fundador da Société Générale de Construction  
 (GREMAUD, 1992, p. 170).

Por fim, a mais relevante foi a *Southern Brazil, Lumber and Colonization Company*. Essa subsidiária é o exemplo de desenvolvimento de colonização e criação de indústria, salientado por Farquhar em seu Programa para a BRC, ou seja, complementava a tríade que nos propomos analisar. Organizada em 1908, com um

capital acionário de US\$ 4.500.000, todo pertencente à BRC, foi criada para a exploração das terras ao entorno da São Paulo – Rio Grande. Ela teria duas vertentes de atuação, a criação de colônias agrícolas e exploração da madeira de Araucária. O desenvolvimento dessa empresa era crucial ao desenvolvimento da ferrovia, como descrito em Relatório da Empresa: “Os lucros a serem obtidos do desenvolvimento das madeiras vindo de nossas terras por si só justificariam a construção de uma grande parte do sistema de São Paulo – Rio Grande” (apud GAULD, 2006, P. 217).

De acordo com Farquhar, para complementar seu desenvolvimento, adquirem ainda duas propriedades para a exploração da madeira nas proximidades de Três Barras, contando com 220.000 hectares. Nessa área, “foi construída uma serraria, com capacidade para produção de 10.000 a 12.000 metros cúbicos por mês de pranchas e vigas”, destinadas a construção civil, principalmente do Sudeste (PROGRAMA FARQUHAR, s/d, p. 10).<sup>71</sup>

A *Lumber* também adquiriu terras na região do Contestado, com a ajuda do dono da propriedade de Três Barras, Affonso Alves de Camargo, que acabou sendo incorporado pelo *holding*, tornando-se o representante na questão de colonização e terras. Depois de conquistado a propriedade, expulsaram os moradores, levando ao impasse do conflito.<sup>72</sup>

Ainda em vista da tríade, no estado de São Paulo, o *holding* desenvolveu atividades financeiras e investiu em diversos ramos econômicos. No trajeto da linha da Sorocabana, criaram o frigorífico em Osasco (SOROCABANA, 1918a, p.16-17).<sup>73</sup> Victor Valla, referenciando a produção da desse empreendimento, salienta

Nunca houve a histórica econômica do Brasil, um desenvolvimento tão rápido de exportação de um produto novo como o caso de carne congelada. A exportação de carne por frigoríferos era de 2,7 milhões de quilos em 1913, subindo para 19, 7 milhões de quilos em 1914 (VALLA, 178, p. 78).

Aparentemente, as atividades e empreendimentos estavam funcionando. Alcides Goularti Filho (2009, p. 108) descreve que durante esse período as estradas

<sup>71</sup> Existem alguns estudos referentes a esse empreendimento. Ver VALENTINI, 2009.

<sup>72</sup> Em uma visita à região em 2016, foi possível notar que construíram uma memória local a fim de apagar o ocorrido. Após os anos de 1920, mais efetivamente nos anos de 1930, Vargas estimulou a vinda de Austríacos e Alemães para o local. Essa ocupação buscou apagar os vestígios locais, como moradias e quaisquer referências aos chamados de “caboclos”. Constituiu-se uma memória de mito fundador por parte dessas culturas que inclusive criaram diversas festas locais como o Oktober Fest.

<sup>73</sup> Cabe salientar que a parte de colonização em São Paulo não é efetiva (CORREA, 2014, p. 110).

do Sul, sob administração da BRC, mantiveram a expansão dos trilhos dentro do prazo, conforme acordado nos contratos de concessão. Por volta de 1913, o grupo dominava uma enorme quantidade quilométrica de linhas férreas, não apenas no Brasil, mas em vários países sul-americanos, conforme pode ser visto no mapa abaixo:

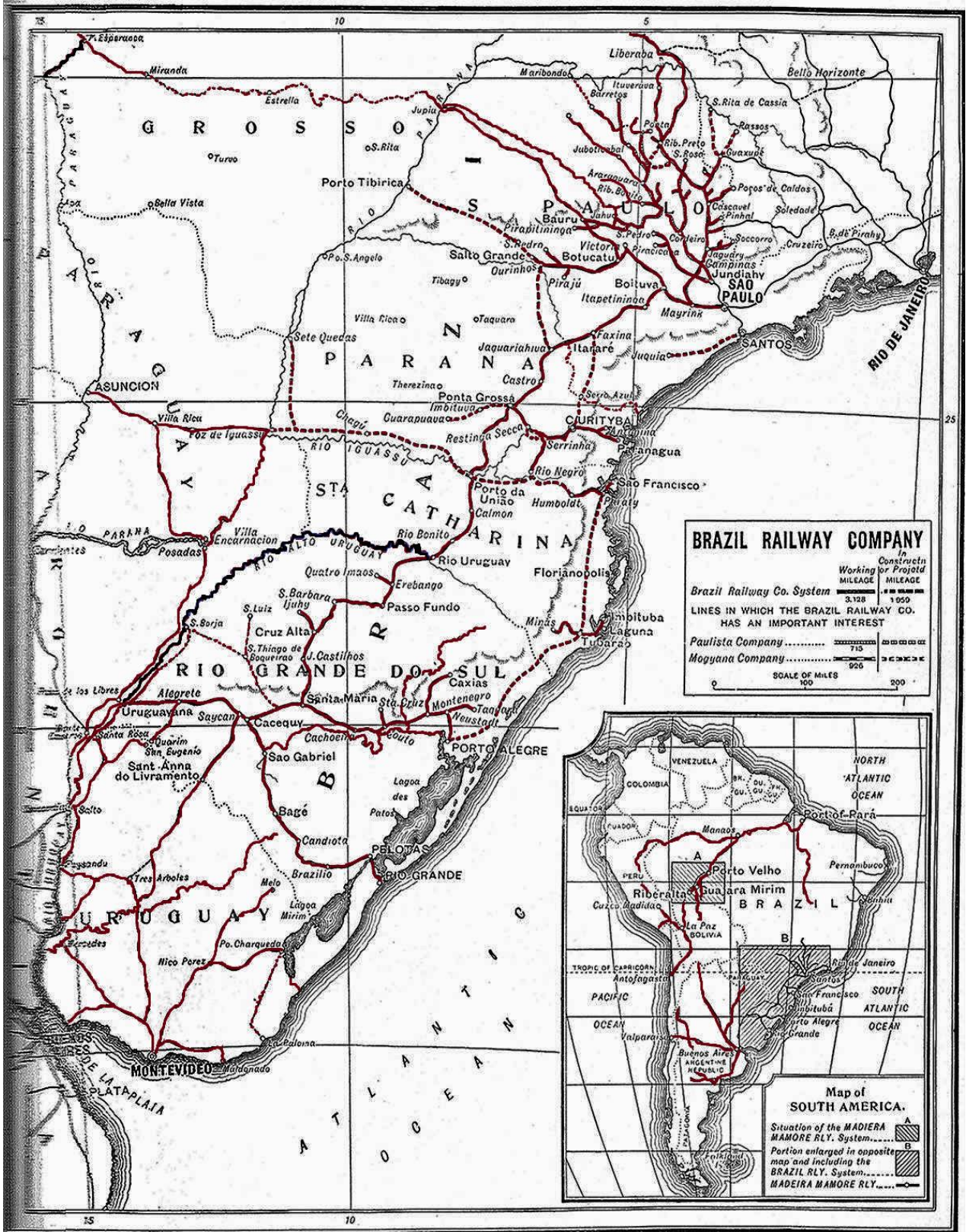


Figura 1: Linhas da Brazil Railway Co. (ferrovias que fazem parte do holding) Fonte: LLOYD. 1913:

Valendo-nos de uma imagem do próprio período, destacamos as principais linhas em vermelho. Ao observá-las, fica muito evidente que a proposta baseada nos estudos de Bryan estava se consolidando. Conforme já descrevemos, havia o domínio de linhas no Uruguai, além da Argentina, Bolívia e Paraguai. Essas linhas fora do Brasil se integravam às linhas da São Paulo – Rio Grande, ou estava previsto tal ligação por meio de expansão dos trilhos, conforme podemos notar (linhas tracejadas representavam obras em andamento). O gigantesco complexo de linhas ainda se complementava com transporte fluvial e também com as linhas do Norte, também destacadas no mapa.

Nesse momento, para manter o bom funcionamento de todo esse aparato, havia uma tentativa em manter a boa relação com os representantes republicanos. A BRC buscava responder a todos os pedidos dos governantes e corpo técnico, mas sempre mantendo a perspectiva de resultados positivos para seus negócios. Um exemplo a ser citado é novamente o do arrendamento da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Por meio do Decreto nº 7.928, de 31 de março de 1910, a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande assumia a gestão dessa empresa. Em contrapartida, o grupo teria acesso a uma zona carbonífera, que passa a ser efetivamente explorada a partir de 1915 (KROETZ, 1975, p. 40).

Ainda em relação a São Paulo - Rio Grande, podemos também citar o esforço em terminar dentro do prazo a expansão dos trilhos almejada e proposta pelo Governo. Em 1910, cumprindo sua parte, a empresa terminava o ramal de Santa Catarina, o Trecho de Porto União-Rio Uruguai. Com o fim das obras, a linha Itararé-Rio-Uruguai totalizava 883 quilômetros de extensão (GOULART FILHO, 2009, p. 109).

Isto também fica evidente na atuação em São Paulo. Em 1911, a *Sorocabana Railway* trabalharia em conjunto com os planejamentos e propostas da SACOP. Quando foi necessário, baixou-se o frete de diversos produtos agrícolas, transportaram-se produtos importados e pesquisadores gratuitamente, principalmente os voltados à pecuária. A pedido dessa Secretaria, a *Sorocabana Railway Co.* foi a primeira, dentre as grandes, a criar os vagões escolas, voltados ao ensino técnico e divulgador da pecuária e agricultura voltada à policultura. O transporte e relocação de imigrantes também foram desempenhados pela

companhia. Contudo, em relação à colonização a ser realizada por parte da Sorocabana, como proposto no contrato, nada foi desempenhado. Não houve, nos gastos da receita, qualquer menção à colonização até então (CORREA, 2014, p. 104-105).

Ainda criaram trens de passageiros noturnos, também para as viagens sentido Sul do país. Durante o ano de 1912, a Sorocabana acusou um aumento de passageiros de 21,07% em relação ao ano de 1911, e de 82,68% em relação a 1907, atingindo o número de 1.426.398 passageiros. O transporte de mercadorias em toneladas também aumentaria. No ano de 1912, o Relatório do Tráfego demonstraria que teria um aumento de 25,54% em relação ao ano de 1911 e de 72,19% em relação ao de 1907 (CORREA, 2014, p. 107).

Tais aumentos se deram graças ao tráfego mútuo, e a relação de São Paulo e Paraná.

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

Com as possibilidades positivas à atuação do *holding*, com a ajuda de Teixeira Soares, o grupo ainda iria adquirir um montante significativo das ações da Estrada de Ferro Mogiana e da Paulista. Sendo que no ano de 1914, possuía 161.401 ações da Paulista e 103.133 da Mogiana (FORBES, 1915).

Com essa quantidade de ações, o grupo conseguiu direito de participar da diretoria de ambas as empresas, a que mais empenhou em controlar a gestão foi a Companhia Paulista. Para tanto, escolheram um aliado, o engenheiro Luiz Pereira. Em carta, Farquhar explica a situação:

You Will quitly discover that is no good will between the Prado group, representing the Paulista Railway and the Nogueira group representing the Mogiana Railway, although by the controlling influence we bold in both Companies and have patchd up a temporaty truce betwen then. The only point in wich they many be in any settled agrément is in hostility towards ourselvs. You will also find that the friends os Rodriguez Alves, Bernadino de Campos, Tibiriça, Albulqueruqe Lins, represent distinct parties inicial to one another and only agrément at times on certai political questions. (FARQUHAR, 1913, p. 1-2)

O que demonstra conhecimento do funcionamento da política das empresas e do Brasil, reforçando a ideia de que transitavam dentro da política nacional.

Para traçarmos um panorama mais geral, em 1914, a *Brazil Railway Co.* possuía de ativos,

40% do capital ação da Paulista  
 25% do capital ação da Mogiana  
 100% do capital ação da Sorocabana  
     Debentures Sorocabana 5% 16.500.000 FF  
     Adiantáveis 9.000.000FF  
 95% das ações da SPRG  
 100% das ações da Paraná  
 100% dos debentures da Paraná  
 66% do capital acionário da Cie Auxiliaire  
 100% de todas as ações da Companhia de E.F. Uruguay  
 25% de todas as ações da Central Uruguay  
 50% de todas as ações da Madeira – Mamoré  
 100% da Southern Brazil Lumber  
 100% da Brazil Cattles and Packing  
 90% das ações privilegiadas do Porto do Rio Grande do Sul  
 100% das ações ordinárias do Porto do Rio Grande do Sul  
 96,5% das ações privilegiadas do Porto do Rio de Janeiro  
 81,5% das ações ordinárias do Porto do Rio de Janeiro  
 (REORGANIZAÇÃO BRC, 1915).

De modo mais amplo e detalhado,

#### A) Revenus de Portfeuille

137.696 ações de Companhia Paulista à 12% =	220.000 £
107.093 ações da Companhia Mogiana à 10% =	142.700£
Diversos Títulos: Fundos de reservas de 173.000 obrigações 42% (190-1912)=	4.000
20.00 ações privilegiadas da Sorocabana Ry Co. 6% =	24.500
79.360 ações ordinárias da Sorocabana Ry Co 38% =	57.000
825.000 First debentures da Sorocabana Ry Co 48% =	37.100
560.000 Second Debentures da Sorocabana Ry Co 5% =	6.100
35.200 ações da Companigne Auxiliaire de Chemins de Fer 7% =	48.000
1.063.000 notes 6% Brazil Development & Colonization Co. =	59.900
750.000 notes Madeira Mamoré Railway Co. =	49.000
400.000 obrigações da Madeira Mamoré Railway Co. 6% =	9.000
263.500 obrigações da Madeira Mamoré Railway Co. 5,5% =	19.000
75.000 Notes Porto of Pará 7% =	49000
900.000 First Debentures Paraná Railway Co. 6% =	45.000
1.1150.000 Bonds Brazil Land Cattle & Packing Co 5% =	57.500
20.000 ações ordinárias Southern Brazil Lumber Co. 10% =	49.400
1.058.000 obrigações Southern Brazil Lumber Co 5% =	49.400
25.000 ações ordinária Southern Brazil Lumber Co =	49.400
1.370.000 Notas da Bolívia Development & Colonization Co. 5% =	68.300
1.345.000 Bonds Uruguay Railway Co. 4,5% =	55.200
314.000 Debentures Trnsparaguayan Railroad 5% =	13.400
50 obrigações "O Paiz" =	200
1.229 ações da Companhia Port du Rio de Janeiro =	1.900
40.000 ações da Cia das Docas do Rio de Janeiro =	1.900

Total = 1.017.200

B) Profits de Construction & Diverses

Construction São Paulo Rio Grande=	260.000
Construction Itaicu – Campinas =	7.500
Construction Port Rio Uruguay =	2.500
Construction Cie Auxiliaire =	2.500
Commission de 6% sur material Porto Tibiricá =	5.000
Commission de 7% sur material Cie Auxiliaire =	2.000
Commission de Garantie 1% sur avances Cie SPRG =	3.700
Commission de Garantie 1% sur avances Madeira Mamoré =	3.000
Commission emission obligations SPRG =	5.800
Interets divins em Banque =	<u>6.500</u>
	36.000
Benefice sur emission de £ 1.600.000 obrigações Madeira Mamoré 5%=	<u>130.000</u>
	166.000

Total = £ 1.183.200

C) Affermages

Commission sur contract de Gerance Port du RJ à Cia das Docas =	60.000
Deficit Affermage Sorocabana =	15.000
Deficit Affermage Parana =	40.000
Deficit Affermage Cie Auxiliaire =	memorie
Deficit Affermage SPRG (75% déficit Thereza Cristina)	30.000
Deficit Affermage Nord Parana = (memorie)	85.000
À deduit =	25.000
Total de Ressources =	1.158.200

Interets e Commissions sur Avances Contract

A) Banques etrangeres au groupé

Avances renbourseés 1913

88.000 South America Trust – Caisse Ale d' Reports =	4.300
30.000 South America Trust – Swiss Bankverien =	
500.000 Schouder & Co. (Bolivia Development)	memorie
1.000.000 Banque Anglais =	54.800
50.000 Manchester Bank=	800

Avances em Cours au 31 decembre 1913

210.000 Bank of Scotland =	14.500
200.000 Bank of Scotland =	6.000
240.000 Sudameris, São Paulo =	25.000

B) Banques du Groupe (Interes 4% )

Avances renbourseés 1913

1.000.000 Societé Générale & Banque de Paris & des Pays Bas =	33.000
500.000 Societé Générale & Banque de Paris & des Pays Bas =	3.700

Avances em Cours au 31 decembre 1913



700.000 Societé Générale & Pays Bas =	28.000
70.000 Speyer Brothers Loewestein & Banque Française =	24.700
52.5000 Speyer Brothers Loewestein & Banque Française=	
328.000 Societé Générale & Pays Bas 9 Por Rio Grande do Sul =	memorie =90.000
	Total = 196.000

Fonte: BRAZIL RAILWAY CO, 1914

Visto isso, nota-se que havia uma grande diversidade de empreendimentos. Em vista de que parte desse capital foi levantada na Bolsa de Valores de Paris, Ana Lanna salienta que o número de títulos negociados nessa praça passou de 26 em 1880 para 114 em 1914. Dos valores de francos investidos na América Latina, houve um aumento significativo até os anos de 1910. Em 1912, o Brasil seria alvo de 700.000 fr., sendo que 25% estavam concentrados em investimentos da BRC, algo expressivo de ser referenciado, já que pouco aparece na historiografia (LANNA, 2005, p. 18).

Em relação a essa porcentagem, podemos nos valer do exposto por Flávio Saes (1988):

**Tabela 8: Capitais Franceses investidos da BRC.**

<b>Brazil Railway Compay</b>	- ações privilegiadas 55.000.000 FF - ações ordinárias 3.000.000 FF - obrigações 146.500.000 FF - bônus 104.000.000 FF - dívida flutuante 34.200.000 FF
<b>Sorocabana Railway</b>	- obrigações 38.300.000 FF
<b>Cia. São Paulo-Rio Grande</b>	- obrigações 282.000.000 FF - dívida flutuante 17.700.000 FF
<b>Norte do Paraná</b>	- obrigações 2,000.000 FF
<b>Cie. Auxiliaire des Chemíns de Fer</b>	- obrigações 27.000.000 FF - bônus 12.600.000 FF - dívida flutuante 3 .000.000 FF

Fonte: SAES, 1988.

Em relação aos demais negócios, como o da colonização, aparentemente também estava em pleno funcionamento. De modo efetivo, ocorreu principalmente na região de Santa Catarina. Sobre isso, Boris Fausto ressalta que, próximo à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, houve um grande aumento populacional por conta da colonização particular, mais especificamente da *Brazil Development and Colonization Co.* Salienta que essa empresa, além de se tornar uma loteadora,

acabou criando um mercado de lotes para outras empresas e companhias colonizadoras. Além disso, a própria companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande teria criado colônias, principalmente com pessoas recrutadas para o trabalho de expansão das linhas, como por exemplo, Cananéia em 1911 e Irati, 1910 (FAUSTO, 1989, p. 136-142).

Não obstante, Kroetz (1975, p. 22-23) observa que “fixação e ocupação efetiva desta zona somente se concretizou a partir de 1913, com a Brazil Development and Colonization Company, subsidiária da Brazil Railway Company que havia, com o contrato da construção da ferrovia, obtido a concessão de terras às margens dos trilhos”. Esse pesquisador ainda completa que, na Zona do Rio do Peixe, a *Brazil Development* estabeleceu nove núcleos coloniais: Herval, Rio Capinzal, Savoia, Rio do Peixe, Capela, Rio Uruguai, Rio Bonito, Rio das Pedras e Rio das Antas. Foram atraídos imigrantes alemães, posteriormente poloneses e italianos, oriundos de outros estados (Rio Grande do Sul e Paraná). Ao se fixarem, passaram a desenvolver a policultura e pecuária. A produção dessa região passa também a crescer. Por volta de 1915, a policultura teria atingido uma importância de 78:252\$000 (347 mil quilos) e a pecuária 36:605\$000.

Ao analisarmos esses resultados, à primeira vista, cria-se a falsa impressão de que tudo corria bem. Ao se corresponder positivamente com os anseios republicanos, aceitado e acatando aos interesses do Governo, assim como do corpo técnico, o *holding* criava um resultado positivo da relação Público-Privado, pois até então, funcionavam as propostas de desenvolvimento estrutural: as ferrovias funcionavam, a colonização estava em andamento e a economia se dinamizava.

Contudo, ao observarmos o Relatório de Balanço Geral da BRC, notamos que no ano de 1914 havia um déficit de grandes proporções.

<u>RECEITAS e DESPESAS GLOBAIS DE OPERAÇÃO</u>		
<u>Ano de 1914</u>		
Mudança adotada nas tabelas referentes a cada rede		
.....		
1 -	Receitas de operação	37.041:605\$
2 -	Despesas de operação	-24.591:009
3 -	Receita de Operação Líquida	12.450:596
4 -	Adição de Garantia de Juros	9.203:799
5 -	Total	21.654:395
6 -	Dedução de cotas do Governo	- 8.292:308
7 -	Saldo de Operação Líquido	<u>13.362:087</u>
8 -	Receitas diversas	64:461
9 -	Receita de Operação Líquida (moeda brasileira)	13.426:548
10 -	Receita de Operação Líquida (moeda dos USA)	\$4.197.960
11 -	Receitas de Outras Fontes	133.578
12 -	Receita Global Bruta	4.331.538
13 -	Dedução de Encargos fixos	- 6.000.749
14 -	Receita Global Líquida	- 1.669.211
15 -	Dividendos	- 965.422
16 -	Saldo de arrendamentos da Brazil Ry Co	- 2.634.633
17 -	Adição de conta da Brazil Ry Co portfólio de ações, obrigações, etc	1.608.505
18 -	Resultado Líquido da Brasil Railway Company	<u>- 1.026.128</u>
<p>N.B. A emissão de Réis e Cents mostra pequenas diferenças na coluna de unidades.            Para a conversão em Dollars E.U.A. Libras Sterlinas e Franco adotaram uniformemente a taxa de câmbio de: £1=\$4.86 e Fr 1.00 = \$0,20</p>		

Fonte: FORBES, 1915.

Analisando os números expostos, notamos inicialmente que as receitas de operação são positivas, mas ao final, com as reduções de cotas, encargos e pagamento de dividendos, mesmo com a adição recebida de lucros de ações de outras empresas (Paulista, Mogiana, entre outras), o resultado é negativo. Tal fato aumenta ainda mais a complexidade da compressão da *Brazil Railway Company*. De

um lado, o grupo mantinha resultados efetivamente positivos, já que correspondiam aos anseios e consolidavam as propostas do Governo, por outro lado, a operação econômica começava a fracassar. Contudo, cabe-nos uma melhor análise desses resultados.

A fim de compreendermos essa questão, primeiramente devemos levar em consideração que diversos empreendimentos que essa gestão adquiriu eram de lucros em longo prazo. Como, por exemplo, a *Lumber* que viria a gerar saldos apenas a partir de 1916. Contudo, acreditamos que o Grupo sabia desses riscos, uma vez que diversos empreendimentos adquiridos por meio de concessões ou controle acionário eram deficitários desde o princípio. Para tanto, havia um plano de gestão de unidade. Todos os empreendimentos teriam um lugar dentro do planejamento global do *holding*, o que vem ao encontro do que denominamos como a tríade (ferrovia, “indústria” e colonização).

Nesse sentido, analisando o Balanço demonstrado anteriormente, caberia a compreensão de que tal estratégia era falha, já que estavam em déficit. Até certo ponto, realmente era uma estratégia com falhas, sendo de fato uma das responsáveis pela complicação da situação econômica da BRC, algo que veremos mais a frente. Mas, se voltarmos nossa visão ao lucro conquistado pelo grupo do capital fundador, é possível afirmar uma situação inversa.

Para tanto, acreditamos que de fato a *Brazil Railway Company* gozava de certo renome e garantia no mercado internacional, somado à mesma característica de algumas outras subsidiárias, como a Sorocabana. Considerando isso, podemos concluir que existia facilidade em levantar capital, já até mesmo explicitado anteriormente, como o caso da *Port of Pará* e Sorocabana. Além disso, fica evidente que manter a boa relação com o governo fazia parte dessa mesma estratégia, pois favoreceu para conseguirem o máximo de empreendimentos possíveis, garantindo a parte certa do grupo fundador com as ações.

Ao se referir sobre o capital do grupo fundador, Amaury Gremaud contribui para a nossa compreensão. De acordo com ele, teriam sido distribuídas ações para o grupo Fundador em nome de rendas futuras, no valor de aproximadamente US\$100.000.000. Valor esse dividido e adquirido pelas subsidiárias:

US\$ 10.000.000 na Sorocabana Railway Company

US\$ 25.000.000 na Brazil Land Cattle & Packing Co.

US\$4.500.000 na Southern Brazil Lumber Colonization

US\$5.000.000 na Brazil Development & Colonization

FF 30.000.000 Cie du Port du Rio Grande

US\$ 11.000.000 na Madeira Mamoré Railway Co.(GREMAUD, 1992, p. 185)

Já as adquiridas pela própria BRC:

US\$ 10.000.000 da Sorocabana Railway Company

US\$ 23.961.000 na Brazil Land Cattle & Packing Co.

US\$4.500.000 da Southern Brazil Lumber Colonization

US\$5.000.000 da Brazil Development & Colonization

FF 1.224.000 da Cie du Port du Rio Grande

US\$ 5.500.000 na Madeira Mamoré Railway Co.

E pela Brazil Development & Colonization

FF 27.400.000 da Cie du Port du Rio Grande (GREMAUD, 1992, p. 185)

Esse montante seria o chamado “lucro fundador”. Ou seja, era o montante garantido para quem havia fundado o Grupo, sendo os mesmos que desempenhavam a Direção da BRC. Nesse sentido, quando necessário e oportuno, alguns membros foram incluídos como fundadores tardiamente. Isso atraía muito e cremos que não era sigilo, já que gerava até mesmo disputas, principalmente entre os membros do governo. Em uma carta de Carlos Sampaio à Teixeira Soares, já no ano de 1915, em que reclamava que já não era membro da Diretoria, comenta que estava cansado de ouvir engenheiros se lamentarem de não fazerem parte desta para ter as vantagens que tinha os membros, como por exemplo, Geraldo Rocha (Cf. SAMPAIO, 09/10/1915).

Em vista desse lucro garantido aos fundadores, devemos também levar em consideração que diversos empreendimentos possuíam garantia de juros. Talvez aqui esteja o fato de focar em grande parte em empreendimentos ferroviários, já que várias estradas de ferro ainda possuíam garantias do governo federal e estaduais.

Analisando as correspondências trocadas entre Carlos Sampaio (representante da BRC no Brasil e exterior) com Percival Farquhar, notamos diversas conversas sobre a procura de empreendimentos ferroviários com garantias de juros. Em um telegrama, Farquhar comenta à Sampaio:

Refer to your telegrama of 5th does it refer to the railway connecting Rio Paraguay Rio Guaporé? Will constructo if it is certain receive 4%gold Government bonds of wich proceeds wil cover real cost it will cost mouch mre than 40 contos fold per kilometer. Will construct railway from Rio Abuna to Villa Thaumaturgo if it is certain wil receive Government bonds of wich proceeds will cover real cost wich will be more than 80 contos gold per kilometer on account of the difficulties climate laboures numerous long bridges high embalaments on account of districts fooded rain season Railway will cross all affluents Ro Aquiry Rio Perus some Rio Juruá you must remember Madeira – Mamoré Railway will cost at least 100 contos gold per Kilometer (FARQUHAR TELEGRAMAS, 1910)

A garantia de juros era capital certo ao grupo. Nesse sentido, novamente é possível compreender o porquê de acatarem aos pedidos e cumprirem boa parte dos prazos de expansão de linhas estipulados pelos governantes e corpo técnico. Afinal, os pagamentos eram feitos baseados nas medições e conclusões de etapas.

Sobre isso, Renato Nodari, em seu estudo sobre a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, salienta que também havia uma estratégia de baratear os custos da construção, evitando gastos com túneis, obras de artes e pontes, além de alongar o percurso, já que a garantia de juros era baseada na extensão:

Outro artifício empregado pela companhia era alongar o percurso da estrada, pois assim receberia maior titulação de terras em concessão, uma vez que o cálculo era feito com base na extensão da linha. Percorrendo-se a ferrovia, comprova-se tais observações. [...] Também a pressa em concluir a ligação com os trechos já construídos levou a fazer várias pontes em madeira, de forma provisória, economizando material mais caro, uma vez que as estruturas metálicas eram feitas com material importado da Grã-Bretanha (NODARI, 1999, p. 90).

Não obstante, a historiadora Ana Lúcia Duarte Lanna (2005, p. 12), ao descrever que o grupo não teve nenhum controle sobre o capital gasto, faz referência a uma preciosa informação sobre o pagamento dos juros garantidos:

[...] 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% (£9.516.459) do montante referido às garantias acordadas para a totalidade das linhas (os 2.478km). Isto significava que a BRC tinha a receber £790.943 e a construir, 1.069 km. Mantido o nível das despesas efetuadas, seriam necessários, para concluir a obras, mais £4.489.585. Estes números indicam a impossibilidade de conclusão do traçado proposto, pois havia unanimidade em afirmar que, sem as garantias governamentais, nada se construiria (LANNA, 2005, p. 108-109).

Em vista das explanações de Ana Lanna, fica evidente que, além da falta de controle dos gastos, o grupo havia conseguido adiantamentos dos pagamentos. Por sua vez, tal fato nos leva a duas reflexões importantes. A primeira era de que a relação positiva com o Governo estava de fato consolidada e a estratégia em corresponder seus anseios e propostas havia sido acertada. Isso pode ser comprovado uma vez que, mesmo já apresentando resultados econômicos negativos em algumas empresas concessionárias e essa situação em 1914, em diversas situações o grupo ainda mantinha relatórios de inspeção a seu favor.

Nesse exemplo explicitado por Lanna, o Relatório do Inspetor para compreender a situação se colocou inicialmente desfavorável ao *holding*, que pedia o aumento da garantia e seu adiantamento para terminar as obras. Contudo, a empresa alegava sofrer com os impactos causados por ter acabado as obras a todo custo, além dos problemas impostos pela geografia dos traçados propostos, com muitas rampas e curvas, sendo impossíveis muitos vagões diminuindo a renda. Por fim, a Inspetoria entendia que a empresa deveria ser beneficiada. Não obstante, Leandro Kroetz disserta:

Para ressarcir a diferença nos custos dessa construção, o Governo concedeu a Companhia a inclusão no capital da referida linha, da importância retirada dos depósitos feitos em favor do ramal de São Francisco, quanto a esta, o capital foi elevado a 40 contos, o que representou um aumento de 4.650 contos no trecho de Porto União-Hansa (SC) e de 11.900 contos para todo o ramal de São Francisco.

Segundo a Inspetoria Federal da Estrada, foi reconhecido "que a Companhia não poupou sacrifícios para construir as suas linhas nas melhores condições possíveis, pondo de lado erros de administração que se sucederam desde 1907 e que sobrecarregaram o custo das linhas com despesas que não puderam ser justificadas perante a Fiscalização".

O Governo aceitou a exposição de motivos da Companhia propostos na justificativa, concordando em garantir o capital de £9.516.964 (KROETZ, 1985, p. 70).

A segunda reflexão é a participação de membros do Governo e corpo técnico dentro das atividades da *Brazil Railway*. O que nos leva a compressão da demora em romper os contratos com o grupo. Não foi ao acaso que em contratos importantes, como o da concessão da Sorocabana, o Governo dos estados era colocado como sócio no empreendimento. Além disso, próprios inspetores fiscais, muitas vezes, foram incorporados às atividades do grupo, conforme evidenciaremos.

No entanto, mesmo com essas prerrogativas a favor e as atividades do grupo na gestão Farquhar se desenvolvendo, a *Brazil Railway Company* entrou em colapso e, mesmo que tenha demorado, perdeu sua força perante o Governo. Isso levou a necessidade de reestruturação e mudança de gestão, conforme veremos a seguir.

### **Campanha Contrária e crise: a Saída de Farquhar da direção geral**

Para compreendermos como a imagem da gestão Farquhar mudou perante o Governo e o que levou à crise estrutural e econômica do *holding*, devemos nos atentar primeiramente a uma campanha contrária às atividades da BRC que, partindo de empresários que competiam por negócios, ganhou corpo e desfecho nos periódicos da época e também nos discursos parlamentares. Conforme já salientado na carta direcionada ao engenheiro Luiz T. A. Pereira, havia resistência a representação do grupo desde o início de suas atividades, por grupos nacionais e também internacionais.

Nos periódicos, a partir de 1912, intensifica-se o questionamento da *Brazil Railway Company*. Aparecem em alguns jornais de grande impacto, como *O Estado de São Paulo* e *O Comércio*, do Rio de Janeiro, reportagens referentes à administração do *holding* e principalmente atacando a figura de Percival Farquhar. Nesses jornais, haverá uma influência direta dos empresários que já disputavam mercado com o recém-formado grupo fundador da BRC, Eduardo Guinle e Candido Gaffrée, além da forte influência dos grandes e tradicionais cafeicultores (grandes



acionários da Companhia Paulista e da Mogiana), que tinham receio do domínio que esse grupo vinha desempenhando de modo crescente no mercado das ferrovias.<sup>74</sup>

Em relação à Guinle e Gaffré, como demonstra Saes, entre 1912 e 1913, a campanha nesses periódicos foi a favor dos empresários nacionais e contra Percival Farquhar. Isso porque o Grupo Farquhar estaria buscando também a concessão da exploração do porto de Santos, que pertencia à Companhia das Docas, desses dois empresários, além de outras atividades de serviços públicos que o *holding* havia disputado e conseguido vencer a concorrência para concessão (SAES, 1986, p. 185-207).

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

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

Quando mal se desenhavam no horizonte os traços do plano machiavelicamente forjado pela ganância dos sindicatos perseguidos pela justiça norte-americana e aqui acolhidos de braços abertos, pela imprevidência, astúcia ou ignorância prática neste gênero novo de negócios financeiros, por meia dúzia de homens que

---

<sup>74</sup>Sobre a Campanha midiática contra o *holding*, *Brazil Railway Co.* Flavio Saes, utilizando diversos periódicos, dedica uma parte de seu trabalho, na qual nos baseamos, à problematização dessa Campanha. Vide: SAES, 1986. Principalmente a partir da p. 185.

se dizem especialistas, concessionários e organizadores felizes de empresas ferroviárias [...], procuravam conseguir todas as melhores ferrovias brasileiras. [...] Tem o governo meios de deter os seus passos e de aniquilar a sua acção danninha e prejudicial aos interesses geraes. O governo annulará as concessões e os contratos de exploração, encampando as vias-ferreas apenas pelo preço nacional das suas ações emitidas, sem ser obrigado a indenização alguma (BRAZIL, 1910, nº8, p.1).

Notamos que, desde o início de suas atividades, esse periódico fez frente às concessões cedidas à *Brazil Railway Company*. Como solução, essa publicação se valeria de algumas propostas também levantadas pela SACOP, como a de encampação das ferrovias. A revista também fará associações entre o favorecimento do governo paulista e a facilidade nas concessões da Sorocabana e de outras.

Já em 1913, *O Estado de São Paulo* comentava sobre a baixa das ações da *Brazil Railway* na Europa.

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

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

Por sua vez, o periódico especializado comenta a questão da baixa, atribuindo-a ao fato de a empresa ter tentado vender diversas ações no mercado europeu e ainda não ser uma empresa bem aceita e conceituada (BRAZIL, 1913, p. 405). Em um número posterior, demonstra o relatório da *Brazil Railway Company*, que trazia dados positivos e teria levado novamente ao aumento do valor das ações na Europa (BRAZIL, 1913, p. 416-417). Ainda demonstram, durante os anos de 1913 e 1914, alguns discursos de parlamentares comentando sobre essa questão. Elucidam alguns poucos discursos que criticavam negativamente Farquhar (BRAZIL, 1913, p. 118 -119).

No decorrer dessas reportagens, essa revista levanta também o receio econômico e de segurança nacional sobre a possibilidade desse *Trust* causar problemas. O receio relacionado à segurança nacional estaria ligado à necessidade de criar um planejamento de viação geral, que visasse à ligação dos diversos estados brasileiros, principalmente os tidos “sertões”. A revista vai um pouco além,

baseada no plano de viação proposto por Paulo Frontin, propõe um plano de viação pensado a partir da facilidade de deslocamento e segurança militar. O receio e a crítica desse periódico estariam voltados para a possibilidade de haver um plano norte americano de dominar toda a América do Sul, o que ficaria fácil, uma vez que, a grande maioria das ferrovias supostamente pertencia a um estadunidense, Percival Farquhar (BRAZIL, 1912, p 284-286).

Por seu turno, o receio econômico se dá ao encontro do que compreendemos ser um dos fatores que mais irá prevalecer para a mudança de ideia do governo sobre a atuação do *holding*. Tendo em conta que boa parte do sistema ferroviário fazia parte de um único empreendimento, a *Brazil Railway Company*, e este, nos anos de 1914, não ia bem economicamente, caso viesse a falir, causaria um enorme problema financeiro, deixando dividendos com instituições financeiras internacionais, o que poderia manchar o nome dos empreendimentos ferroviários brasileiros e acabar com as possibilidades de levantamento de capital. Outro receio consistia no fato de que, por se tratar de um investimento norte-americano, irritaria os países europeus, que poderiam cortar seus investimentos no país, principalmente em São Paulo (BRAZIL, 1914, p. 29-30). Esse receio vai ao encontro do que comentamos sobre haver partidários à hegemonia do capital britânico.

Mesmo em outros países houve pressão sobre a forma de atuação da gestão Farquhar:

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 (LANNA, 2005, p. 17).

Porém, mesmo afetando em partes a imagem da BRC no Brasil, essa campanha não foi responsável pela instituição da crise do Grupo que acabou levando à retirada de Farquhar da direção e frente dos negócios. O que de fato impactou foi uma crise econômica. Contudo, acreditamos que essa campanha em periódicos acabou contribuindo para aumentar, ou mesmo confirmar, alguns dos receios de parte do corpo político nacional.

A fim de compreendermos melhor, devemos levar em consideração que essa campanha representava já a fala dessa parte que receava ou se sentia prejudicada pela atuação da BRC. Isso porque, os periódicos citados, como por exemplo, *O Estado de São Paulo*, conforme já elucidamos, representava o interesse dos cafeicultores, que se viam ameaçados pela atuação do grupo. Seus receios não eram em vão, já que o *holding* consegue comprar a maioria das ações da Paulista e Mogiana. Além disso, vale ressaltar que *O Estado* e *O Comércio* também eram favoráveis ao grupo das Docas de Santos, o que justificava as críticas.

Em relação à *Brazil Ferro-Carril*, devemos levar em consideração a representação desse periódico especializado. A composição de seus membros e contribuidores era de engenheiros, em grande parte membros do Clube de Engenharia. O fato de que o *holding* havia introduzido engenheiros estrangeiros para a realização de trabalhos, gerava um atrito e disputa de mercado. Além disso, possivelmente as críticas foram uma forma de pressão para chamar a atenção de Farquhar e do Grupo, algo que funciona, já que ao analisar números posteriores, vemos anúncios da BRC, além de que alguns colaboradores foram incorporados.

Esse periódico ainda abria espaço em suas edições para textos de membros do governo, o que possivelmente explicava alguns editoriais, como os receios de segurança nacional e do que a possível falência representaria aos olhos das Bolsas de Valores europeias, já que eram preocupações de membros do governo. Nesse sentido, Paulo Queiroz (2004, p.110-113) salienta que nos primeiros decênios do século XX o Governo Republicano demonstrava certa preocupação com a segurança nacional. Haveria preocupação das elites políticas com a integridade do território desde o período imperial, o que persistiu também no período Republicano. Queiroz pontua que os estadistas brasileiros temiam a territorialização do Brasil por qualquer potência industrial. Ou seja, muito similar ou exposto pelo periódico.

Já os periódicos internacionais, como os que se basearam algumas notícias dessa campanha, assim como a francesa, citada por Lanna, podem ser explicadas ao buscarmos compreender a imagem de alguns membros do grupo fundador em outros países. Aqui entramos em outra questão que também contribuiu diretamente para prejudicar as atividades do *holding* nesse período. Para melhor elucidarmos, devemos chamar a atenção para o fato de que Farquhar, ao longo de suas

tentativas de explorar atividades econômicas visando lucros exorbitantes, acabou muitas vezes falhando, criando inimizades e rivais. Além disso, em parceria com outros membros do grupo fundador realizavam negócios que sempre visavam controlar todo um setor, como por exemplo o Grupo Light, em que atuava com Pearson. A atuação desse grupo foi extremamente agressiva em diversos países no ramo dos serviços públicos, vindo a atuar na Europa, onde encontrava grande resistência dos capitais de origem das potências, como Inglaterra, França e Alemanha (Cf. SZMRECSÁNYI, 1986).

Em vista dessas relações, podemos determinar que essa campanha tem importância para confirmar que havia uma disputa de mercado internamente e externamente. E ela acabou sendo criada mais na tentativa de prejudicar as atividades econômicas do que pensando em questões nacionais.<sup>75</sup>

Feitas tais explicações, devemos então nos ater aos problemas que influenciaram de modo mais direto negativamente a BRC e a gestão de Farquhar. Um primeiro impacto a ser compreendido foi o causado pelos conflitos do Contestado e da Primeira Guerra Mundial.

Sobre isso, Delmir Valentini disserta,

Dois conflitos marcantes do início do século XX se relacionam diretamente com a expansão do capitalismo mundial e com a atuação da *Brazil Railway Company* no Brasil. No plano interno, houve a revolta dos sertanejos que vivam na floresta [...] cortadas pela ferrovia São Paulo – Rio Grande e áreas adjacentes, com o desencadeamento do conflito social denominado Guerra do Contestado (1912 a 1916). No plano externo, a Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), evento que, ao eclodir, fechou as torneiras para os investimentos de poupadores europeus, levando a *Brazil Railway Company*, em expansão acelerada, à falência e à queda do império erigido por Farquhar (VALENTINI, 2009, p. 109).

Esses dois conflitos contribuíram muito para paralisar o avanço econômico de praticamente todo o país, principalmente o segundo. Devemos recordá-los e levar em consideração que boa parte da economia brasileira ainda era baseada na exportação do café, que estava estagnada, pois boa parte do mercado nesse

---

<sup>75</sup>Porém cabe salientar que nesse mesmo período iniciavam um processo de internacionalização, que viriam a eclodir durante a Primeira Guerra Mundial, mas é uma discussão mais ampla e que foge a nossa proposta de pesquisa (Cf. HOBBSBAWN, 2011).

período era o Europeu (Cf. SAES, 1984 e 1986; GOULARTI FILHO, 2009; GRANDI, 2011).

Complementando e agravando ainda mais os impactos da Grande Guerra, houve outra questão importante: o modelo de organização e administração do capital. Nessa perspectiva, Luiz T. A. Pereira relata que havia, de fato, um projeto no qual os lucros das empresas de boa saúde financeira, como a Sorocabana, fossem revertidos e investidos em outros empreendimentos. Durante o processo em que era acusado por fraudar as contas da Sorocabana, explicava esse sistema informando como e onde funcionava:

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

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

Esse engenheiro ainda descreve que para tais investimentos, que ocorreram entre os anos de 1913 a 1916, foi necessária a realização de operações financeiras na Europa, o que acabava influenciando nos dividendos dos acionistas (SOROCABANA, 1918a, p. 17).

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

Assim, podemos afirmar que a Primeira Guerra acabou influenciando para que aumentasse a pressão e o temor em diversos empreendimentos no país, não apenas os da BRC. Nesse sentido, parte da historiografia salienta que foi um dos

principais causadores de impactos na grande maioria das empresas férreas brasileiras, principalmente as que transportavam café. De modo geral, acabou em relação à nossa pesquisa, podemos afirmar que impactou a todas, mesmo as grandes empresas que não tinham como principal fonte de suas receitas o transporte do café, como a Sorocabana e a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Conforme demonstramos, em vista da administração financeira do *holding*, estavam interligadas economicamente às outras grandes empresas paulistas, como a E.F. Paulista, a Mogiana, já que parte da receita do grupo era proveniente de seu portfólio. Sendo assim, podemos afirmar que também sofreram fortemente os impactos econômicos da Guerra (Cf. KROETZ, 1985; SAES, 1984 e 1986; GOULARTI FILHO, 2009; GRANDI, 2011 e CORREA, 2014).<sup>76</sup>

Além disso, a Primeira Guerra fez com que as Bolsas e instituições financeiras europeias deixassem de realizar suas operações, agravando ainda mais a forma de atuação da Gestão Farquhar, já que era necessário levantar capital constantemente em vista das despesas do grupo que aumentavam com as diversas obras em execução. Em um primeiro momento, as construções e obras de expansão de linhas garantiram ao grupo um lucro certo, já que muitas delas eram garantidas pelo governo federal e estaduais, por outro acabou criando a dependência de diversos e constantes levantamentos de capitais. A Guerra impediu a continuidade desse processo. Pouco a pouco, a situação econômica da BRC entrou em colapso.

No período anterior ao Conflito, uma possível crise se desenhava. Nas ferrovias do Sul do país, muitos trajetos operavam em déficit. Tal fato se deve primeiramente aos produtos transportados, que tinham baixo valor tarifário. No entanto, o verdadeiro problema estava na forma que as obras foram realizadas. Conforme já salientamos, muitos trajetos foram modificados visando seu aumento a fim de garantir o aumento e acesso das garantias de juros. No entanto, muitos se tornaram inviáveis, com curvas acentuadas, rampas e distâncias demasiadamente excessivas, prejudicando o tráfego e a receita da estrada (Cf. KROETZ, 1985).

---

<sup>76</sup> Com essa crise, ainda podemos chamar ressaltar que nesse mesmo período que os EUA ganham forças para fortalecer os laços e proximidade com o governo brasileiro, já que passa a ser o principal mercado do café brasileiro (VALLA, 1978, p 69-80).

A princípio, apresentar déficits nos relatórios era positivo ao grupo fundador, pois justificava o não pagamento dos dividendos. Além disso, muitas vezes servia de apoio em caso de pedidos de extensão de prazos e adiantamentos por parte do Governo. Ou seja, em muitos casos os déficits eram propositais, simples manipulações dos relatórios. Isso pode ser confirmado em um ocorrido na São Paulo – Rio Grande. Seu Inspetor Fiscal chamava a atenção, em 1913, para possíveis irregularidades nos relatórios da empresa. De acordo com ele, a receita de um dos ramais, que ligavam o Paraná a São Paulo, deveria apresentar balanço econômico positivo, já que, por não ter muito tráfego, alugava parte de seu material rodante à *Sorocabana Railway* e o valor desse aluguel cobria os déficits. No entanto, apresentava o Balanço sem esse aluguel, ficando apenas o déficit de operação (KROETZ, 1985, p. 65-68).

Contudo, muitos problemas estruturais geravam déficits verdadeiros. Do ponto de vista da integração de todo o complexo gerido pela BRC, com o tempo, os déficits menores realmente acabaram prejudicando as estradas com boa saúde financeira, já que o saldo delas servia para cobrir esses déficits, como por exemplo, os gastos com as obras da Madeira - Mamoré. Essa ferrovia, possivelmente, foi um dos empreendimentos mais custosos ao *holding* e, principalmente à Gestão Farquhar, economicamente e em vista da imagem do grupo perante opinião pública (Cf. GREMAUD, 1992, HARDMAN, 2005 e GAULD, 2006).

A soma desses problemas estruturais aos causados pela Primeira Guerra iniciou a mudança de concepção dos membros do Governo em relação ao grupo, que já não conseguia manter a boa relação e acatar todas as propostas e anseios das diretrizes republicanas. A Gestão Farquhar passou a ser questionada, iniciando uma forte pressão por mudanças na empresa.

Por fim, no intuito de melhorar um pouco a situação econômica, como demonstra Ana Célia Castro, Farquhar venderia, em 1915, seus interesses da empresa *Rio de Janeiro Light and Power* e as participações em outras empresas urbanas na Guatemala. De acordo com a pesquisadora, obteve com isto um capital de 30 milhões de dólares, investidos no Brasil na tentativa de salvar outros



empreendimentos (CASTRO, 1979, p. 112). Porém foram em vão, se de fato ocorreram, já que Farquhar seria afastado e substituído por um Reciver.<sup>77</sup>

### 4.3. Mudanças de gestão: do *Reciver* à administração Francesa (1915-1920)

Para prosseguirmos, devemos tentar esclarecer da melhor maneira possível o que acabou ocorrendo. Na gestão Farquhar, o holding conseguiu expandir suas atividades ao máximo, mas em termos de segurança econômica, estava muito frágil. Nesse sentido, devemos inicialmente questionar e elucidar algumas questões. Primeiramente, definir quem decidiu que a gestão de Farquhar não era adequada, já que esteve à frente dos negócios por todo o período. Posteriormente, como se deu essa transição e porque acreditaram que seria necessária.

Para respondermos a primeira indagação, devemos voltar nossa análise para algumas características sobre o *modus operandi* da BRC que até então não haviam sido explanadas. Uma delas se refere à venda de ações. A BRC pulverizou seus títulos e debentures, em bolsas “não tradicionais” aos empreendimentos no Brasil, favorecendo para que muitas mais pessoas pudessem comprar. Além disso, por não lançarem ações, já que essas ficavam nas mãos da Diretoria como parte do lucro fundador, acreditamos que se tenha dado pouco interesse à evolução do negócio, já, por ser um valor menor, A BRC e subsidiárias conseguiam manter o pagamento das obrigações com o levantamento de novos empréstimos, caso necessário. Por isso, acreditamos ter levantado pouca suspeita de que algo poderia dar ou estar errado economicamente, já que também era possível manipular os dados dos Relatórios, conforme demonstramos.

Essa estratégia funcionou até que as crises econômicas causadas pela Guerra se intensificaram e o governo brasileiro deixou de pagar suas obrigações como as garantias de juros, algo considerado como um capital mínimo assegurado

---

<sup>77</sup>Cabe ressaltar que a Guerra ainda causaria outro grande impacto ao grupo fundador. Pearson e sua esposa estavam a bordo do RMS Lusitania, que foi afundado por um submarino alemão em 1915. Por ser uma das grandes personalidades e responsável por levante de capital, acabou contribuindo com o desestruturamento do *holding*. Contudo, não é possível dimensionarmos os verdadeiros impactos de tal fato (Cf. SZMRECSÁNYI, 1986).

para o *holding*. Nesse sentido, Gauld sugere que parte da crise se deu devido ao governo federal não pagar as parcelas da construção da Madeira Mamoré. Em nosso estudo de mestrado, também constatamos que durante os anos próximos à Guerra, não houve pagamentos da garantia por parte da Sorocabana (Cf. GAULD, 2006 e CORREA, 2014). Além disso, em uma correspondência Knox-Little, membro da BRC, comenta que presenciou conversas na França entre membros do governo de financistas de que o governo brasileiro deixaria de pagar as garantias de juros para conseguir manter o *Funding Loan*, sendo necessário com isso, rever os contratos prevendo uma renda complementar (KNOX-LITTLE, 10/08/1914). Ademais, a Primeira Guerra prejudicaria a economia brasileira de outras maneiras, como com a queda das importações, levando a diminuição da arrecadação do governo federal, já que boa parte da receita vinha desse imposto, o que interfere diretamente na não possibilidade de cumprir com os compromissos, como a garantia de juros (Cf. VALLA, 1978, p. 78-79 e VILLELA e SUZIGAN, 1973, p. 311-344).

Entretanto, mesmo que tenha se iniciado uma crise econômica por conta dos motivos relatados, os acionistas não pressionaram para a saída de Farquhar nesse momento. Devemos explicitar que existiam outras possibilidades para manter o capital garantido. A estratégia utilizada foi incluir no portfólio empresas lucrativas, como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.<sup>78</sup> Mesmo não havendo oportunidades de manipulação de informações, ou usá-las como garantia de empréstimos para levantar capitais, essas empresas dariam uma garantia de 12% a 10% de capital investido. Isso enaltece e esclarece os motivos pelos quais o grupo despendeu esforços para conseguir comprar ações desses negócios, pois foram feitos pra manter um caixa fixo. Mas, com a Guerra e a dificuldade em exportar o café, essas ferrovias acabam entrando em crise, contribuindo com o desandar da situação. Porém a situação com esses acionistas segue inalterada.

Contudo, essas situações contribuíram para um fator mais expressivo e influente sobre a crise da Gestão Farquhar, a disputa pela hegemonia do mercado ferroviário brasileiro. Por estarem abalados economicamente e a situação do mercado mundial em crise por conta do Conflito Mundial, favorecia que os grupos

---

<sup>78</sup> Sobre essas empresas Ver: SAES, 1981, GRANDI, 2011.

que disputavam mercado com a BRC pressionasse e aumentasse ainda mais a situação e imagem desfavorável. Em vista disso, devemos retomar a campanha contrária ao *holding* em periódicos nacionais e estrangeiro. Por se tratar de um empreendimento com representantes dos Estados Unidos, jornais favoráveis à Inglaterra passaram a publicar contra a BRC (principalmente contra Farquhar). Mesmo que não tenha influenciado diretamente a opinião pública no Brasil, favoreceu com o aumento da desconfiança de várias instituições financeiras que faziam parte das propostas de levante de capital. Isso fez com que o poder econômico do grupo diminuísse muito. Em uma correspondência a Carlos Sampaio, Percival Farquhar comenta que várias notícias contra ele eram encabeçadas por Gaffré e Guinle, além de representantes britânicos (FARQUHAR TELEGRAMAS, 1912).

Conforme descrito, as notícias teriam ressaltado supostos envolvimento da gestão Farquhar com políticos para conseguirem adquirir concessões, entre outras coisas. Tais notícias, em momentos de incertezas e temores da política em escala mundial, acabaram incomodando os membros das instituições financeiras. Além delas, fez com que o Governo Francês ficasse atento, já que havia um montante enorme de acionistas franceses e instituições desse país envolvidas, que poderiam ser lesadas caso o *holding* viesse a falir. Para compreender esse desconforto, devemos levar em consideração o que significava ao governo Francês a falência e a possível derrocada da BRC. Diferentemente de outras Bolsas, para entrar e levantar capital em Paris havia uma análise minuciosa do Ministro das Relações Exteriores e também da Fazenda (trazendo o cargo à similaridade dos nomes brasileiros).

Ao ter permitido que a *Brazil Railway Company* especulasse em território francês, e se provasse alguma fraude, o Ministro poderia ser considerado envolvido. Não encontramos nenhuma correspondência direta entre algum membro do *holding* e membros do Governo francês. Entretanto, em cartas analisadas, algumas menções a tal relação, no período inicial de criação da BRC e suas subsidiárias. De certa forma, a possibilidade de contato entre grupo fundador e membros do Governo francês fica um pouco evidente, já que no ano de 1914, forma-se uma comissão espacial de importantes personalidades políticas e econômicas desse país para vir ao Brasil analisar as atividades do *holding* em 1915 e os possíveis envolvimento e problemas.

Os Membros da comissão eram todos senadores, ministros, ex-ministros, professores, engenheiros:

Prisident- Pierre Baudin	
Vice- Tony Clauven	
Rappoteur- Jules Chevalier	
Membros:	
L. Anaud	Paul Weins
Ch. Bertenot	Eugene Lacombe
Roger Block	Maxime Laubeuf
E. Blondel	Raphael-Georges Levy
Max Boucant	A. J-J Locherer
L. Daygas	Henri Lovin
León Drowen	Ch. De Meaux
R. de Beacoudrey	Emile Mercier
L. Dubrycadd	H. Moffre
Frandin	Fernad de Bubes Christoff
Hneri Garbe	E. Polland
Ch Seneihon	Henry Vinhan
Conselho jurídico: André Weiss	(OFFICCE NATIONAL, 08/09/1915).

Por meio dessa Comissão, elaborou-se um Relatório, contendo as irregularidades cometidas pela gestão Farquhar, iniciando um processo de pressão de todos os locais em que foi levantado o capital para os empreendimentos do Grupo.

Ainda para complementar essa pressão e os problemas, devemos recordar que além do conflito na região do Contestado, houve também um grande número de mortos na construção da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, repercutindo em periódicos nacionais e internacionais, fatos que, com certeza, contribuíram para pressionar (Cf. HARDMAN, 2005).

No entanto, mesmo sob forte pressão, Farquhar e o grupo fundador ainda conseguem articular uma opção. Decidiram pela saída dos membros diretores e pela instituição de um representante. De início, conseguem alguém próximo, Cameron Forbes, que ainda manterá a participação de Farquhar ativa, mas iniciará um processo de diminuição de atividades econômicas sob o controle da BRC. A principal característica que pareceu negativa à comissão Francesa foi o envolvimento e negociatas políticas (Cf. OFFICCE NATIONAL, 08/09/1915).

Entre os possíveis envolvimento com membros do governo brasileiro, o que mais pesou foi o fato da incorporação de Geraldo Rocha como Representante dentro

e fora do país. O problema elucidado pelos franceses sobre isso era o mesmo apontado pelos os que se colocaram contrários no Brasil. De modo geral, alertavam para o fato de esse engenheiro ter sido o Inspetor fiscal das obras da *Madeira Mamoré Railway Company* durante a gestão Farquhar. Indicavam que em seus relatórios, sempre se colocou contrário às atividades do grupo, sendo muito rigoroso, o que criava ainda mais desconfianças. Por fim, por indicação de Farquhar, teria ocupado o cargo de Carlos Sampaio, que havia se afastado por motivos de saúde para fazer tratamento na Europa.

O caso ainda repercutiu no Congresso Brasileiro: “O fiscal do Governo junto à Madeira – Mamoré, chamada ‘a empresa dos trilhos de ouro’, é hoje o seu representante no Brasil. Foi tão bom fiscal para o fiscalizado que se transformou em seu diretor” (CONGRESSO NACIONAL, 1915). E também nos jornais: “[...] o Sr. Geraldo Rocha deixou de ‘empatar’, pois, S. Exa. condenava as pretensões da empresa e agora não só deixou de ‘empatar’ mas até defende as mesmas pretensões que anteriormente condenou” (BRAZIL, 1914).

Em vista do *modus operandi* dessa gestão, fica evidente que, de fato, Geraldo Rocha havia aceitado a fazer parte dos lucros do capital fundador. Nessa mesma direção, Ana Lanna descreve de modo detalhado tais características e casos, referenciando-os como impobridade administrativa e corrupção, o que concordamos:

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. 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 (LANNA, 2005, p. 36).

A Entrada de Geraldo Rocha ainda repercutiria internamente, entre os membros do grupo fundador. Conforme salientado, esse engenheiro teria entrado no cargo de Carlos Sampaio. Por sua vez, ele foi o único membro antigo a ser retirado

do grupo fundador durante a primeira Gestão. Em correspondência com Alexander Mackenzie, comentava que ele tinha sido escolhido para que fosse considerado o único culpado dessas interferências e negociações, e que não era justo que sua imagem fosse prejudicada. Ainda salienta “Peço-lhe, por isso, que previna o Sr. Farquhar e lhe diga que não posso assistir indiferente essa lucta desigual e que a ele, mais do que a nenhum outro, deve interessar que alguns documentos não sejam divulgados” (SAMPAIO, 23/01/1915).

Em outra correspondência ainda insiste:

[...] é serviço patriótico colaborar para atenuar o mais possível o revez inevitável da Companhia, mas julgo imprescindível, antes de, antes de tudo essencial, a par de moralidade a que acima me refiro, acabar de uma vez com esta verdadeira orgia de honrarias exageradas pagas a um estado maior muito superior às necessidades e de despesas de viagens de comissões que cada dia vem fazer um simulacro de exame dos negócios da Companhia (SAMPAIO, 09/10/1915).

Essas correspondências demonstram que era certa a participação de membros do governo e negociações realizadas por meio de fraudes. Possivelmente essas ameaças não surtiram efeito e provavelmente continuava a ser atacado, já que Sampaio se aproxima da Comissão Francesa entregando documentos e provas contra a Gestão Farquhar e uma proposta de reestruturação da BRC. Por ser um conhecedor pleno do *modus operandi* do Programa Farquhar e da política nacional, acabou contribuindo dando direcionamentos e explicando como funcionava a política nacional.

Nas primeiras correspondências, ao criticar o Programa Farquhar para o desenvolvimento da BRC, propõem mudanças iniciais imediatas:

- a) Reduire le plus possible nos dépenses;
  - b) Resoundid les diferentes questions qué interessent nos chemins de fers et ports;
  - c) Consolider notre situation;
  - d) Developper nos affaires et la nous mittre dans des nouvelles enterprises;
  - e) Tâche de fini tout que possible les questions judiciaires
- (SAMPAIO, 30/01/1914).

No ano seguinte é mais radical,

[...] é condição essencial o afastamento das pessoas que concorreram para este estado melindroso em que nos achamos e

que nesta reorganização, acostumados como estavam a dispor de todos os meios e recursos, não podem sentir a necessidade urgente e muito oportuna de reduzi-los a suas verdadeiras proporções (SAMPAIO, 08/02/1915).

Ainda continua pontuando que a presença de Farquhar era prejudicial, pois por ser o sócio majoritário, fazia com que mantivesse seus próprios interesses sempre à frente e, além disso, era um administrador ruim e conseguiria habilmente convencer as pessoas ligadas a ele, como o *Receiver* Cameron Forbes:

[...] Mr. Farquhar, de cujo talento e capacidade de trabalho ou um dos principais admiradores, só pode ser prejudicial a uma reorganização radical como a que deve ser feita, não só por ser um mau administrador, como também e principalmente porque seus interesses, como maior acionista, o predispõem a uma orientação diferente da que deve convir aos que favoreceram o dinheiro (SAMPAIO, 08/02/1915, p.2).

Em vista disso, propõe que não podiam fazer parte da administração da BRC membros dos Estados Unidos, pois atenderiam apenas aos interesses americanos:

[...] é preciso não esquecer que a Companhia sendo Americana se procure atender a interesses americanos, que, a meu ver, são nulos, ou quase nulos, visto que todos os capitães fornecidos à 'Brazil Railway' o fora pela França, pela Inglaterra e pela Bélgica (SAMPAIO, 08/02/1915, p. 2).

Propõe então montar uma diretoria com um francês, um inglês e um belga, afastando Farquhar completamente, deixando-o sem poder de intervenção. Indica que, para os cargos, deveriam ser pessoas especializadas em áreas necessárias à Companhia. Sugere Quelleneq, "grande especialista em portos", Knox-Little, "especialista em estradas de ferro", e De Decker, grande conhecedor dos contratos, das concessões e das leis brasileiras. Ainda descreve os altos salários pagos às pessoas de confiança de Farquhar (SAMPAIO, 08/02/1915, p. 2-4).

Reafirma a necessidade de corte de gastos e melhor organização, dividindo a empresa em setores por ramo de atividades:

O que me parece mais lógico é conservar a 'Brazil Railway' depois de extremamente reduzido o capital de ações e de effectuar um arranjo sobre o capital debentures, como uma ligação das diversas estradas de ferro que estão sobre o controle, e por outro lado constituir uma companhia francesa do Porto do Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro de maneira a não prejudicar negócios de primeira ordem com outros sobrecarregados de compromissos que impedem o desenvolvimento natural e a defesa daqueles outros (SAMPAIO, 08/02/1915, p. 5).

Em outra carta, salienta o caso de Geraldo Rocha e a necessidade de afastar as atividades do grupo de interferências políticas, pois menciona uma investigação do Tribunal de Contas, uma vez que era fiscal e havia se tornado membro da Diretoria. Salienta também que a escolha do *Receiver*, Cameron Forbes do *general manager*, Mr. Barow e de um *Paternalist*, Mr. Luiz Pereira, era problemática, pois eles eram próximos e pessoas de confiança de Farquhar (SAMPAIO, 09/03/1915).

Por fim, respondendo às nossas indagações anteriores, de modo geral, podemos afirmar que a crise que impactou realmente o grupo e a Gestão Farquhar foi a econômica, causada pela Guerra, somada à interferência de grupos que rivalizavam o mercado brasileiro de ferrovias e serviços públicos, levando a desconfiança das instituições financeiras. Essas, por sua vez, pressionaram. O resultado foi a criação da Comissão Francesa, sendo esta a responsável direta pelo afastamento de Farquhar. A participação de Carlos Sampaio foi essencial para a consolidação dessas mudanças, mas não podemos precisar se sua saída foi por questões realmente de saúde ou pensada, já que havia a necessidade naquele momento em escolher culpados e fortalecer a relação com o governo, o que explicaria sua saída e entrada de Geraldo Rocha. Contudo, ainda cabe-nos a compreensão de qual a intenção dessa comissão e instituições financeiras em afastar a direção que até então administrava.

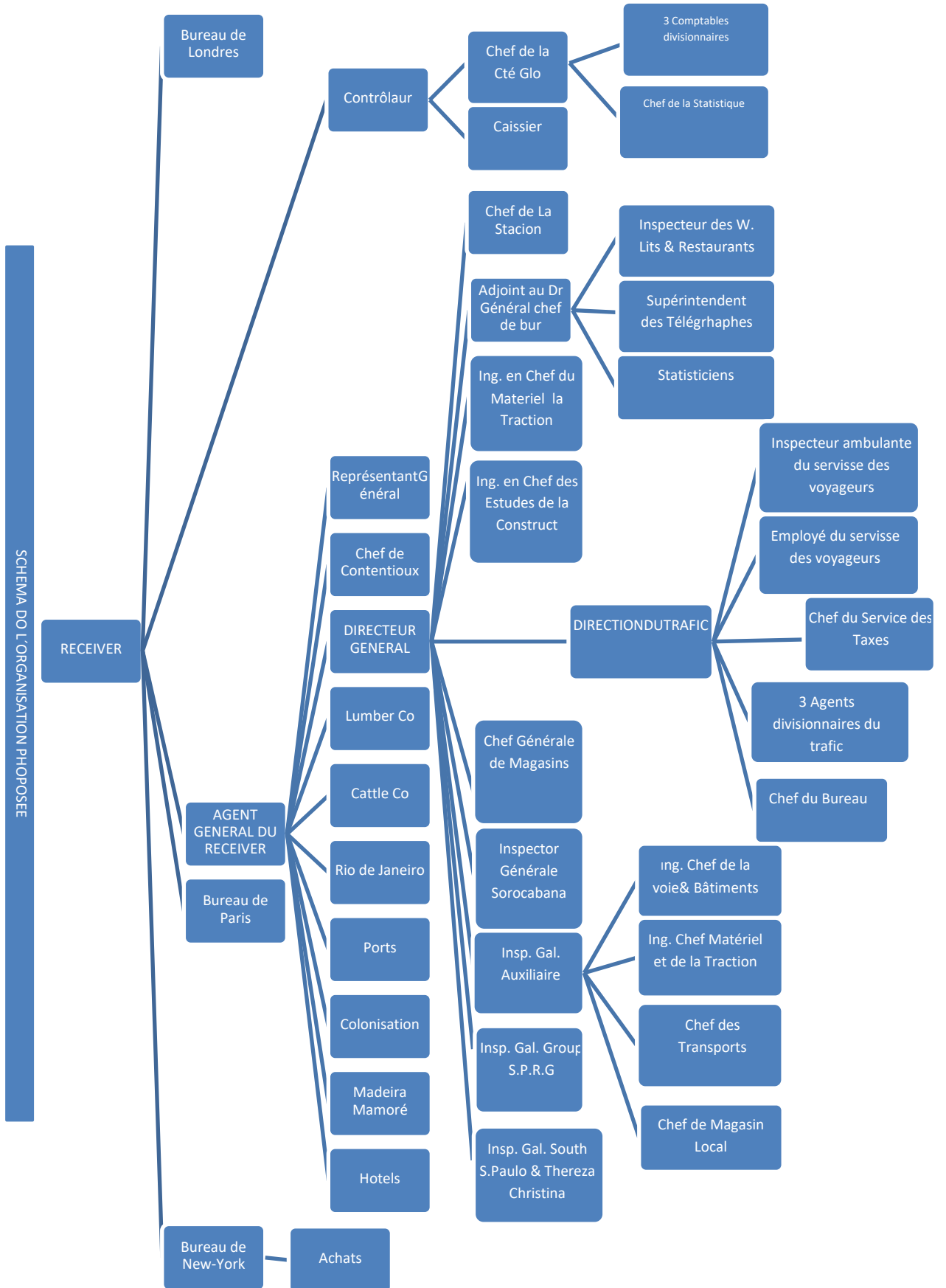
### **Reestruturação e nova administração**

Visto as explicações anteriores, podemos demonstrar quais foram as mudanças após a saída do grupo fundador da direção da BRC. Em linhas gerais, foram as propostas de Sampaio que serviram de guia para a reestruturação da Companhia. Conforme orientado, foi criado um conselho composto por “2 Anglais, 1 Belge et 4 Français” sendo o Presidente Francês. Ainda contava com cinco membros para o *Momité Cojoint*, dois membros para “Assemblée Generale des Actionnaires qui recouvre le droit de nommer un nouveau membe chaque fois que l’interêt d’une serie est transformé em interêt cumulatif”, além de diminuir o capital acionário e cortar empresas que eram deficitárias (OFFICCE NATIONAL, 28/02/1916).



Contudo, de início, mantêm-se as indicações para *Reciver*, e Cameron Forbes assume a chefia da BRC, devendo prestar contas ao conselho, conforme pode ser notado no organograma abaixo:

### Organograma Funcionamento Reestruturação – BRC



Fonte: FORBES, 1915.

Para analisarmos o esquema proposto no organograma acima, acreditamos ser viável a comparação com a do Grupo fundador, liderado por Farquhar. Para tanto, partiremos das análises propostas por Alfred Chandler (1999, p. 137- 187), em que divide a história da atividade ferroviária nos Estados Unidos em partes baseando-se, entre outras características, nos modelos e formas de administração das empresas. Em vista das características da divisão proposta, cremos ser muito similar à diferença entre a Gestão de Farquhar e com o *Reciver*. Por um lado, Farquhar seria um representante aos moldes do período que Chandler descreve em que se desenvolveram grandes aglutinações, formando grandes cartéis. Durante os finais dos anos de 1870 para 1880, grandes empresas ferroviárias, que outrora teriam cooperado para manterem a boa saúde financeira, acabaram competindo e absorvendo as empresas menores. Toda gestão desse período era centralizada aos diretores e/ou presidente. Nesse período o autor chama atenção para a profissionalização da empresa, com diretores profissionais, além de outros cargos importantes. Algo muito similar ao realizado. Sendo muito evidente a centralização administrativa, já que cabia tudo aos diretores, inclusive as ações (CHANDLER JR. 1999, p 122-144).

Por outro lado, em um período posterior, o pesquisador salienta que a profissionalização se estendeu. Mas o mais interessante do período em que descreve como a formação novas estruturas é o fato da burocratização do sistema, após os anos de 1890. A partir de então, a ferrovia se tornava uma empresa extremamente estruturada, com a sistematização e até mesmo racionalização do trabalho. Toda a estrutura de gerenciamento seria dividida em setores, como pode ser notado de modo similar ao organograma. Mesmo que com um diretor, o serviço teria responsáveis por áreas e trabalho (CHANDLER JR. 1999, p 145-187).

Em linhas gerais, podemos então afirmar que a entrada do grupo fundador no Brasil teria introduzido o sistema já ultrapassado nos EUA, o dos grandes cartéis. Algo que vai ao encontro do que era criticado no Jornal Brazil Ferro-Carril, citado anteriormente, mas referenciado como truste. Esse modelo já não servia ao mercado internacional, que supostamente já havia se modificado, principalmente no setor financeiro, demandando algo mais moderno, parecido ao que Chandler citava. Analisando mais detalhadamente, notamos que a Gestão Farquhar e o grupo fundador estavam no meio do caminho, pois conseguiram transformar o sistema

ferroviário brasileiro em um modelo mais moderno de exploração, pois as ferrovias passaram a atuar mais no setor financeiro, com a especulação de ações que na antiga concepção, em que seus lucros provinham da operação.

Visto isso, podemos afirmar que parte da crise desse Grupo se deve a estrutura que basearam a gestão do empreendimento, liderada por Percival Farquhar. Era algo já ultrapassado e que sofria pressão para acabar no mercado internacional. Isso também foi notado no Grupo Light, dirigido por Pearson. De acordo com Tamás Szmrecsányi (1986), esse grupo só teria prosperado após a morte de Pearson e o afastamento de Farquhar da direção do BRC, pois representavam algo que o mercado financeiro não aceitava, mesmo sendo os responsáveis pela transformação do negócio do transporte e serviços públicos em atividades de exploração financeira especulativa (Logicamente se referindo ao caso do Brasil).

Assim também fica mais evidente o porquê do setor financeiro querer tomar a frente dos negócios da BRC para além de todas as problemáticas já referenciadas. O grupo Francês, que irá coordenar as atividades em conjunto com os ingleses, belgas e americanos, serão todos representantes do setor financeiro e, conforme é possível observar, cada escritório estará presente na nova gestão do *holding*.

Analisando essa nova gestão, de modo geral, nota-se que a empresa começou a ter resultados econômicos mais positivos. Em relação às outras características, não acreditamos que tenha de fato afastado a relação com membros políticos, uma vez que a influência de Farquhar possivelmente ainda permanecia sob essa gestão, mas as indicações de cargos passaram a ser cada vez menos comuns, isso em relação aos brasileiros, já que os franceses foram pouco a pouco tomando o controle do *holding*, até que De Decker assumir (Cf. LANNA, 2005).

Esses resultados são provenientes, primeiramente, de algumas atividades que não davam lucro anteriormente, por serem propostas de longo prazo, passando a dar. Um exemplo foi a *Lumber* que teve grandes êxitos em criação de colônias. Entre os anos de 1915 e 1920 criou:

- em 1915, nas proximidades da estação do Herval, mediu 24.000 hectares e os dividiu em 900 lotes coloniais

- em 1916, instalou a Colônia de Bom Retiro, atraindo colonos do Rio Grande do Sul

- em 1916, fundou uma colônia com 500 lotes agrícolas em Ipira. Os Colonos li instalados, em sua maioria, eram da etnia alemã

- em 1917, as colônias de Rancho Grande e Rio do Engano (Colônia Concórdia) medindo respectivamente 325.702.000 m<sup>2</sup> e 1.073.582.684 m<sup>2</sup>, são concedidas pelo Governo do Paraná paa a Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Nos anos seguintes, várias pessoas e empresas colonizadoras atuaram nessas áreas com empreendimentos colonizadores (VALENTINI, 2009, p. 124)

Além disso, a parte de produção madeireira também estava em ascensão, conforme pode ser notado na tabela abaixo:

**Tabela 9: Receita e Produção Lumber**

Ano	produção em pés cúbicos	custo por mil pés cúbicos	lucro verificado
1916	31.382.502	41\$131	591:407\$709
1917	32.802.194	46\$297	1.072:652\$296
1918	29.157.703	46\$497	1.703:368\$894
1919	27.808.301	57\$521	1.834:456\$275
1920	27.411.599	63\$674	1.105:742\$002

Fonte: VALENTINI, 2009, p. 140

Ainda é possível afirmarmos que mesmo em crise, alguns empreendimentos ferroviários se mantiveram por não estarem, em grande parte, dependentes apenas do transporte do café, como é o caso das ferrovias do Sul e da Sorocabana, além das grandes empresas paulistas manterem uma economia até estável, graças aos planos de valorização do café (Cf. GRANDI, 2011 e CORREA, 2014, p. 108-110).

Esses resultados são consequências do aumento da produção e colonização ter dado certo em determinados locais, principalmente em Santa Catarina aumentando o, conseqüentemente mercadorias transportadas, conforme pode ser notado no quadro abaixo:

**Quadro 1: Principais mercadorias transportadas (Toneladas) - Estradas de Ferro em Santa Catarina**

Anos	Carvão	Madeira	Cereais	Erva -Mate
1910	-	1.936	2.418	42
1911	-	2.655	7.058	1.042
1912	-	3.164	6.906	1.169
1913	-	2.476	6.917	6.315
1914	-	29.511	7.830	6.585
1915	188	1.613	7.534	13.023
1916	257	1.743	7.266	12.480
1917	2.730	1.957	14.458	18.190
1918	6.536	2.859	10.448	15.924
1919	10.487	2.253	15.613	20.299
1920	38.255	2.059	16.104	25.308
1921	20.890	152.205	16.264	17.355
1922	32.356	180.774	15.322	84.108
1923	1.616	209.980	20.240	25.504
1924	63.545	22.951	27.407	25.710
1925	60.808	256.312	29.357	30.223

Fonte: KROETZ, 1975 (Anexos).

O Gráfico demonstra os principais produtos transportados na Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, no trajeto de Santa Catarina. A Erva-Mate já era um produto comum a ser transportado desde o princípio das atividades dessa empresa ferroviária. Contudo, a madeira, mesmo que boa parte do período seja menos expressivo, demonstra que passa a ser um produto extremamente relevante, demonstrando o potencial e importância da *Lumber*. O Gráfico também evidencia o aumento da produção de cereais, além do incremento do carvão mineral, que passou a ser explorado, graças ao cumprimento do desenvolvimento das extensões das linhas férreas realizadas pelo *holding*. Além disso, demonstramos até os anos de 1925, mesmo que extrapole nosso recorte temporal, para elucidar que de fato a produção madeireira era uma proposta de longo prazo.

Além disso, cremos que devido à relação com os Estados Unidos ter mudado, e o país se aproximado comercialmente de modo mais efetivo, passando a exportar para o Brasil mais produtos e a comprar cada vez mais café, a Economia brasileira tenha melhorado, pelo menos estabilizado em relação à crise do início da Guerra, fazendo com que os empreendimentos ferroviários voltassem a melhorar, pois o governo voltaria a arrecadar com os impostos.

Em vista disso, podemos observar uma melhoria nas condições econômicas do grupo, conforme a tabela abaixo, que mostra uma perspectiva geral da *Brazil Railway Company*:

**Tabela10: Balanço Global BRC (1915-1920)**

		RECEITAS e DESPESAS GLOBAIS DE OPERAÇÃO					
		1915	1916	1917	1918	1919	1920
		<b>Câmbio 13 1/2d</b>	<b>Câmbio 14d</b>	<b>Câmbio 14 1/2d</b>	<b>Câmbio 15d</b>	<b>Câmbio 16d</b>	<b>Câmbio 16d</b>
1-	Receitas de operação	38.545.000\$	42.804.000\$	46.428.000\$	48.804.000\$	51.069.000\$	53.273.000\$
2-	Despesas de operação	-24.071.887	-27.682.696	-29.404.144	-30.316.686	-31.182.618	-31.953.656
3-	Receita de Operação Líquida	14.473.113	15.121.304	17.023.856	18.487.313	19.886.382	21.324.344
4-	Adição de Garantia de Juros	10.580.703	10.147.346	9.732.526	9.376.871	8.755.139	8.721.425
5-	<b>Total</b>	<b>25.053.816</b>	<b>25.268.650</b>	<b>26.756.382</b>	<b>27.864.164</b>	<b>28.641.521</b>	<b>30.045.769</b>
6-	Dedução de cotas do Governo	-7.907.109	-7.940.341	-7.983.730	-8.055.946	-8.094.292	-8.304.766
7-	<b>Saldo de Operação Líquido</b>	<b>17.145.707</b>	<b>17.328.309</b>	<b>18.772.652</b>	<b>19.808.238</b>	<b>20.547.229</b>	<b>21.741.003</b>
8-	Receitas diversas	51.130	44.691	37.570	33.842	30.162	26.449
9-	Receita de Operação Líquida (moeda brasileira)	<u>17.197.837</u>	<u>17.373.000</u>	<u>18.810.222</u>	<u>19.842.080</u>	<u>20.577.391</u>	<u>21.767.452</u>
10	Receita de Operação Líquida (moeda dos USA US\$1.000= 3\$668)	\$4.701.32	\$4.925.709	\$5.524.294	\$6.027.364	\$6.667.981	\$7.053.612
11	Receitas de Outras Fontes	165.248	202.290	222.412	236.876	195.762	120.584
12	Receita Global Bruta	4.866.680	5.127.999	5.746.706	6.264.240	6.863.743	7.174.196
13	Dedução de Encargos fixos	-5.966.686	-6.183.536	-6.299.569	-6.504.991	-6.515.249	-6.660.215
14	Receita Global Líquida	-1.100.006	-1.055.537	-552.863	-240.751	248.494	513.981
15	Dividendos	-944.232	-1.063.362	-1.103.362	-1.143.362	-1.153.516	-1.202.745
16	<b>Saldo de arrendamentos da Brazil Ry Co</b>	<b>-2.044.238</b>	<b>-2.118.899</b>	<b>-1.656.225</b>	<b>-1.384.113</b>	<b>-905.022</b>	<b>-688.769</b>
17	Adição de conta da Brazil Ry Co portfólio de ações, obrigações etc	1.599.218	1.672.080	1.710.985	1.749.000	1.749.142	1.788.076
18	<b>Resultado Líquido da Brasil Railway Company</b>	<b>-445.020</b>	<b>-446.819</b>	<b>54.760</b>	<b>365.787</b>	<b>844.120</b>	<b>1.099.312</b>

N.B. A emissão de Réis e Cents mostra pequenas diferenças na coluna de unidades.  
Para a conversão em Dollars E.U.A. Libras Sterlinas e Franco adotaram uniformemente a taxa de câmbio de: £1=\$4.86 e Fr 1.00 = \$0.193

Fonte: FORBES, 1915-1920.

De modo geral, notamos que após o primeiro e segundo ano da nova gestão, o balanço da BRC se torna positivo. Isso ocorre, mesmo aumentando o pagamento dos dividendos e os gastos com despesa com operação. Por outro lado, conforme podemos notar, existe uma melhoria nos saldos de operação, o que representava que as empresas estavam arrecadando mais, além de diminuir os encargos fixos e os gastos com arrendamentos, o que possivelmente demonstra que realmente diminuíras as atividades e empreendimentos que pertenciam ao *holding*, mantendo apenas os mais lucrativos.

Essa visível melhora ainda pode ter sido causada por outra questão, a mudança de estratégia de negócios. Já durante os anos de crise da Gestão Farquhar, teriam adotado para os empreendimentos ferroviários a estratégia de diminuir gastos com a renovação de material rodante e obras de arte, diminuindo funcionários e aumentando a quantidade de horas trabalhadas e de viagens. Isso fica muito visível na *Sorocabana Railway Company*. Entre as empresas que faziam parte do domínio direto e indireto do *holding*, diversas apresentam reclamações sobre atraso de entregas, viagens e sucateamento do material. Algo que fica evidenciado nos relatórios de Inspeção de ferrovias realizados pela SACOP (Cf. CORREA, 2014).

Contudo, essa melhora era muito pequena, mesmo apresentando alguns dados positivos nos balanços globais da BRC, a dívida que o grupo fundador havia criado para manter seus lucros era enorme. Mesmo que a nova gestão não tenha sido responsabilizada, a empresa perdia cada vez mais credibilidade, além de chegar a uma situação material, em diversas subsidiárias, que era impossível de resgatar, fazendo com que diversos ramais passassem a apresentar apenas déficits. Pouco a pouco, por pressão, torna-se inviável manter as grandes ferrovias. Mesmo que com os dados positivos nos anos subsequentes à Reorganização, o governo passa a se afastar das atividades, principalmente o paulista, rompendo o contrato com uma das subsidiárias com economia mais segura, a *Sorocabana*, reestatizando-a (Cf. CORREA, 2014, p. 107-121).

Além disso, cabe ressaltar que de modo geral, como disserta Ana Lanna (2005, p. 32-37), o modelo econômico adotado nesse período pelo grupo fundador e logo em sequência pelo *reciver* acabou não se sustentando.



(...) 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 se desenvolver fortemente, não era sustentáculo suficiente para as ferrovias, ainda mais com elevado nível de endividamento (LANNA, 2005, p. 35-36).

Além do modelo que se propôs e geriu a economia das empresas, vale ressaltar que a BRC já havia assumido diversas empresas com grandes dividendos e empréstimos, anteriores ao domínio. Somando-se a isso, também havia os gastos elevados referentes ao funcionamento do *modus operandi* do grupo, conforme salientado (Cf. LANNA, 2005, p. 36).

Ademais Lanna salienta que por não haver uma organização administrativa bem estruturada, a nova gestão descentralizada acabou gerando graves desencontros para solucionar os problemas, fazendo com que só aumentasse a dificuldade de saná-los. Essa somatória acabou levando ao início do desmoronamento desse modelo e das atividades do grupo em relação às ferrovias brasileiras.

Por fim, com o passar dos anos, todos ligados à Farquhar e ao Grupo Fundador foram afastados da Companhia. As instituições financeiras viriam a assumir os empreendimentos e portfólios da *Brazil Railway Company* e suas subsidiárias. Sob a gestão das financeiras, suas atividades permaneceriam espalhadas pelo Brasil, mas principalmente no Sul, como é o caso da *Lumber* (Cf. VALENTINE, 2009).

Já as ferrovias, principalmente paulistas, foram pouco a pouco sendo estatizadas e incorporadas pela Estrada de Ferro Sorocabana, que passou a ser gerida pela SACOP, e posteriormente se tornando uma Repartição dentro dessa Secretaria, tornando o princípio do ideal da FEPASA. Porém isso não foi ao acaso. Devemos levar em consideração que a compreensão dos membros do governo, principalmente do corpo técnico em relação às ferrovias brasileiras, havia mudado. Conforme já referenciamos em nossa pesquisa de mestrado, esses técnicos, principalmente os engenheiros, passaram a compreender a ferrovia como uma possível garantia de controle. Por meio dela era possível incentivar outros tipos de produção (como ocorre com a policultura e a inserção do gado), além de dinamizar a economia de locais, garantindo o acesso e escoamento de produtos, além de

controlar a exploração do transporte, normatizando e tabelando as tarifas, algo que ocorrerá em São Paulo por influência da Sorocabana enquanto repartição e depois em todo país com a Rede Federal (CF. SAES, 1986 e CORREA, 2014, p. 121).<sup>79</sup>

O grupo fundador manteve suas atividades, continuando a explorar diversos empreendimentos em outros países. Alguns, como Mackenzie, ainda continuaram a se relacionar com as pessoas que participavam do funcionamento do *holding*, principalmente com o corpo técnico do Estado. Um exemplo foi Carlos Sampaio e Paulo de Frontin, que enquanto prefeitos da cidade do Rio de Janeiro se favoreceram para levantar capital quando necessário para empreendimentos de melhoria das cidades. O primeiro por seu prestígio, ainda dos tempos da Gestão Farquhar e após se tornar membro da outra gestão, acabou transitando no alto escalão do mercado mundial, o que o favoreceu para ter mais influência política, lavando-o ao cargo de prefeito da capital federal (Cf. PINTO, 2011).

Ambos em contatos com Alexander Mackenzie conseguiram empréstimos para a prefeitura, principalmente Carlos Sampaio. Além de benfeitorias, como a instalação de telefonia, melhoria de transporte urbano, tudo por intermédio de Mackenzie na Europa. Em contrapartida, Sampaio passava informações privilegiadas, como a possível intervenção do governo, em 1922, nas atividades da *Light and Power* (SAMPAIO, 1920, 1921, 1922 e 1923).

De modo geral, em relação ao corpo técnico do Governo, pode-se dizer que foram se consolidando em termos de importância. O engenheiro assumirá um papel de destaque, já que será responsável muitas vezes por direcionar o funcionamento e desenvolvimento estrutural do país. Aos poucos, foram ocupando cada vez mais espaço dentro do Governo Republicano (Sf. PERISSINOTTO, 2010).

Mesmo pouco aparecendo como participante e atuante dentro dessa última gestão da BRC, eles continuaram muito ativos na relação Público-Privada, porém, aumentando ainda mais a fiscalização para que os contratos fossem cumpridos. Nessa perspectiva, é possível evidenciarmos o caso paulista, em que os engenheiros da SACOP passaram a fiscalizar a Sorocabana, algo que não era feito

---

<sup>79</sup>Enquanto Repartição essa ferrovia cumpriria seu papel de reguladora, como o proposto, se mantendo como empresa estatal durante mais da metade do século XX, o que valeria uma investigação futura (CORREA, 2014).

na Gestão Farquhar. Isso passou a ocorrer em todas as subsidiárias ferroviárias do *holding*.

Ainda, em muitos casos, alguns membros conseguem se destacar e ocupar brechas, se desenvolvendo como empresários. Ou seja, aproveitam das possibilidades geradas pelo grupo, ao longo dos anos de exploração no Brasil, para se tornarem também o elemento Privado na relação com o Estado. Um grande exemplo disso é a Empresa Melhoramentos do Brasil, de Paulo Frontin e outros engenheiros. Mesmo que sua criação seja anterior ao desenvolvimento das atividades da BRC no Brasil, passa a se destacar em diversas prestações de serviços ao grupo, como a reformulação do Porto do Rio de Janeiro, obras no Norte e estudos no Sul, ganhando cada vez mais espaço no cenário de obras e estudos, principalmente na capital federal.

Por fim, mesmo afastado da direção e participação na *Brazil Railway*, Farquhar permanece no Brasil. Porém, dedicado a outro ramo, a exploração de minérios. Contudo, devemos salientar que a relação com minério brasileiro havia começado já em 1905, quando faz o dossiê para propor concessões para as ferrovias do Sul e da Sorocabana. Nesse texto, faz menção a riqueza mineral do Brasil, assim como energética (FARQUHAR, 1905).

No entanto, mesmo que tenha alertado sobre as possibilidades em relação ao minério, apenas em 1910 que Pearson começaria a fazer estudos sobre a criação de uma siderurgia no Brasil, já que o país estava em crescimento, mas ainda necessitava importar ligas metálicas como o um todo, já que não havia produção. Analisando as obras de melhoria do Porto do Rio de Janeiro, propõem que fosse feito um grande reservatório (Galpão) e que aprofundasse o canal, para que fosse possível atracar grandes embarcações (PEARSON, 1910).

No entanto, Pearson iria a explorar essa atividade com o grupo que fazia parte da *Light*, não em nome da BRC. Ao longo das negociações, ao entrar em contato com o Presidente da República para conseguir a permissão (que demonstra a força dos membros da Diretoria do *holding*), recebe uma negativa em relação ao negócio (PEARSON , 05/05/1910 e SAMPAIO, 1910)

Ao mesmo tempo, Farquhar também passa a se interessar em criar e desenvolver a metalurgia no país e Sampaio passa a pesquisar e a negociar possibilidades. Entre as pesquisas, eles propõem o início da construção de uma metalurgia com uma empresa especialista a *MM Jules Bernard, Mathieir Goudchaux & Cie*. Como proposta de criação

- I- Decomposition par centres de consommation des tornages de produits ferreux consommés par les pays;
  - a) Fontes de diverses qualites;
  - b) Poutrelles et fers a u indiquer les dimensions employers;
  - c) Fers marchands, cornies, petits fers, fawillards, dimensions usuelles;
  - d) Fils de fer, indiquez sous qualle forme
  - e) Material de voie, rails eclisses, selles, plaques, crapauds, etc;
  - f) bandages, essieux de chemins de fers, de voitures, ressorts;
  - g) Pieces de forge;
- II- Detail des prix de vente de ces diferentes articles;
- III Droit de dowane.
- IV Frais de transport par fer et par eau de Rio de Janeiro aux diferentes centres de consommation (FARQUHAR, 04/06/1910).

Sampaio busca outra alternativa, a incorporação da Usina Wigg, uma metalúrgica. Essa incorporação viria por meio de um contrato em que o dono seria incorporado na Diretoria da BRC e teria a participação de 25% do capital acionário da Wigg, além de receber a quantia de £ 250.000 como outra parte do pagamento (SAMPAIO, 01/10/1910).

Pearson decide não desenvolver mais o negócio, pois acredita que não será possível, naquele momento, prosperar e ter mercado para uma metalurgia no Brasil. Informa que Sampaio deveria passar a oportunidade para Farquhar (PEARSON, 1910). Por fim, Percival viria a participar da *Itabira Iron CO*. nos anos seguintes à sua saída da Diretoria da BRC, mas que viria depois a ser estatizada por Getúlio Vargas e transformada na Companhia Vale do Rio Doce, algo que deixamos como sugestão para outros pesquisadores, já que extrapola nossa limitada análise.

Em relação às atividades da *Brazil Railway* sob a gestão francesa, ou melhor, das financeiras, irão diminuir ao máximo, ficando apenas algumas empresas em funcionamento. No entanto, após a saída do grupo fundador e de Farquhar da direção geral, as atividades ligadas ao grupo entram em estado e processo de concordata para pagar as dívidas com os credores (Bancos e acionistas europeus).

Algo que nunca virá a acontecer, já que o lucro de capital fundador era incalculável e havia desaparecido dos cofres da empresa.

As subsidiárias criadas nos EUA para administrar e explorar, principalmente, as atividades do ramo dos transportes, acaba ficando inativas, em estado de dormência. Apenas durante o governo de Getúlio Vargas, no período do Estado Novo e sua política de Segurança Nacional é que o governo retoma o processo.

Com o Decreto-Lei nº 2.436, de 22 de Julho de 1940, incorpora o patrimônio da *Brazil Railway Company* ao da União, conforme pode ser visto abaixo:

considerando que a Brazil Railway Company, constituída no Estado de Maine, Estados Unidos da América do Norte, para financiar realizações industriais no Brasil, envolve na sua administração e atividades altos interesses nacionais;

considerando que a mesma Companhia tem sido impontual nos seus pagamentos aos credores da massa de capitais que para tais empreendimentos levantou nas Bolsas de Paris, Londres e Bruxelas, acarretando com isso, desde muito, descontentamentos, dúvidas e confusões nocivos ao crédito público;

considerando que os subscritores dos diversos empréstimos contraidos pela Brazil Railway Company e suas filiadas, ao empregarem suas economias nos empreendimentos referidos, confiaram na tutela que aos seus interesses asseguraria a administração pública do Brasil;

considerando que, desde 18 de julho de 1917, acha-se a Brazil Railway Company sob o regime de uma concordata que não teve homologação da Justiça brasileira e vive sob a administração de pessoas cujo mandato é de duvidosa legitimidade;

considerando que esses administradores têm tratado ao seu arbítrio, não só os interesses do crédito e da economia do Brasil, como também os cabedais dos debenturistas e credores da empresa;

considerando que dos mais recentes balanços da Brazil Railway Company se verifica que os seus administradores, embora tenham embolsado, ha mais de vinte anos, os valores representativos do resgate total das obrigações da Sorocabana Railway Company, da Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul e Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, sob os mais especiosos pretextos deixaram até agora de atender aos compromissos assumidos, entrando em conflito público com seus debenturistas e permitindo que continuem a circular, em condições desmoralizadoras para o crédito do País, os títulos de dívida das mencionadas empresas;

considerando que esses valores de resgate orçaram em cerca de dois milhões de libras esterlinas, para a Sorocabana Railway Company, em mais de duzentos e oito milhões de francos franceses para a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul e em mais de duzentos e vinte milhões de francos belgas para a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil:

**DECRETA:**

Art. 1º Ficam incorporados ao patrimônio da União, com as ressalvas do art. 5º, os bens e direitos existentes em território nacional, da Brazil Railway Company e as seguintes empresas dela dependentes: Empresa de Armazens Frigoríficos, Southern Brazil Lumber and Colonization Company, Companhia Indústrias Brasileiras de Papel, Brazil Land Cattle and Packing Company, Companhia Port of Pará, Companhia Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, Southern, São Paulo Railway Company, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Sorocabana Railway Company, Companhia Estrada de Ferro Norte do Paraná, Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e Compagnie du Port de Rio Grande do Sul.

Assim, apenas por meio desse Decreto, em 1940 é que estariam de fato encerradas as atividades do *holding* no Brasil.

## Considerações Finais

A fim de trazermos um desfecho final e mais conclusivo para nossa pesquisa, partimos das afirmações de Paulo Queiroz e Alcides Goulart (2008), que salientam que ao realizar um estudo sobre meios de transportes, devemos evitar a tendência em analisá-los sob um ponto de vista puramente técnico, ou seja, como algo que sirva simplesmente para estabelecer ligações entre espaços distintos. Acreditamos demonstrar com essa pesquisa o que descreveram como papel “ativo” dos meios de transporte, ou seja, suas possibilidades de relações com diversas temáticas da história do país.

Isso se evidencia ao analisarmos a trajetória construída até aqui, em que, para compreendermos os empreendimentos ferroviários da *Brazil Railway Company*, em toda sua complexidade, nos proporcionou a compreensão da atuação do governo republicano durante o período da Primeira República, além das mudanças estruturais e inserção do Brasil no mercado e cenário internacional.

Para tanto, partimos da compreensão inicial de que haveria um interesse dos governos Republicanos, na esfera federal e estadual, em desenvolver infraestrutura nos territórios. Isso passaria principalmente pela interligação dos diversos centros urbanos com os locais de produção, assim como o desenvolvimento econômico, ocupação e colonização do território. Elegemos, em vista de nosso objeto de pesquisa, três estados que teriam importância para desenvolver nossa análise, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

Nesses estados, abordamos como se desenvolveu a consolidação da política republicana e quais eram as propostas dos governantes para a efetivação dos ideais e diretrizes republicanas em cada caso (ou estado). Evidenciou-se que não havia um ideal e proposta de desenvolvimento republicano único. Cada Partido Republicano e governo almejava um interesse, mas todos coincidiam em garantir a consolidação dos anseios por meio da contribuição do capital privado. Assim, mantiveram-se nos anos iniciais republicanos as práticas do período Imperial: a relação público-privado para o desenvolvimento de infraestrutura do país.

Ao fim, fica evidente que o grande interesse desses governos com essa relação era de levantar capital necessário para dinamizar a agricultura, modernizar e

criar centros urbanos e também ocupar e colonizar o território. Em meio a essas propostas e necessidades de infraestrutura, apareceu também espaço para o corpo técnico do estado se alavancar frente às elites econômicas e políticas do país. Por meio das secretarias e da própria carreira política, engenheiros e advogados, muitos não pertencentes à elite nacional, veem a oportunidade de se consolidarem enquanto categoria profissional e também ocupar lugar de destaque no cenário político do Brasil. A própria ideia de República permitia tal feito, já que nascia de ideais cientificistas/positivistas do século XIX. Assim, demonstramos que por vias profissionais (atuando como técnicos) ou políticas (atuando em cargos públicos ou mesmo se elegendo) esse grupo acabou, pouco a pouco, ocupando espaços de destaque no governo Republicano.

Parte desse grupo técnico viu no capital privado a oportunidade para desenvolver suas carreiras e ideais. Ou seja, se aproximaram dos empresários, contribuindo com suas atuações. Acreditamos que foi possível demonstrar que esse corpo técnico acabou servindo de condutor dos interesses do capital privado e ao mesmo tempo dos interesses do governo republicano, já que também faziam parte do governo em alguns casos, como Lauro Müller. Nesse sentido, o corpo técnico, principalmente os engenheiros, se tornou o elo da relação público-privado, deixando-a como uma via de mão dupla. Isso ocorria, pois de um lado o Governo Republicano realizava o que havia proposto enquanto novidade, infraestrutura, dinamização econômica por meio de transporte e também ocupação do território e colonização, abrindo concessões para a execução desses serviços. De outro, o capital privado se aproveitava dessa brecha e oportunidade e se desenvolvia.

Nessa dinâmica, foi possível explicar que se criou um cenário favorável à entrada de capital privado, atraídos pelas facilidades e garantias criadas pelo governo (contratos de concessão de terras, garantias de juros, etc). Assim, corroboramos com a tese de Flávio Saes (1986), ao descrever que as atividades de infraestrutura, como iluminação dos centros urbanos, distribuição de gás e águas, meios de transporte se tornaram um grande negócio, principalmente as ferrovias, já que seria um investimento com garantia de retorno.

Em vista disso, demonstramos que o grupo de empresários que vira a formar a *Brazil Railway Company*, se aproveitou dessa brecha e vantagens com maestria.



De modo agressivo, dominaram rapidamente grande parte dos meios de transportes e serviços públicos no país. Contudo, isso só foi possível por se aproximarem de membros políticos e técnicos do governo Republicano. Essa relação era recíproca e foi construída desde a chegada ao Brasil. Com isso, conseguiram o domínio do transporte ferroviário brasileiro de modo direto ou indireto, ou seja, por meio de concessões, comprando a totalidade ou grande parte do capital acionário. No auge das atividades, anos que coincidem com a Primeira Guerra Mundial, detinham sob seu controle grande parte das mais importantes empresas férreas do país.

Para conseguir desenvolver as atividades econômicas de uma grande quantidade de empreendimentos, desenvolveriam e introduziriam em momentos distintos no país, dois modelos de gestão. O primeiro, sob direção de Percival Farquhar, conforme elucidamos nos baseando nas teorias de Chandler (1999), era similar aos modelos desenvolvidos nos EUA durante os finais dos anos de 1870 e 1880. A direção era centralizada ao grande poderio dos diretores. Todas as diretrizes e administração econômica eram guiadas por eles. Além disso, ocorreria uma profissionalização dos funcionários que participavam da administração e iniciaria uma setorização por área de interesse. Esse modelo gerou grandes Cartéis no país do Norte.

Logo de início, ao conquistar as primeiras subsidiárias, desenvolvem essas características aqui. Institui uma mudança na administração, introduzindo profissionais em lugares de destaque e de gestão sem ligação com o capital acionário, algo incomum às empresas desenvolvida pelos grandes fazendeiros, já que os grandes acionistas e famílias tradicionais ocupavam esses cargos. Para isso, introduziram vários técnicos de outros países, principalmente dos Estados Unidos e Canadá, além de abrir espaço para os engenheiros brasileiros, ligados principalmente à Teixeira Soares e Lauro Müller.

A Gestão Farquhar acabou desenvolvendo um *modus operandi*, distinto ao comum no caso brasileiro. Nele pulverizaram títulos em mercados que não eram comuns às empresas brasileiras, como a Bolsa de Paris. No entanto, não vendiam ações, apenas títulos e debentures. O controle acionário ficou nas mãos do chamado grupo fundador, garantindo o total controle do que seria feito, evitando a participação na direção das atividades de pessoas não ligadas a eles (direção

centralizada). Com isso, aparecia também o chamado lucro fundador, garantindo riqueza a todos os membros desse grupo. A partir de então, passaram a usar desse benefício para atrair pessoas com alguma importância de influência (política e/ou econômica) que seria benéfica à atuação e desenvolvimento do *holding*. Caso aceitassem contribuir, eram absorvidas pela empresa e ganhando lugar de destaque em sua administração e gestão e, em muitos casos, passavam a ser consideradas fundadoras. A justificativa para esse lucro fundador era de que seus membros teriam colaborado de alguma forma para a criação da BRC, sejam por meio de serviços prestados, propriedades, ou capital.

Assim, rapidamente passaram a fazer parte do grupo importantes membros da política nacional, garantindo o bom andamento dos negócios. Em contrapartida, essa Gestão correspondeu, de certa forma, com os anseios e planejamentos de desenvolvimento de infraestrutura do Governo Republicano. Conforme demonstramos, desenvolveram extensões de linhas, atividades econômicas secundárias à ferrovia e colonização. Porém, tudo foi visando o lucro fundador. As Extensões de linhas eram realizadas economizando o máximo possível com a obra e, por possuírem garantias por quilômetro, aumentaram os trajetos, deixando muitos deles inviáveis estruturalmente e economicamente de serem trafegados.

Mesmo ficando evidente esse tipo de atuação, a relação com os membros do governo e a inclusão de alguns como membros do grupo fundador se mostrou efetiva, já que o governo ficou durante muito tempo fazendo vistas grossas as irregularidades que aumentavam, deixando de fiscalizar e até mesmo cedendo adiantamentos e reajustes nas garantias. Contudo, não podemos deixar de expressar que, de certo modo, a via de mão dupla da relação público – privado tenha funcionado para alguns do lado público. Além do lucro que alguns obtiveram (algo que nunca será possível dimensionar conforme demonstramos), vários membros do corpo técnico conseguiram ocupar espaços de destaque, na política ou na economia. Indo além, parte do almejado foi desenvolvida, mesmo que de péssima qualidade. Se partirmos do pressuposto que o principal anseio dos governantes do período Primeira República era o de garantir a participação e inclusão do país no cenário do mercado internacional, isso acabou sendo consolidado com a atuação e domínio da BRC, a que entramos na órbita das principais bolsas e instituições financeiras internacionais.

Além disso, várias regiões do território nacional foram introduzidas na exploração capitalista, ou seja, a economia foi dinamizada, mesmo que de modo exploratório, como bem observa Goulart Filho (2009), ao se referir ao território catarinense, afirmando que apenas após a entrada e desenvolvimento das atividades do *holding* é que a terra e agricultura passaram a ser exploradas de modo capitalista.

Todavia, notamos que mesmo com o cenário possivelmente favorável, a Primeira Guerra Mundial impactou profundamente o formato administrativo da companhia, já que parte da renda era proveniente do transporte do café, produto em baixa no período. Além disso, como estratégia econômica, toda a renda dos empreendimentos eram interligados. Quando necessário, levantavam capitais nas bolsas e instituições europeias, dando como garantia os empreendimentos com boa saúde financeira, algo que também cessa devido ao conflito.

Somado a isso, alguns empresários brasileiros e políticos, apoiados em alguns jornais, criaram uma campanha expondo e associando o Grupo às diversas infrações e corrupções. Tal fato repercutiu também em periódicos fora do país. Membros do Governo brasileiro e também do Governo francês passaram a questionar a viabilidade desse empreendimento que já não estava em boas condições econômicas. Porém, no caso brasileiro, o que prevaleceu foram alguns receios criados principalmente sobre a possibilidade do aparelho estatal perder suas fontes de créditos no exterior. Elucidamos ainda que parte da crise se consolidou, pois várias subsidiárias eram negócios lucrativos em longo prazo, como a *Lumber*. Por fim, a Guerra ainda levaria o Governo brasileiro a deixar de pagar seus compromissos com garantias de juros.

Durante essa crise, acabou ocorrendo a mudança de gestão, sendo Farquhar e o grupo fundador afastados da direção e administração da BRC. No entanto, o que foi possível notar é que o *holding* acabou inserindo e acelerando a mudança do modelo de negócio ferroviário no Brasil. O que antes era um negócio que gerava lucros a partir da operação, passou a ser um negócio de exploração financeira, com especulação de ações em Bolsas. Com o modelo de gestão ultrapassado aos olhos do mercado internacional, já que sua direção e grande parte do lucro estavam

centralizadas ao grupo fundador, acabou sendo substituída por algo mais “moderno”, ou seja, por um *reciver* e gerida por instituições financeiras.

Baseando-nos novamente nas teorias de Chandler (1999), foi possível notar que a segunda Gestão, com *Reciver*, mas controlada pelas instituições francesas, tinham características similares ao que esse pesquisador determinava ter ocorrido nas empresas férreas estadunidenses durante os anos finais de 1880 e nos anos de 1890. Nesse novo modelo, a gestão era descentralizada, também profissionalizada. Haveria a direção de setores diferentes, o mesmo que ocorria com a BRC nesse momento. De modo geral, as atividades do grupo vieram a melhorar de situação econômica, mas devido à diminuição das subsidiárias e a aplicação de uma estratégia já comum da gestão anterior: aumentar a exploração, diminuindo mão de obra e a reinvenção de capital para manter a estrutura material da empresa (material rodante, obras de arte, oficinas, etc.).

Com o passar dos anos, como consequência dessa política, a situação das empresas que faziam parte da gestão do *holding* era de péssimas condições materiais. O que permaneceu estava quase que totalmente sucateado. Somado a essa má condição, descrevemos que houve uma mudança de interesse por parte do governo sobre as ferrovias que passaram a ser concebidas como possíveis elementos centrais de controle do desenvolvimento estrutural do território nacional. Algo visível principalmente nos relatórios da SACOP, que insistia em pareceres favoráveis a estatização das empresas férreas paulistas (o que viria a acontecer posteriormente). Assim, o governo passou a buscar a dissolução dos contratos de concessão.

A BRC ficaria atuando no Brasil até os anos de 1940, mas explorando bem menos atividades. Farquhar e o grupo fundador continuariam a atuar tranquilamente em outros ramos e negócios. O primeiro inclusive se dedicará a exploração de minérios no Brasil. Em vista disso, acreditamos que essa imagem negativa desses empresários é algo da memória mais recente, já que não sofrerão impactos do que causaram à rede de transporte e serviços públicos nacionais e continuaram atuando e explorando livremente, o que demanda outra possibilidade de pesquisa.

Assim, de modo geral, em vista de nossa tese e proposta de pesquisa, podemos enfim afirmar que de fato a entrada desse grupo no Brasil inseriu uma

nova concepção ao negócio ferroviário brasileiro. Por parte acelerando a mudança de modelo de negócio, ou seja, o que antes era uma atividade de lucro de operação, passando a ser de lucro por especulação acionária. Teriam modificado ainda o modelo de gestão, mas introduzindo algo já ultrapassado nos EUA, como novo no Brasil. Além disso, foi possível dimensionar que, ao longo dos anos iniciais republicanos, sempre existiu uma inversão de atuações, sendo o capital privado o responsável por desenvolver grande parte das políticas públicas voltadas à infraestrutura. Com isso, empresas como nosso objeto de estudo acabaram atuando livremente e desenvolvendo suas atividades econômicas sem qualquer questionamento.

Em vista disso, podemos concluir e chamar a atenção de que a política de privatizações, principalmente dos meios de transporte, se tornaram parte da história das políticas públicas brasileiras. Por ser tão corriqueira, talvez tenha se tornado parte da memória, favorecendo ao não questionamento desse tipo de prática ao longo dos anos e, simplesmente, aceitando-a.

De modo conclusivo, acreditamos que nosso estudo tenha demonstrado o quanto é complexa a compreensão da história ferroviária e do período da Primeira República No Brasil. Uma investigação como esta, nos proporcionou a compreensão de outras questões transversais, o que nos remete ao papel “ativo” das ferrovias ressaltado anteriormente. Contudo, cremos que esse papel vai além das possibilidades de relações. Ao final dessa pesquisa, acreditamos que os estudos sobre as empresas ferroviárias no Brasil, rompem as barreiras temáticas estabelecidas pela própria área, ou seja, história política, econômica, cultural, algo que, em partes, buscamos romper nessa pesquisa.

Por outro lado, devido a essa grandiosidade que o tema e objeto nos proporcionam, talvez fique a sensação de que muito tenha ficado superficial ou falho. No entanto, acreditamos ter cumprido nosso objetivo assumindo, já que ainda realmente existem muitas possibilidades de pesquisa sobre, principalmente em relação a esse grupo e do próprio Farquhar. Em partes, esperamos que nosso estudo possa contribuir para a compreensão da história dos transportes ferroviários no Brasil e também para os meandros da política durante o período da Primeira República; servindo como estímulo para investigações futuras. Ainda que sirva de

faísca ao estímulo para a compreensão do que uma política de liberdade e associação com o capital privado pode gerar.

## REFERÊNCIAS

### FONTES DOCUMENTAIS

#### Relatórios Ministeriais

BRASIL. Ministério da Agricultura. **Relatórios Anuais**. 1860- 1870a.

BRASIL. Ministério do Império. **Relatórios Anuais**. 1850-1854b.

#### Leis e Decretos

BRASIL. **LEI Nº 1.083, DE 22 DE AGOSTO DE 1860**. Contendo providencias sobre os Bancos de emissão, meio circulante e diversas Companhias e Sociedades. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/LIM1083.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM1083.htm) acessado em: 2 de janeiro de 2018.

BRASIL. **Lei nº 3.150, de 4 de novembro de 1882**. Regula o estabelecimento de companhias e sociedades anonyms. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LIM/LIM3150.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LIM/LIM3150.htm) acessado em: 2 de janeiro de 2018.

BRASIL, **DECRETO nº6.079 de 30 de junho de 1906**. Concede reduçção nos direitos de importação de alguns artigos de procedencia norte-americana. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6079-30-junho-1906-523215-publicacaooriginal-1-pe.html> acessado em: 2 de janeiro de 2018.

BRASIL, **DECRETO nº 6.755, de 28 de novembro de 1907**. Concede autorização á Madeira Mamoré Railway Company para funcionar na Republica. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6755-28-novembro-1907-525375-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso: 15 de setembro de 2019.

BRASIL, **DECRETO – LEI nº 2.436, de 22 de Julho de 1940**. Incorpora ao patrimônio da União todo o ativo existente em território nacional da Brasil Railway Company e empresas a ela filiadas e dispõe quanto à apuração e liquidação do seu passivo. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De12436.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De12436.htm) Acesso: 15 de setembro de 2019.

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

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

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

#### **Acervo Pessoal prof.a Ana Duarte Lanna**

CORRESPONDENCE POLITIQUE ET COMERCIALE. **Diversos.** 1897-1918 (Francês)

FARQUHAR, Percival. **Correspondência a Alexander Mackenzie.** Rio de Janeiro, 1908a. (inglês).

FORBES, Cameron. **Relatório Reciver.** Paris, 1915-1920 (Francês).

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1910 (inglês)

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência a Mr. F. J. Egan.** À bordo do SS Maurîtânia em rota a Nova York, Julho de 1911 (inglês)

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência a Percival Farquhar.** Rio de Janeiro, outubro de 1917.

#### **Acervo Pessoal prof. Dr. Albert Broder (Digital)**

*ARCHIVES CL PORT OF PARA, 1911.*

URUGUAY RY- **Affaire Farquhar, 1912.**



## **Arquivo Público do Estado de São Paulo**

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL, 1908-1912, p. LXIII-LXIV.

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

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

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

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

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

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

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

SOROCABANA. SOROCABANA RAILWAY COMPANY. **Memorial de Defesa contra acusações.** 1918<sup>a</sup>

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

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

## **Arquivo Histórico do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RJ)**

BRAZIL RAILWAY CO. **Portfolio.** 1914.

BRYAN, B.H. **Cartas ao sr. Alexander Mackenzie.** 1903-1906.

EGAN, Frank J. **Correspondência a Carlos Sampaio.** 11 de maio de 1908.

FARQUHAR, Percival. **Dossiê sobre as riquezas brasileiras.** 1905.

FARQUHAR TELEGARAMAS. **Diversos** 1909 -1912.

FARQUHAR, Percival. **Carta a Carlos Sampaio.** (Estudos sobre exploração do ferro e aço). Paris, 04/06/1910.

FARQUHAR, Percival. **Carta da BRC ao Dr. Luiz Pereira.** São Paulo, 27/03/1913.

FRONTIN, André Gustavo Paulo de. **Cartão de Aniversário.** Rio de Janeiro: IHGB, Fundo Paulo de Frontin, 1911.

KNOX-LITTLE. **Bilhetes e notas à BRC.** Paris, 10/08/1914

OFFICCE NATIONAL des Valeurs Mobilieres. Paris 08/09/1915.

OFFICCE NATIONAL des Valeurs Mobilieres. **Brazil Railway: Avant projet de Reorganization.** Paris 28/02/1916.

PEARSON, Frederick. **Telegramas com Carlos Sampaio.** (Sobre exploração de ferro), 1910.

REORGANIZAÇÃO BRC. **Reorganização da Brazil Railway Company.** 1915.

SAMPAIO, Carlos. **Correspondência com Carlos Wigg.** (Sobre empresa de metalurgia) 1910

SAMPAIO, Carlos. **Cartas ao Conselho Administrativo da BRC.** Rio de Janeiro, 30/01/1914.

SAMPAIO, Carlos. **Cartas ao Conselho Administrativo da BRC.** Rio de Janeiro, 09/03/1915.

SAMPAIO, Carlos. **Cartas ao Conselho Administrativo da BRC.** Rio de Janeiro, 08/02/1915.

SAMPAIO, Carlos. **Carta ao Sr. Mackenzie.** (Reclamações). Rio de Janeiro, 23/01/1915.

SAMPAIO, Carlos. **Carta ao Sr. Teixeira Soares.** (Reclamações). Rio de Janeiro, 09/10/1915.

SAMPAIO, Carlos. **Correspondências com Alexander Mackenzie.** 1920, 1921, 1922 e 1923.

## **ARQUIVO NACIONAL DO RIO DE JANEIRO**

PROGRAMA FARQUHAR, **Resumo do Programa Farquhar ao organizar a Brazil Railway Company.** s/d

## **PERIÓDICOS**

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

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

CORREIO DA MANHÃ, 1901 e 1903.

JORNAL DO COMMÉRCIO, 1905 e 1916.

## **BIBLIOGRAFIA:**

ABREU, Alzira Alves de. **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: Primeira República, 1889-1930.** Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2010.

ABREU, Marcelo de Paiva. British Business in Brazil: Maturity and Demise (1850-1940) In: **Revista Brasileira de Economia.** Rio de Janeiro, 2000. Out/dez

ABREU, Martha, GOMES, Ângela de Castro. A nova “Velha” República: um pouco de história e historiografia. In: **Tempo.** Rio de Janeiro: UFF, Nº 26 Vol. 13 - Jan. 2009.

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

AMADO, Janaína. Região, Sertão e Nação. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-152, jul. 1995.

AMIN, Samir e VERGAPOULOS, Kostas. **A Questão Agrária e o Capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

ANDRADE, Olímpio de Souza. **Joaquim Nabuco e o Pan Americanismo**. São Paulo: CIA Nacional, 1950.

AQUINO, Cleber (org.). **História empresarial vivida. Depoimentos de empresários brasileiros bem-sucedidos**. Rio de Janeiro: Gazeta Mercantil, vol. I a IV; Aquino, Cleber (org.). História empresarial vivida. Depoimentos de empresários brasileiros bem-sucedidos. São Paulo: Editora Atlas S.A., 1991, vol. V.

ARAUJO, Hermetes Reis de. **A invenção do litoral: Reformas urbanas e reajustamento social na Primeira República**. Dissertação de Mestrado (História). São Paulo: PUC-SP, 1989.

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

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

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

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

AURAS, Marli. **Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1995.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**: estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Melhoramentos, 1953.

BACKES, Ana Luiza. **Fundamentos da ordem republicana: repensando o Pacto de Campos Sales**. Tese de Doutorado (Ciência Política). Porto Alegre: UFRG, 2004.

BAER, Werner, et al. Considerações sobre o capitalismo estatal no Brasil. In: **Pesquisa e Planejamento Econômico**. Rio de Janeiro, IPEA, 6(3): 727-54, dez. 1976.

BAER, Werner, et al. As modificações do papel do estado na economia brasileira. In: **Pesquisa e Planejamento Econômico**, Rio de Janeiro, IPEA, 3(4): 883-912, dez. 1973.

BANDEIRA DE MELLO, A. T. **O Espírito do Pan Americanismo**. Rio de Janeiro: MRE, 1956.

BANDEIRA, Luiz A. Muniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil**. São Paulo; Civilização Brasileira, 1973.

\_\_\_\_\_. **Estado Nacional e Política Internacional na América Latina: o Continente nas Relações Argentina-Brasil (1930-1992)**. Brasília: Ed. UnB, 1993.

BAQUERO, Marcelo & PRA, Jussara Reis. A democracia brasileira e a cultura política no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

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

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infraestrutura, planejando territórios: A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual**

**Paulista (1892-1926).** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: USP, 2007.

BÉRTOLA, Luis et al.. **Income Distribution in the Latin American Southern Cone during the first globalization boom and beyond.** 2008

BETHELL, Leslie. Nabuco e o Brasil entre Europa, Estados Unidos e América Latina. In: **Novos estudos CEBRAP.** São Paulo, nº88 Dec. 2010.

BOTARO, Luís Gustavo Martins. **Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928 – 1934).** Dissertação (Mestrado em História). Assis: UNESP, 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. O Estado na economia brasileira. In: **Ensaio de Opinião,** 1977. V. 4, nº 2-2, p. 16-23.

BUENO, Clodoaldo. **A República e sua política exterior (1889-1902).** Marília: UNESP; Brasília, IPRI, 1995.

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

BUENO, Clodoaldo; RAMANZINI JUNIOR, Haroldo and VIGEVANI, Tullo. Uma Perspectiva de Longo Período sobre a Integração Latino-americana Vista pelo Brasil. **Contexto Internacional.** [online]. 2014, vol.36, n.2, pp.549-583.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Santa Catarina (história-evolução).** São Paulo: Companhia Nacional, 1937.

\_\_\_\_\_. **A Campanha do Contestado.** Florianópolis: Lunardelli, 1979.

CACHAPUZ, Paulo Brandi. Lauro Müller. In: ABREU, Alzira Alves de . **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: Primeira República, 1889-1930.** Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2010.

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

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

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

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

CARDOSO, Fenando Henrique. FALETTO, E. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina: Ensaio de Interpretação Sociológica.** 7<sup>o</sup> ed. Rio de Janeiro: Editora LTC, 1970.

CARDOSO, Ciro Flamarion. **Los métodos de la história. Introducción a los problemas, metodos y técnicas de la historia demográfica económica y social.** Barcelona: Editorial Crítica. Grupo Editorial Grijalbo, 1976.

CARDOSO, Ciro Flmarion e BRIGNOLI, Pérez H. **Historia Económica de América Latina: economías de exportación y economía capitalista. vol. II.** Barcelona: Crítica, 1979.

CARVALHO, Carlos Delgado de. **História Diplomática do Brasil.** São Paulo: Cia Editora Nacional, 1959.

CARVALHO, José Murilo de. **A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória.** Rio de Janeiro: FINEP/Cia Editora Nacional, 1978.

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

\_\_\_\_\_. **Os Bestializados.** São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

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

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

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

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

CAVALLAZZI, Rosangela Lunardelli. **Contestado: espaço do camponês, tempo da propriedade privada**. Florianópolis: Boiteux, 2003.

CERVO, Amado Luiz. **Relações Internacionais na América Latina: Velhos e Novos Paradigmas**. Brasília: Ed. FUNAG, 2001 .

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.

CHANDLER JR., Alfred D. **The Visible Hand**. Massachusetts: Harvard University Press. 1999. 15ª Edição.

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

CORREA, Lucas Mariani. **A Sorocaba Railway Company (1907-1919): a relação de uma empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais**. Dissertação (Mestrado em História). Assis: UNESP, 2014.

CORAZZA, Gentil. Estado e Economia no Brasil: Uma revisão da bibliografia recente. In: **Ensaio FEE**. 1981. V.1nº2

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

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

CUELLÁR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero; CORRÊA, Lucas Mariani. Una aproximación a la historia del ferrocarril en Brasil (1850-1950): Legislación,



empresas y capitales británicos. **Documentos de Trabajo - Asociación Española de Historia Económica.** , v.1, p.1 - 36, 2016.

CUELLÁR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero; CORRÊA, Lucas Mariani. Uma abordagem da história da ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero. **Memória Ferroviária e Cultura de Trabalho: Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários.** São Paulo: Alameda, 2017.

CUELLÁR, Domingo. Nascimento e Ocaso do sistema ferroviário paulista (1835-1970): uma interpretação comparada ao caso espanhol. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). **Memória Ferroviária Cultura e Trabalho: balços teóricos e metodológicos de registros de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

CURY, Vânia Maria. **Engenheiros e Empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933).** Tese de Doutorado – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

CUNHA, Leopoldo Faiad da. **Moldando o traçado: Como as intuições brasileiras definiram o modelo ferroviário até o início do século XX.** Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

DACANAL, José Hildebrando & GONZAGA, Sergius (org.). **RS: Economia e Política.** Florianópolis: Machado Aberto, 1979.

DANTAS, Carolina Vianna & CARNEIRO, Alan. Hercílio Luz. In: ABREU, Alzira Alves de. **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: Primeira República, 1889-1930.** Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2010.

DEAN, WARREN. **A industrialização de São Paulo.** São Paulo: Difusão Europeia/ Editora USP, 1971.

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

DIAS, J.R. de S. **A E.F. Porto Alegre a Uruguaiana e a formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul**: Uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional, 1866-1920. Tese Doutorado. São Paulo: USP, 1981.

DINIZ, Eli. **Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

DUCAN, Julian S. **Public and private operation of railways in Brazil**. New York: Columbia University Press, 1932.

DULCI, Tereza Maria Spyer. **As conferências pan-americanas: identidades, união aduaneira e arbitragem (1889-1928)**. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: USP, 2008.

ESPIG, Marcia Janete. **A presença da gesta carolíngia no Movimento do Contestado**. Canoas: Ed. Da Ulbra, 2002.

\_\_\_\_\_. **Personagens do contestado: os turmeiros da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande (1908-1915)**. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: UFRGS, 2008.

EL-KAREH, A.C. **Filha Branca de Mãe Preta**: A Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982.

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

\_\_\_\_\_. Estado e burguesia agro-exportadora na Primeira República: uma revisão historiográfica. In: **Novos Estudos Cebrap**. São Paulo, n°27, jul. 1990.

\_\_\_\_\_. **A revolução de 1930: História e Historiografia**. São Paulo: CIA das Letras, 1997.

FERNANDES, Felipe Tâmega. *Bolivian Syndicate*. In; **Dicionário Primeira República**. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2010.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo oligárquico – Da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Vol. 1. São Paulo: Civilização Brasileira, 2010.

FERREIRA, Marieta de Moraes, GOMES, Ângela de Castro. Primeira República: um balanço historiográfico. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v1. N°4, p. 244-280, 1989.

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

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

FONSECA, Pedro C. Dutra. **RS: Economia e conflitos políticos na República Velha**. Porto Alegre: Machado Aberto, 1983.

\_\_\_\_\_. Gênese e precursores do Desenvolvimentismo no Brasil. In: **Pesquisa & Debate**. Vol. 15, n°2. São Paulo: PUC-Campinas, 2004. p.225-256.

\_\_\_\_\_. A controvérsia entre metalismo e papelismo e a gênese do desenvolvimentismo no Brasil. In: **Anais do XXXVI Encontro Nacional de Economia**. Salvador: ANPEC, 2008.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimentismo: a construção do conceito**. Brasília: IPEA, 2015.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. São Paulo: Graal, 2000.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34 ed. São Paulo: Cia da Letras, 2007.

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

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

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

GERSON, Brasil. **Pequena história dos fanáticos do Contestado**. Rio de Janeiro: MEC, 1955.

GERCHUNOFF, Pablo & LLACH, Lucas. **ANTES Y DESPUÉS DEL “CORTO SIGLO XX”:** DOS GLOBALIZACIONES LATINOAMERICANAS (1850-1914 y 1980s-2000s). 2008

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

GOMES, Ângela de Castro. **Burguesia e trabalho**. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

\_\_\_\_\_. Primeira República no Brasil: uma história da historiografia. In: GOMES, Ângela de Castro e MOURÃO, Alda (org.). **A experiência da Primeira República no Brasil e em Portugal**. Rio de Janeiro: FGV, 2012. p. 55-93.

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

GOULARTI FILHO, Alcides. **Padrões de crescimento e diferenciação econômica de Santa Catarina**. Tese de Doutorado (Economia). Campinas: UNICAMP, 2001.

\_\_\_\_\_. A Formação econômica de Santa Catarina. In: **Ensaio FEE**. Porto Alegre, 2002. Vol 23, nº2. p. 977-1007.

\_\_\_\_\_. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. In: **GEOSUL, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 103-128, jul./dez. 2009.**

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

GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil (1850 - 1914)**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRANDI, Guilherme. **Café e expansão ferroviária: A Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2007.

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

GREMAUD, Amaury Patrick. **O Brasil no Contexto Internacional de Capitais, 1870-1930: O caso da Brasil Railway CO**. Dissertação (Mestrado em Economia). São Paulo: USP, 1992.

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

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

HILFERDING, Rudolf. **El capital financeiro**. Madri: Editora Tecnos, 1963.

HIRSCHIMAN, Albert. **Estratégia de desenvolvimento econômico**. Trad. De Laura Schlapfer. Rio de Janeiro: Fundo de cultura Econômico, 1958.

HOBBSAWN, Eric. **A era dos Extremos**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

\_\_\_\_\_. **A era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

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

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

IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil: 1930-1970**. 2.ed Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1977.

JENKS, L. H. **The Migration of British Capital to 1875**. London: Thomas Nelson and Sons Ltd, 1963.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960**. (Dissertação de mestrado). Curitiba: UFPR, 1975.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de ferro do Paraná 1880-1940**. (Tese de doutorado). São Paulo: USP, 1985.

KROPF, Simone Petraglia. Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. **Projeto História**. São Paulo: PUC, 1996. n° 13. Jun. p. 179-187.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, cidades e trabalhadores (1870-1920)**. Tese (Livre-Docência em História da Arquitetura), São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_. Ferrovias no Brasil 1870-1920. In: **História econômica & História de empresas**. São Paulo: ABPHE, VIII.1, 2005.

LEAL, Carlos Eduardo. Correio da Manhã. In: ABREU, Alzira Alves de. **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: Primeira República, 1889-1930**. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2010.

LEAL, Carlos Eduardo & SANDRONI, Cícero. Jornal do Comércio. In: ABREU, Alzira Alves de. **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: Primeira República, 1889-1930**. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2010.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora UNICAMP, 2010.

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

LESSA, Renato. **A invenção republicana**. São Paulo: Vértice, 1987.

LEVINE, Robert. **A velha usina: Pernambuco na federação brasileira (1889-1937)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LEVY, Maria Bárbara. **A Indústria do Rio de Janeiro Através de Suas Sociedades Anônimas: Esboços de História Empresarial**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

LOBO, Eulália L. História Empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion. **Domínios da História: Ensaio de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Editora Campos, 1997.

LOVE, Joseph. **O regionalismo gaúcho**. Tradução: Adalberto Marson. São Paulo: Perspectiva, 1975.

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

\_\_\_\_\_. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República Velha. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.p. 99-121.

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

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

LUCA, Tania Regina de. A grande imprensa na primeira metade do século XX. In: MARTINS, Ana Luiza e LUCA, Tania Regina de. **História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2008a.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezzi(org.). **Fontes históricas**. 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008b, p. 111-153.

LUXEMBURGO, Rosa. **A acumulação de capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo**. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

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

MATTOON JR. R. H. **The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900**: a local railway enterprise in São Paulo. Tese de Doutorado. Yale University, 1971.

MARICHAL, C. **La deuda externa de América Latina**. Madrid; Alianza Editorial, 1988.

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

\_\_\_\_\_. **Conde Matarazzo: O empresário e a empresa.** São Paulo: HUCITEC, 1974.

MARTINS, M.G. **Caminho da agonia: A Estrada de Ferro Central do Brasil, 1908-1940.** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã.** São Paulo: HUCITEC, 1984.

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

MAURO, Frédéric. "O Empresário Moderno e a História Econômica". **Revista de Administração de Empresas.** Rio de Janeiro, 14(4): 63-68, 1974, jul.-ago.

MEIRINHO, Jali. **A República em Santa Catarina (1889-1900).** Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC, 1979.

\_\_\_\_\_. **República e Oligarquias: Subsídios para a História de Santa Catarina 1889-1930.** Florianópolis: Insular, 1997.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **Capitalismo tardio.** São Paulo: Brasiliense, 1986.

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

MESQUITA, Cláudia. SAMPAIO, Carlos. In: ABREU, Alzira Alves (org.). **Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República.** Dicionário Online do CPDOC. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2010.

MICELI, Sérgio. **A elite eclesiástica brasileira.** São Paulo: Difel, 1988.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros.** São Paulo: HUCITEC, 1984.

MONTEIRO, Duglas Teixeira. **Os Errantes do Novo Século.** São Paulo: Duas cidades, 1974.

MONTEIRO, Denise Mattos. Política de Terras no Brasil: elite agrária e reação à legislação fundiária na passagem do Império para a República. In: **História Econômica & História de Empresas.** São Paulo: ABPHE, v. 5 n. 2, 2002.



MORAES FILHO, Evaristo. **O problema do sindicato único no Brasil: seus fundamentos sociológicos**. São Paulo: Alfa- Ômega, 1978.

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

MOTA, Carlos Guilherme. **Brasil em perspectiva**. São Paulo: Difel, 1982.

NABUCO, Carolina. **A vida de Joaquim Nabuco, por sua filha Carolina Nabuco**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1929.

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

NECKEL, Roselane. **A República em Santa Catarina: Modernidade e exclusão (1989-1920)**. Florianópolis Ed. UFSC, 2003.

NODARI, Eunice Sueli. **A renegociação da etnicidade no Oeste de Santa Catarina - 1917-1954**. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: PUC, 1999.

NUNES, Ivanil. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2005.

NUNES, Victor Leal. **Coronelismo, enxada e voto**. São Paulo: Alfa-Omega, 1975.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. & CORREA, Lucas Mariani. Leituras e (re)leituras: A História ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de Pós-graduação, no Brasil (1972-2017). In OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). **Memória Ferroviária Cultura e Trabalho: balaços teóricos e metodológicos de registros de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

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

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

OLIVEIRA, Maria Teresa Ribeiro de. The Establishment of Railways in the 19th Century Brazil and the British Imperialism. **Anais**. 2004.

O'ROURKE, Kevin H. y WILLIAMSON, Jeffrey G. **Globalización e Historia. La evolución de una economía atlántica del siglo XIX.** Drensas Universitarias de Zaragoza, 2006.

PAULA, D.A. de. **Fim da linha:** A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFF, 2000.

PASE, Hemerson Luiz . Desenvolvimento e cultura política. In: **Anais do I Circuito de Debates acadêmicos.** Brasília: Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), 2011.

PELAEZ, Carlos Manuel & SUZIGAN, Wilson. **História monetária do Brasil.** Brasília: UNB, 1976.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Empresário e Administradores no Brasil. **Revista de Administração de Empresas**, FGV. vol. 4, n. 11, abr-jun 1964.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Empresário e Administradores no Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1974.

PEREIRA, Paulo José dos Reis. **A política externa da Primeira Republica e os Estados Unidos: a atuação de Joaquim Nabuco em Washington (1905-1910).** São Paulo: Hucitec, 2006.

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

PERELMAN, Michael. **El fin de la Economía.** Barcelona: Ariel Editorial S.A., 1997.

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

PERISSINOTTO, Renato Monseff. Tradição e modernidade no State-Building Paulista durante a Primeira República (1889-1930). In: CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.) **História do Estado de São Paulo/ Formação da Unidade Paulista.** Vol.2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo do Público/Imprensa Oficial, 2010.

PERISSINOTO Renato Monseff e SÊGA, Rafael Augusto. Republicanismo Paulista e Republicanismo Gaúcho, entre o partido de classe e o partido de Estado: aproximações e distinções (1873-1930). In: **Almanack**. Guarulhos, n.02, p.101-113, 2º semestre de 2011.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. República Velha Gaúcha: “Estado autoritário e Economia”. In: DACANAL, José Hildebrando & GONZAGA, Sergius (org.). **RS: Economia e Política**. Florianópolis: Machado Aberto, 1979. p. 193-228.

\_\_\_\_\_. **A República Velha Gaúcha: Charqueadas, frigoríficos, criadores**. Porto Alegre: IEL/Movimento, 1980.

PETRATTI, P. **A instituição da São Paulo (Brazilian) Railway Limited**. Dissertação Mestrado. São Paulo: USP, 1977.

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

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

PINTO, Surama Conde Sá. **Só para iniciados... O jogo político na antiga capital federal**. Rio de Janeiro: Faperj/Maud, 2011.

\_\_\_\_\_. FRONTIN, Paulo. In: ABREU, Alzira Alves (org.). **Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República**. Dicionário Online do CPDOC. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2010.

PLATT, D. C. M. **Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914**. London: Clarendon Press, 1968.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. São Paulo: EDUSC, 2001.

PRADO JR., Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **O messianismo no Brasil e no mundo**. Prefácio de Roger Bastide. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

QUEIROZ, Maurício V. de. **Messianismo e conflito social, a guerra sertaneja do Contestado: 1912-1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

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

RIPPY, J. Fred. **British Investments in Latin America, 1822 – 1949**. Minnesota: University of Minnesota Press, 1966. Reimpressão.

ROSA, L.B.R. de A. **A Companhia de Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1890-1940**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP, 1976.

ROUSTON JÚNIOR, Eduardo. Teoria e Historiografia na Primeira República brasileira. **Revista Inter-Legere**. Revista do PPGCS/UFRN. Natal-RN, n.15, jul./dez. 2014, p. 291-310.

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

\_\_\_\_\_. **A Grande Empresa de Serviços Públicos Cafeeira**. HUCITEC: São Paulo. 1986.

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

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

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

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

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

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

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

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

SILVA, Rosângela Cavallazzi da. **Terras públicas e particulares: O impacto do capital estrangeiro sobre a institucionalização da propriedade privada (um estudo da “Brazil Railway Company” no Meio Oeste catarinense)**. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas). Florianópolis: UFSC, 1983.

SIMÃO, Azis. **Sindicato e Estado**. São Paulo: Dominus, 1966.

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

SINGER, Paul. Evolução da economia e vinculação internacional. In: SACHS, Ignacy; WILHEIM, Jorge e SÉRGIO, Paulo. **Brasil: Meio século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SIMON, Elias José. A Participação do Estado na Economia Brasileira: Subsídios para o Debate. In: **Perspectivas**. São Paulo, nº 8, p. 1-11, 1985.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação da sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1943.

SODRÉ, Nelson. Werneck. **Formação Histórica do Brasil**. 4ªed. São Paulo: Brasiliense, 1962.

SUZIGAN, Wilson. As empresas do governo e o papel do estado na economia brasileira. In: IPEA. **Aspectos da participação do estado na economia**. Rio de Janeiro, 1976. (Série Monográfica, 26).

SZMRECSÁNYI, Tamás. Apontamentos para a história financeira da Light no Brasil 1899/1939. In: **Revista Economia e Política**, vo. 6 nº1. Janeiro – abril. 1986

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: a ferrovia no contestado**. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

TOPIK, Steven. **A Presença do Estado na Economia Política Brasileira de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1987.

TRINDADE, Alexandro Dantas. **André Rebouças: da Engenharia Civil à Engenharia Social**. Tese de Doutorado (Sociologia). Campinas: UNICAMP, 2004.

TRUZZI, Oswaldo: **Café e indústria: São Carlos 1850 – 1950**. São Carlos: Arquivo de História Contemporânea, 1986.

TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem**. Rio de Janeiro/ São Paulo: Cope/Marco Zero, 1989.

VALENTINI, Delmir José. **Da cidade santa à corte celeste: memórias de sertanejos e a guerra do contestado**. Caçador: Universidade do Contestado-UnC, 1998.

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

VALLA, Victor. **OS ESTADOS UNIDOS E A INFLUÊNCIA ESTRANGEIRA NA ECONOMIA BRASILEIRA: UM PERÍODO DE TRANSIÇÃO (1904-1928)**. In: Revista de História. São Paulo, 1969.

\_\_\_\_\_. **A Penetração norte-americana na economia brasileira (1898-1928)**. Brasília: INL, 1978.

VIEIRA, Dorival Teixeira. Evolução do sistema monetário brasileiro. In: **Boletim da Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas da USP**. São Paulo, n° 24, 1962.

VILLELA, A. V.; SUZIGAN, W. **Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973.

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

WIRTH, John. **O fiel da balança: Minas Gerais na Federação brasileira (1889-1937)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

WACHOWICZ, R. **História do Paraná**. Curitiba: Gráfica Editora Paraná., 1969

ZALDUENDO, Eduardo A. **Libras y Rieles**. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1975.

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