

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**

ANDRÉ LUIZ DA SILVA

**OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE: O CASO DA ESTRADA DE FERRO
ARARAQUARA (1896-1916)**

Franca-SP, 2018

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

ANDRÉ LUIZ DA SILVA

**OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE: O CASO DA ESTRADA DE FERRO
ARARAQUARA (1896-1916)**

Tese de doutorado em andamento pelo ao
Programa de Pós-Graduação em História
da Faculdade Ciências Humanas e
Sociais da Universidade Estadual Paulista
“Júlio de Mesquita Filho” – Campus de
Franca.

Orientador: Dr. Pedro Geraldo Saadi Tosi.
Linha de Pesquisa História e Cultura
Social – História: indivíduo e sociedade

Franca-SP, 2018

ANDRÉ LUIZ DA SILVA

**OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE: O CASO DA ESTRADA DE FERRO
ARARAQUARA (1896-1916)**

Tese apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para a obtenção do Título de Doutor em História.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____

Prof. Dr. Pedro Geraldo Saadi Tosi

1º Examinador: _____

Prof. Dr. Rogério Naques Faleiros.

2º Examinador: _____

Prof. Dr. Henry Marcelo Martins da Silva

3º Examinador: _____

Profa. Dra. Rita de Cássia Biason

4º Examinador: _____

Prof. Dr. Gustavo José de Toledo Pedroso

Franca, 16 de novembro de 2018.

S586c

Silva, André Luiz da

OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE: O CASO
DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA
(1896-1916) / André Luiz da Silva. -- Franca, 2018
112 p.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista
(Unesp), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais,
Franca

Orientador: Pedro Geraldo Saadi Tosi

1. Escroquerie. 2. Fraude. 3. Ferrovias. 4. Estrada
de Ferro Araraquara. 5. República Velha. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp.
Biblioteca da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca. Dados
fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

Dedico este trabalho para meu filho Inácio e à minha esposa Denise.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não é resultado apenas dos esforços deste autor. Devo a muitas pessoas e instituições pelo apoio, críticas e apontamentos.

Agradeço a dedicação do corpo docente do PPGH UNESP, campus de Franca, foi por meio das disciplinas que cursei que pude compreender melhor a escrita da história.

Devo muito a Dr. Pedro Geraldo Saadi Tosi por sua excelente orientação. O amadurecimento das discussões desta tese é resultado de suas leituras atentas. Obrigado por ter se mostrado sempre pronto ao diálogo. Sua amizade e apoio foram fundamentais para que este trabalho pudesse ser concluído.

Sou grato a profa. Dra. Márcia Espig, minha orientadora durante o mestrado e uma grande amiga.

Agradeço aos professores que foram membros da banca examinadora de qualificação e defesa.

Não posso me esquecer da professora Silmara Tim Fuentes e do professor Aparecido Romani. Foram assistindo as suas aulas que descobri o prazer de se estudar história.

Agradeço meu pai Bento, a minha mãe Vera, a minha tia Isabel e a meus avós Servino e Júlia. Foi com vocês que aprendi o valor do esforço, a necessidade do respeito e a nunca desistir de meus sonhos.

Não existem palavras suficientes para expressar o quanto devo a minha esposa Denise. Você sempre apoiou meus sonhos e hoje somos pais do Inácio, nosso maior tesouro. Obrigado por estar ao meu lado desde o começo, esta conquista é nossa.

Historiador.

*Veio para ressuscitar o tempo
e escarpelar os mortos,
as condecorações, as liturgias, as
espadas, o espectro das fazendas
submergidas, o muro de pedra entre
membros da família,
o ardido queixume das solteironas,
os negócios de trapaça, as ilusões
jamais confirmadas
nem desfeitas.*

*Veio para contar
o que não faz jus a ser glorificado
e se deposita, grânulo,
no poço vazio da memória.
É importuno,
sabe-se importuno e insiste,
rancoroso, fiel.*

*Carlos Drummond de Andrade, in 'A
Paixão Medida'*

SILVA, André Luiz da. **Os circuitos do escroquerie: o caso da Estrada de Ferro Araraquara (1896-1916)**. 2018. 93 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2018.

RESUMO

Na presente tese investigamos o caso de um empréstimo que fora convertido em debêntures lançadas na Bolsa de Paris em 1911, realizado a partir de um acordo entre a casa bancária L. Behrens & Söhne e a diretoria da Companhia Estrada de Ferro Araraquara. Por meio do estudo sobre este objeto buscamos compreender os circuitos do escroquerie: espaços para o lucro e ilicitudes em meio ao entrelaçamento do circuito bancário alemão, rentista francês e ferroviário paulista na transição do século XIX para o XX. Interpretar as diferentes fontes requereu um quadro teórico-metodológico que oferecesse fundamentos para tratarmos dos diferentes circuitos e seu entrelaçamento. O conceito braudeliano de economia-mundo permitiu que pudéssemos compreender como Hamburgo, Paris e Araraquara, estavam interligadas com a dinâmica centralizada na cidade de Londres do século XIX. Entretanto, diferente da maioria dos estudos inspirados em Braudel, entendemos a economia-mundo também como uma escala de análise. Procuramos realizar no decorrer da narrativa uma aproximação do olhar na direção dos sujeitos e suas estratégias nos circuitos do escroquerie. Desse modo, os circuitos do escroqueries podem ser compreendido como uma possibilidade interpretativa para uma investigação baseada na variação da escala de análise. Entre as fontes analisadas destacam-se os documentos produzidos pelas diretorias da Estrada de Ferro Araraquara, textos jurídicos sobre o escroquerie, fontes relacionadas ao banco L. Behrens & Söhne e atas referentes a EFA publicadas pela imprensa oficial e periódicos.

Palavras - Chave: Escroquerie; Fraude; Ferrovias; Estrada de Ferro Araraquara; República Velha.

SILVA, André Luiz da. **The circuits of escroquerie: the case of Araraquara Railroad (1896-1916)**. 2018. 93 f. Thesis (Doctorate in History) - Faculty of Human and Social Sciences, Paulista State University "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2018.

ABSTRACT

In the present thesis, we investigated the case of a loan that had been converted into debentures launched on the Paris Stock Exchange in 1911, based on an agreement between the banking firm L. Behrens & Söhne and the board of the Estrada de Ferro Araraquara Company. Through the study of this object we seek to understand the circuits of escroquerie: spaces for profit and illicitudes amid the intertwining of the German banking circuit, French rentier and Paulista railroad in the transition from the nineteenth to the twentieth century. Interpreting the different sources required a theoretical-methodological framework that offered fundamentals to address the different circuits and their interlacing. The Braudelian concept of world-economics allowed us to understand how Hamburg, Paris, and Araraquara were intertwined with the centralized dynamics of nineteenth-century London. However, unlike most Braudel-inspired studies, we understand world-economics also as a scale of analysis. In the course of the narrative we try to make an approximation of the look in the direction of the subjects and their strategies in the circuits of the escroquerie. In this way, the circuits of the escroqueries can be understood as an interpretative possibility for an investigation based on the variation of the scale of analysis. Among the analyzed sources are the documents produced by the directories of the Araraquara Railway, legal texts on escroquerie, sources related to the L. Behrens & Söhne bank and EFA-related acts published by the official press and periodicals.

Key words: Escroquerie; Fraud; Railways; Araraquara Railway; Old Republic.

SILVA, André Luiz da. **Los circuitos del escroquerie: el caso del Ferrocarril Araraquara (1896-1916)**. 2018. 93 f. Tesis (Doctorado en Historia) - Facultad de Ciencias Humanas y Sociales, Universidad Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2018.

RESUMEN

En la presente tesis investigamos el caso de un préstamo que se había convertido en debentures lanzados en la Bolsa de París en 1911, realizado a partir de un acuerdo entre la casa bancaria L. Behrens & Söhne y la dirección de la Compañía Estrada de Ferro Araraquara. Por medio del estudio sobre este objeto buscamos comprender los circuitos del escroquerie: espacios para el lucro e ilicitudes en medio del entrelazado del circuito bancario alemán, rentista francés y ferroviario paulista en la transición del siglo XIX al XX. Interpretar las diferentes fuentes requirió un cuadro teórico-metodológico que ofreciese fundamentos para tratar los diferentes circuitos y su entrelazado. El concepto braudeliano de economía-mundo permitió que pudiéramos comprender cómo Hamburgo, París y Araraquara, estaban interconectadas con la dinámica centralizada en la ciudad de Londres del siglo XIX. Sin embargo, diferente de la mayoría de los estudios inspirados en Braudel, entendemos la economía-mundo también como una escala de análisis. Buscamos realizar en el transcurso de la narrativa una aproximación de la mirada en la dirección de los sujetos y sus estrategias en los circuitos del escroquerie. De este modo, los circuitos de escroqueries pueden ser entendidos como una posibilidad interpretativa para una investigación basada en la variación de la escala de análisis. Entre las fuentes analizadas destacan los documentos producidos por las directivas de la Estrada de Ferro Araraquara, textos jurídicos sobre el escroquerie, fuentes relacionadas al banco L. Behrens & Söhne y actas referentes a EFA publicadas por la prensa oficial y periódicas.

Palabras-clave: Escroquerie; Fraude; Ferrocarriles; Estrada de Ferro Araraquara; República Vieja.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: La locomotive de Robert Stephenson.....	32
Figura 2: A “Baronesa” Locomotiva da Estrada de Ferro Mauá.....	36
Figura 3: Levy Behrens.....	56
Figura 4: Economia-mundo em 1775: Hamburgo.....	58
Figura 5: Wilhem Leopold Behrens.....	61
Figura 6 :Eduard Ludwig Behrens.....	64
Figura 7: Eduard Ludwig Behrens	68
Figura 8: Sede do Banco L. Behrens & Söhne, Hamburgo.....	71
Figura 9: Assinatura constante na Debênture.....	101

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Gráfico 1: Crescimento populacional no Brasil.....	37
Tabela 1: Expansão das ferrovias em km.....	39
Gráfico 2: Imigração para o Brasil por ano.....	40
Gráfico 3: Café brasileiro exportado (1903 – 1945).....	41
Tabela 2: Distribuição regional de bancos britânicos e alemães no exterior (%).....	73
Gráfico 4: Mercadorias transportadas pela EFA em Kg entre 1900 e 1910.....	78
Gráfico 5: Fluxo de passageiros da EFA entre 1900 e 1908.....	79
Tabela 3. Compra e venda de ações 1908 – 1909.....	85

LISTA DE MAPAS

Mapa1: Carta Geral do Estado de São Paulo, 1911.....	38
Mapa 2 Economia-mundo em 1775: Hamburgo.....	58
Mapa 3: O traçado do Estrada de Ferro Araraquara em 1952.....	71

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CERJ	Companhia Edificadora do Rio de Janeiro
DOSP	Diário Oficial do Estado de São Paulo.
DOU	Diário Oficial da União.
EFA	Estrada de Ferro Araraquara.
OESP	Jornal O Estado de São Paulo.
RPSAAGA	Relatório para ser apresentado á Assembléa geral dos Accionistas.
SOPESP	Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo
SPNRC	São Paulo Northern Railroad Company.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
I. FRAUDES E CAPITAL FRANCÊS NO INVESTIMENTO FERROVIÁRIO BRASILEIRO.....	20
1.1. Conceitos na interpretação histórica.....	25
1.2. O Conceito De Economia-Mundo.....	24
II. OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE.....	31
2.2 As ferrovias no Brasil.....	31
2.3 O circuito rentista francês.....	46
2.4 O circuito bancário alemão o banco L. Behrens & Söhne.....	55
III. O CASO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.....	74
3.1 A formação da Estrada de Ferro Araraquara.....	74
3.2 O empréstimo da EFA junto ao banco L. Behrens & Söhne.....	84
3.3 Situação financeira da EFA durante a falência.....	96
CONCLUSÃO.....	103.
FONTES.....	104
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	108

INTRODUÇÃO.

A presente tese trata-se de um estudo em que buscamos compreender os espaços para o lucro e ilicitudes em meio ao entrelaçamento do circuito bancário alemão, rentista francês e ferroviário paulista na transição do século XIX para o XX. Para tornar possíveis as nossas análises, voltamos nosso olhar para o caso de um empréstimo que fora convertido em debêntures lançadas na Bolsa de Paris em 1911. O referido empréstimo foi realizado a partir de um acordo entre a casa bancária L. Behrens & Söhne e a diretoria da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, uma pequena ferrovia do interior paulista. Nossa pretensão foi ir além dos estudos realizados durante a elaboração da dissertação de mestrado “Um francês no interior paulista: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 -1916)”. Buscamos ampliar a escala de análise, no sentido de entendermos o entrelaçamento de circuitos e a própria dinâmica da economia-mundo como forma de compreendermos e analisarmos o nosso objeto de investigação.

O conceito de circuitos do escroquerie foi forjado como meio de compreendermos, em uma escala de maior abrangência, o entrelaçamento do circuito ferroviário paulista com o circuito bancário e o circuito das bolsas de valores europeias (rentista), especialmente o francês. Desse modo, encontramos em Braudel o referencial teórico-metodológico para buscarmos entender as relações (não só) econômicas da economia-mundo, visto que os circuitos estão presentes nesta dinâmica. Tomamos o cuidado de não nos furtarmos de discussões sobre os conceitos utilizados, desse modo, dedicamos algumas páginas desta tese para abordarmos o edifício teórico braudeliano.

Os circuitos são mais do que espaços de produção, são, ao mesmo tempo, direcionados, vigiados, fiscalizados, pautados em leis e costumes que, mediante as estratégias dos sujeitos, possibilitam ou limitam a realização de fraudes e ilicitudes. Nesta perspectiva, o circuito ferroviário não é apenas a infraestrutura ferroviária, ou relevante por sua operacionalidade, mas é composto por espaços de ação que favoreceram de maneiras múltiplas as estratégias de empresários para o enriquecimento. Esse mesmo circuito

ferroviário pode, mediante a ação dos indivíduos, ser amarrado ao feixe do circuito do escroquerie, pois a conjuntura dos negócios ferroviários no Brasil, somado a fragilidade na fiscalização, davam margem para o comprometimento das empresas ferroviária em esquemas ilícitos.

Frente ao processo acelerado de internacionalização da dinâmica econômica da economia-mundo centralizada em Londres, o entrelaçamento de circuitos tomou proporções nunca antes vistas, em especial, pela velocidade das trocas e pela sua dimensão financeira, muito mais complexa do que nos séculos anteriores. Enquanto os Estados forjaram mecanismos de controle jurídico, os sujeitos colocaram em prática estratégias em meio às brechas presentes na legislação imposta ao mercado de negócios.

Aplicando a noção de escalas na definição de entrelaçamento de circuitos, procuramos identificar o “jogo” de interesses dos Estados, influenciando diretamente a dinâmica econômica, mediante a forja de legislações, investimentos e garantias. Ao aproximarmos nosso olhar, é possível pensar, de forma verossímil, como as estratégias dos sujeitos reverberaram nos circuitos, pois as próprias características do período de transição do século XIX para o XX, limitaram as formas de controle por parte dos Estados, no que diz respeito às estratégias de lucro, especulações e fraudes. A própria concepção de escalas exige um diálogo entre a micro-historiografia e suas propostas e a perspectiva braudeliano. Tal desafio teórico é vencido neste trabalho a partir das amarrações teóricas comprometidas com as contribuições de pesquisadores que nos antecederam nestas reflexões, que mesmo sem usar da nomenclatura micro e macro, abriram caminhos para pesquisas que não opõe Braudel e Ginzburg.

Para entendermos os possíveis contornos dos circuitos do, direcionamos nossas investigações para o empréstimo realizado pelo banco L. Behrens & Söhne à Companhia Estrada de Ferro Araraquara em 1911, analisando, de maneira separada, o contexto de lançamento de debêntures na bolsa, a atuação da casa bancária L. Behrens & Söhne e os bastidores administrativos da Estrada de Ferro Araraquara. Desse modo, tivemos um cuidado em

construir uma narrativa a partir da noção de variação de escalas que permite pensarmos a relevância dos circuitos.

Variar a escala na historiografia não significa confrontar o macro colocando-o em segundo plano, mas compreender que os indivíduos atuam em meio a um contexto em transformação, dinâmico. Os acionistas, diretores, banqueiros e debenturistas estão imersos no geral, com suas estratégias, escolhas, negociações e resistências, viveram em meio às incertezas de uma “poeira dos acontecimentos minúsculos” (REVEL, 1998, p. 31). Porém, mesmo que os sujeitos vivam em meio ao incerto, também vivem em meio às estruturas e conjunturas. Partimos de Ricouer, ao variar a escala de análise, o historiador não se depararia apenas com um fragmento semelhante à parte de um total, mas com acontecimentos singulares que podem variar em relação àqueles identificados na escala macro (RICOUER, 2007, p.222).

Interpretar as diferentes fontes requereu um quadro teórico-metodológico que não forçasse a seleção dos dados considerados mais importantes e inibisse o significado de outros, de modo a acorrentar o tema em uma base teórica bem fundamentada; ao mesmo tempo em que o agrupamento desses dados não fixasse o foco do trabalho em apenas uma das dimensões que a problemática enseja. Desse modo, dividimos o trabalho em três capítulos.

Inicialmente, procuramos compreender os conceitos na interpretação histórica, focando, em seguida, no conceito de economia-mundo. Nossa pretensão foi problematizar o uso do conceito à luz das discussões sobre a própria construção teórico-metodológica realizada por Braudel, trazendo para nossas inquietações as considerações de autores como Koseleck e Paul Veyne.

O segundo capítulo deste trabalho tem como enfoque a Europa. Procuramos nos debruçar mais especificamente sobre a criminalização do escroquerie na França em meio a exportação de capitais para o Brasil da segunda metade do XIX, até a Primeira Grande Guerra. Após abordarmos o circuito rentista francês, nosso olhar se voltou para o circuito bancário alemão.

Tratamos da formação da casa bancária L. Behrens & Söhne e a internacionalização de seus negócios no contexto da unificação alemã.

O terceiro capítulo desta tese é o mais extenso, pois buscamos situar os problemas relativos à expansão da EFA em feixe de circuitos: alguns relacionados com a produção e exportação de café, outros ligados ao abastecimento interno, alguns estritamente firmados em torno da prestação de serviços e do comércio local. Muitos desses circuitos não configuravam uma relação imediata entre circunstâncias locais e conjuntura mais ampla, entre especificidades regionais e universalidades da produção e reprodução de capitais ensejadas pelo tema. Porém, as escolhas narrativas que adotamos conduzem o leitor a perceber o entrelaçamento entre o circuito ferroviário, bancário alemão e rentista francês.

A partir de uma aproximação da escala de análise, procuramos investigar as estratégias de vários sujeitos em meio às brechas legais referentes à captação de recursos financeiros no exterior. Desse modo, ao tratarmos da falência e liquidação da EFA, encontramos os banqueiros alemães, debenturistas e diretores da ferrovia em uma série de conflitos de interesses.

Para realização desta investigação trabalharemos com um rol de documentações bem variado.

Relatório para ser apresentado á Assembléa geral dos Accionistas (RPSAAGA): publicados entre 1897 e 1910 pelos diretores da EFA, possibilitam o contato com várias informações sobre as finanças da empresa, além de seus prolongamentos, concessões, entre outros dados. Produzidos pelos diretores da companhia para informar os acionistas, devem ser analisados não tanto pelos dados contábeis, que poderiam ter sido manipulados, mas pelas estratégias da diretoria para efetivar seus prolongamentos. Esta documentação foi digitalizada do acervo do Museu Ferroviário de Jundiaí.

Considerações Elucidativas Sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara (relatório): elaborado por Silvio

Alvares Penteado, presidente da empresa em 1914. Trata-se de uma análise das finanças da ferrovia, apontando para as irregularidades cometidas pelos banqueiros alemães L. Behrens & Sohne. Ao analisar esta fonte deve-se levar em consideração o fato de seu autor estar sendo acusado de cúmplice nas fraudes cometidas na realização do empréstimo junto aos banqueiros alemães. Os dados apresentados são comparáveis com as informações presentes nos RPSAAGA, e publicações da imprensa oficial, assim como as demais fontes descritas abaixo. . Esta documentação foi digitalizada do acervo do Museu Ferroviário de Jundiaí.

L. BEHRENS & SÖHNE. 175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955. L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Trata-se de um pequeno livro escrito em alemão, de autoria da própria casa bancária e elaborado como parte das celebrações dos 175 anos de suas atividades. A fonte é uma das poucas que permite acesso a detalhes sobre as atividades da casa Behrens desde o século XVIII.

O Estado de São Paulo: este periódico, apesar de não ser o único a trazer informações sobre o caso da EFA, é chave para as investigações. Em suas publicações diárias podem ser localizadas diversas atas e notas enviadas pela diretoria da EFA, assim como notas e outras informações de órgãos públicos. Assim como os periódicos oficiais da União e do Estado, este jornal permite rastrear algumas das atividades de parte dos diretores da EFA.:

Diário Oficial da União: periódico que reúne decretos, atas, notas, editais, além de outras informações que empresas e órgãos públicos têm que prestar por exigências fiscais. Sua publicação era diária, sendo produzido pela Imprensa Oficial sob a responsabilidade do Governo Federal. Esta fonte permite, em conjunto com as demais fontes, rastrear as atividades de muitos dos indivíduos envolvidos no caso da EFA.

Diário Oficial do Estado de São Paulo: este periódico reúne decretos, atas, notas, editais, além de outras informações prestadas por empresas aos órgãos públicos. Sua publicação era diária, sendo produzido pela Imprensa Oficial sob a responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo. Esta fonte

apresenta as mesmas possibilidades que o Diário Oficial da União, permitindo rastrear as atividades dos acionistas e diretores da EFA antes, durante e após a desapropriação da ferrovia.

Para a escrita desta tese partimos da concepção de que as fontes são representações construídas por seus autores a partir de uma gama enorme de intenções e forças em movimento. Desse modo, compreendemos que a documentação não é submissa às interrogações do pesquisador. Como observou Thompson, os vestígios se agitam, lançando o historiador em novos problemas (THOMPSON, 1981, p. 199). Antes de se pensar em fatos, o historiador é desafiado a compreender a verossimilhança entre as práticas realizadas pelos atores sociais e as representações.

1.0 FRAUDES E CAPITAL FRANCÊS NO INVESTIMENTO FERROVIÁRIO BRASILEIRO.

1.1 CONCEITOS NA INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA.

Para escrever história utilizamos de palavras que acreditamos tornar inteligíveis os fenômenos, estas palavras são chamadas conceitos. O historiador lida com os conceitos criados por ele, por outros pesquisadores e com as palavras de conteúdo concreto presentes nos documentos, porém ao recorrer a conceitos estranhos à época, depara-se com as armadilhas inevitáveis do anacronismo (REIS, 2005, p.126). Entretanto, o que viriam a ser os conceitos e qual as possibilidades de se escrever história por meio deles?

Longe da pretensão de abordar todo um debate sobre a questão, procuramos neste subcapítulo compreender um pouco mais profundamente estas discussões para pensar o uso dos conceitos nesta tese. No centro de nossas interrogações está variância e a invariância histórica, ou seja, se os fenômenos e os conceitos que utilizamos para percebê-los apresentam nexos transhistóricos. Em outras palavras, até que ponto os fenômenos são compreensíveis a partir de um aparato conceitual herdado, forjado ou tomado por empréstimo pela historiografia?

A relevância das questões abordadas neste texto está relacionada com as interrogações e inquietudes vivenciadas pelos historiadores nas últimas décadas com a possível crise dos paradigmas. Como considerou Chartier, diante de uma crise da inteligibilidade histórica e refluxo dos modelos explicativos, ganhou a atenção novos questionamentos sobre uso das palavras presentes na fonte e seu significado inédito no presente (CHARTIER, 2002, p.8-10). Desse modo, a procura por uma fundamentação teórica para interpretação dos conceitos está também associada com as críticas pós-modernas que consideram a historiografia uma invenção.

Como considerou Prost, refletir sobre a história dos conceitos não seria parte da tradição herdada pelos historiadores franceses. Não existiria muita preocupação com o uso de conceitos diferentes para se referir aos mesmos

fenômenos, como por exemplo o uso das palavras Estado, governo e poder como sinônimos. Já a tradição germânica apresentaria maior preocupação com a questão, sendo comum a inclusão no início dos trabalhos acadêmicos uma análise dos conceitos utilizados na narrativa (PROST, 2008, p.125).

O uso de termos forjados em épocas recentes para descrever os fenômenos de períodos distintos já estava entre os temas abordados pelos fundadores do movimento dos *Annales*. Bloch denunciou o uso anacrônico dos conceitos, considerando que as palavras empregadas pelos historiadores valeriam mais por seu potencial explicativo do que por sua semântica (BLOCH, 2001, p.143). Bloch compreendeu como uma necessidade o uso de expressões do presente se estas possibilitassem uma interpretação dos fenômenos de maneira mais pertinente.

Comentando sobre o uso do conceito de capitalismo em suas pesquisas, Braudel entendeu “[...] que essa palavra de combate é ambígua, terrivelmente carregada de atualidade e, virtualmente, de anacronismo” (BRAUDEL, 1987, p.32). Se aproximando das considerações de Bloch, Braudel assume os riscos de seu uso pelo potencial explicativo do conceito. Sua concepção de *capitalismo* está ancorada em uma continuidade das experiências entre passado e presente. Braudel procura novas definições para os conceitos que utiliza, forjando outros a partir de uma leitura estruturalista da realidade histórica. Apesar de compartilharem a perspectiva de continuidade, e atentarem ao anacronismo no uso dos conceitos, Braudel não dialoga diretamente com os teóricos envolvidos na formulação da história dos conceitos alemã.

A história dos conceitos foi inicialmente desenvolvida por Otto Brunner, embasada teoricamente na filologia, história da filosofia e na hermenêutica. Brunner foi crítico a historiografia jurídica e liberal alemã que utilizava de conceitos derivados do liberalismo em estudos sobre o período medieval. A história conceitual teve novos desdobramentos em fins da década de 1960. As pesquisas de Brunner em co-autoria com Werner Conze e Reinhart Koselleck resultaram em importantes dicionários de conceitos, como os nove volumes de *Geschichtliche Grundbegriffe - Historisches Lexikon zur politisch-sozialen*

Sprache in Deutschland (Conceitos básicos de história – um dicionário sobre os princípios da linguagem político-social na Alemanha) (JASMIN, 2005, p.31).

Reinhart Koselleck tornou-se referência do grupo, sendo partir do final da década de 1980, mais conhecido entre os historiadores franceses. Bentivoglio considera como uma das contribuições de Koselleck o fato de ter atentado para a historicidade dos conceitos e do pensamento sócio-político, vinculando-os à realidade social e à compreensão hermenêutica, incorporando influências da teoria werberiana de ação social e algumas premissas do historicismo oitocentista. Suas considerações sobre a historicidade dos conceitos eram pertinentes para uma historiografia que se deparava com a necessidade de pensar seus próprios limites interpretativos (BENTIVOGLIO, 2010, p.115-117).

Para Koselleck os conceitos são palavras com certo nível de teorização e reflexivas, podendo ser objeto de investigação a partir da análise de fontes históricas. Desse modo, compreendendo que a diacronia estaria presente na sincronia, a semântica do conceito estaria ligada a continuidade. Os conceitos seriam ao mesmo tempo “fato” e “indicadores”, não sendo apenas efetivos enquanto fenômenos linguísticos, mas também um indicativo do que está para além da língua. Desse modo, Koselleck compreende que os fenômenos históricos não se limitariam a dimensão discursiva (KOSELLECK, 1992, p.134-136)¹.

Como considerou Chartier, a historiografia francesa, que com os primeiros *Annales* ocupara um lugar de destaque, passou a ser alvo de críticas de sociólogos e etnólogos. Questionou-se o primado conferido ao estudo das conjunturas econômicas ou demográficas, assim como as estruturas sociais. Desse modo, a partir de fins da década de 1960, novos objetos, conceitos e

¹ Entre os conceitos estudados por Koselleck está o de economia (Ökonomie). Como considerou Koselleck, até meados do século XVIII o significado de economia era o de ciência (die Lehre) da economia doméstica (Haushaltslehre). O conceito teria sido ampliado para identificar a economia de um território, ganhando com Adam Smith uma nova definição teórica: a economia seria autônoma, para além do Estado e um fenômeno da modernidade (KOSELLECK, 1992 p.139-140).

metodologias de pesquisa ganharam importância entre os historiadores franceses da chamada *Nouvelle Histoire* (CHARTIER, 2002, p.62-63).

As reflexões sobre os conceitos entre os historiadores franceses da geração de Le Goff ganhariam novos contornos com as interrogações nominalistas. Reis compreende a existência de dois grupos com perspectivas distintas, os “realistas metafísicos” e os “nominalistas”. No primeiro grupo estariam Ranke, Weber, Marx, Ricoeur e Marrou, que de maneiras diferentes referem-se a um real, um universal e conhecível. No segundo grupo estariam Foucault, De Certeau, Duby e Koselleck, que combateriam o realismo metafísico dos autores anteriores (REIS, 2005, p.156). Reis compreende que os nominalistas “[...] não buscam mais esse sentido secreto universal e não acreditam que se possa reunir adversários em torno de verdades que valham para todos ou em torno de verdades revolucionárias ou em torno de valores válidos para uma humanidade universal”, ressaltando ainda que para estes “[...] o real é intocável em si e o universal é impensável. A subjetividade é radicalmente assumida enquanto subjetividade plena, e é entendida como vontade e potência, vontade de evasão, vontade de presente, vontade de ação, vontade de fruição” (REIS, 2005, p.167).

Paul Veyne seria um dos primeiros a identificar a contribuição de Foucault para a escrita da história, incorporando as discussões nominalistas. Veyne observa, assim como Bloch, que os historiadores estariam sempre embaraçados ou iludidos com os conceitos e os tipos, eles os censurariam por serem soluções rápidas, válidas para um período e não funcionando para compreensão de outros (VEYNE, 1998, p.104-106). Porém ele se distancia de Bloch ao perceber que os conceitos históricos seriam instrumentos estranhos, dotados de um sentido que vai além de qualquer definição, uma incitação perpétua ao contrassenso. Ao mesmo tempo que passariam a falsa certeza de englobar um todo, não dariam conta de sua complexidade.

Veyne se distancia de Koselleck, entre outras questões, na maneira de pensar a interpretação dos fenômenos pelo historiador. Koselleck considera “[...] teoricamente errônea toda postura que reduz a história a um fenômeno de linguagem, como se a língua viesse a se constituir na última instância da

experiência histórica” (KOSELLECK, 1992, p.136). Para Veyne “A história é, em essência, conhecimento por meio de documentos. Desse modo, a narração histórica situa-se para além de todos os documentos, já que nenhum deles pode ser o próprio evento” (VEYNE, 1998, p.18). Koselleck se aproxima de Veyne ao compreender que “[...] A ciência histórica atual se encontra, portanto, sob duas exigências mutuamente excludentes: fazer afirmações verdadeiras e, apesar disso, admitir e considerar a relatividade delas” (KOSELLECK, 2006, p.161).

Koselleck e Veyne apresentam perspectivas diferentes sobre a singularidade e causalidade. Koselleck se aproxima da perspectiva de continuidade de Braudel, pois considera que a história contém estruturas formais de retorno e repetibilidade, condições que, a longo prazo, criam conjunturas semelhantes (KOSELLECK, 2006, p.263). Por outro lado, Veyne compreende a partir da perspectiva foucaultiana que todos os fenômenos são singulares, tanto históricos quanto os sociológicos (VEYNE, 2011, p.15-33). Não existiriam verdades gerais, transhistóricas. Os fatos, atos e palavras humanos não seriam provenientes da natureza ou de uma origem racional, não refletindo fielmente o objeto a que remeteriam. Os conceitos seriam ideias gerais consideradas adequadas, porém nada que é humano poderia ser adequado, racional ou universal. Desse modo, só é possível compreender o fenômeno em sua singularidade. Os indivíduos estariam encarcerados em aquários transparentes. Estes aquários seriam os discursos (dispositivos). Daí o desafio proposto pela arqueologia foucaultiana, o de analisar as práticas discursivas.

Escrever história é como entrar em labirinto com seus becos sem saída, de dúvidas e possibilidades. De maneira comparável a Ariadne, a metodologia e a teoria nos indicam uma rota. Segurando uma extremidade do fio, procuramos interpretar os vestígios para superar os obstáculos do percurso. Entretanto, não há apenas um fio, como também não há apenas um labirinto. Este é o caso das interpretações possíveis para os conceitos e seus usos pelos historiadores. Frente a estas reflexões teóricas entendemos a necessidade de pensarmos o conceito de Economia-mundo de Braudel, seus limites e possibilidades.

1.2 O CONCEITO DE ECONOMIA-MUNDO.

O conceito de economia-mundo foi apropriado por Braudel a partir dos vocábulos em alemão *welttheater* e *weltwirtschaft*. Influenciado pelos estudos do historiador Fritz Rörig (1882-1952), Braudel, ainda na década de 1930, passou a interpretar os ritmos do mediterrâneo a partir deste repertório conceitual. O conceito de economia-mundo é revisitado por Braudel no terceiro volume da obra “Civilização Material, Economia e Capitalismo: Séc. XV a XVIII”. Em suma, uma economia-mundo seria composta pelo conjunto de espaços individualizados, econômicos e não econômicos, representando uma vasta zona coerente em uma determinada época e região que transcenderia os limites dos outros grupos maciços da história, reunindo em uma dinâmica de trocas ou comércio diferentes crenças, culturas e estados.

Para explicar uma economia-mundo é necessário delimitar seus limites espaciais e seu centro, localizado em uma cidade e com um *capitalismo* já dominante. Estes centros podem ser compreendidos como cidades com vocação internacional (cidades-mundo), estas estariam em constante competição e substituindo-se umas com as outras. As economias-mundo são compostas por economias particulares, pobres e modestas, sendo o centro a única relativamente rica. Estas economias particulares estariam em voltagens diferentes, resultando a desigualdade necessária para o funcionamento da economia-mundo (BRAUDEL, 2009 p. 14-16).

Apesar de existirem economias-mundo desde a antiguidade, foi durante a transição do século XV para o XVI se formou a economia-mundo europeia que incorporou à sua dinâmica todos os continentes. Apesar de compartilhar algumas características com os impérios, em especial o fato de ser de grandes proporções territoriais, a economia-mundo europeia seria diferente das conhecidas até aquele momento. Por compreender como inédita tal experiência, Wallerstein - um dos mais importantes interlocutores de Braudel - considera que a economia-mundo europeia formou o Sistema Mundial Moderno, uma entidade econômica, não uma entidade política, como impérios, Estados nacionais ou cidades-Estado. Entretanto, nos limites deste sistema estão os impérios, as cidades-Estado e os Estados nacionais, porém tal

sistema não é denominado como mundial por incluir a totalidade do planeta, mas por ser maior espacialmente do que qualquer unidade política juridicamente definida. Desse modo, o que definiria a princípio uma economia-mundo são tanto os vínculos básicos entre as partes (centro, semiperiferia e periferia) e em certa medida os vínculos culturais e os arranjos políticos, incluindo confederações (WALLERSTEIN, 2010, p.21-25). Ainda na perspectiva braudeliana, economia-mundo seria formada por três “áreas” ou categorias: um centro restrito, regiões secundárias bastante desenvolvidas e por enormes margens exteriores. O centro, compreendido como o “coração”, reúne o que existe de mais avançado e sofisticado. O próximo elo na hierarquia é a zona dos “brilhantes secundários” (semiperiferia), que compartilham apenas parte das vantagens do centro. O terceiro elo da economia-mundo é a imensa periferia, pouco populosa, marcada pelo arcaísmo, pelo atraso e pela exploração por parte dos outros (BRAUDEL, 2009 p.29).

Para se entender o conceito de economia-mundo em Braudel é necessário compreender a rede conceitual em que opera: sua interpretação da dimensão econômica enquanto formada pela “vida material”, “economia de mercado” e “capitalismo”. A vida material compreenderia o cotidiano, o rotineiro, os gestos que se passam fora da plena consciência dos sujeitos, que os aprisionam e são herdados de um passado multissecular. A vida material está no rés do chão, onde se realizam as permutas e o autoconsumo, em que alimentação, vestimentas, ferramentas e habitação socialmente significadas por seu *valor de uso* (BRAUDEL, 1987, p.15-16). A economia de mercado estaria em progresso, ligando burgos e cidades para organizar a produção, orientar e controlar o consumo. As regiões incorporadas a este jogo de trocas vivenciariam mudanças em sua vida material, passando a significar os produtos enquanto dotados de seu *valor de troca*. Na economia de mercado os agentes são altamente especializados, mediante a isso ocorre a concorrência e a maior dificuldade de ascensão, de tocarem o terceiro andar que Braudel denominou *capitalismo*. O capitalismo seria a último andar da dimensão econômica, estando em oposição a economia de mercado. Enquanto a economia de mercado é marcada pelas trocas em curto raio, pela concorrência, o capitalismo seria o espaço do monopólio, das grandes redes mercantis, da

possibilidade de mudança de investimento para uma maior acumulação dos capitais, um espaço em que atuam uma minoria de capitalistas (BRAUDEL, 1987, p.35-38).

As diferentes economias-mundo impulsionariam migrações, transformando o espaço, possibilitando aos sujeitos contatos com leituras de mundo diferentes, incorporando-as ao jogo das trocas mercantis. Este processo teria ocorrido em centenas de anos, em uma longa duração: enquanto economia de mercado e capitalismo coexistem, cidades-mundo estão conectadas as cidades-etapas, formando um conjunto, a continuidade e expansão de uma economia-mundo dependente da desigualdade. Esta desigualdade pode ser compreendida a partir da divisão do trabalho em escala mundo. Este longo processo de continuidades e transformações é pensado por Braudel na dicotomia entre longa e curta duração, compreendendo a relação entre tempo e espaço.

O conceito braudeliano se torna significativo para a realização deste estudo por possibilitar generalizações. Entender a dinâmica de uma economia-mundo é entender a mesma enquanto movediça, móvel, formada por circuitos em constante entrelaçamento. Desse modo, a produção de açúcar pelo Império Português em seus domínios coloniais, entrelaçava-se ao circuito transatlântico de tráfico de escravizados, ao circuito de transporte marítimo, formando um circuito mercantil que ligava diferentes partes do globo. Os nós, os laços entre os diferentes circuitos e produções, são os circuitos de transporte ou de circulação.

Porém, não adotamos aqui a perspectiva de que os indivíduos estão limitados, em absoluto, ao geral determinante. Neste ponto, se afastando da definição clássica de Economia-Mundo, pensamos a mesma como uma escala de análise macro-histórica. Como considerou Levi:

[...] toda ação social é vista como o resultado de uma constante negociação, manipulação, escolhas e decisões do indivíduo, diante de uma realidade normativa que, embora difusa, não obstante oferece muitas possibilidades de interpretação e liberdades pessoais. A questão é, portanto, como definir as margens – por mais estreitas que possam ser – da liberdade garantida a um indivíduo pelas brechas e contradições dos sistemas normativos que o governam. Em outras palavras, uma investigação da extensão e da natureza da vontade livre dentro da estrutura geral da sociedade humana (LEVI, 1992, p.134).

Levi pensou os sujeitos e os limites da liberdade frente aos sistemas normativos, não os negando enquanto objetos a serem mais bem compreendidos na produção de seus estudos. Desse modo, entender as estratégias exige uma aproximação da escala de análise, sendo que optamos pelo uso da noção de circuitos para pensar os espaços de ação dos sujeitos em meio a dinâmica de uma economia-mundo. Apesar das limitações comuns a qualquer teoria, a escrita da história está associada com as escolhas tomadas no percurso de pesquisa, formação e experiências do historiador. Pensar o conceito de economia-mundo enquanto um modelo interpretativo estruturalista não significa conduzir toda análise historiográfica à dimensão macro, mas entender o mesmo como uma das “lentes” pela qual procuramos compreender os nexos entre o micro e o macro. De qualquer modo, as implicações teóricas, em especial as reflexões de Veyne, não devem ser deixadas de lado. A própria concepção de macro e micro são recortes que podem variar, no duplo sentido. Desse modo, encontramos no conceito de circuitos entrelaçados o fio interpretativo para articular fenômenos e circunstâncias gerais e as estratégias dos sujeitos investigados nesta tese.

A economia-mundo capitalista é formada por um conjunto das cidades-mundo e *urbs* em órbita que em meio ao jogo das trocas são pontas das malhas de conexões, como chamou Braudel, onde se entrelaçam diferentes seguimentos que vão da produção de produtos agropecuários, industriais e financeiros. Estas malhas de conexões são formadas pelos entrelaçamentos dos diferentes circuitos mercantis, de serviços e financeiros. Nesta lógica, as ferrovias enquanto empresas do sistema de transportes seriam fundamentais para dinamizarem a produção, interligando as diferentes cidades e influenciando a formação e o crescimento populacional e de valorização da

riqueza das cidades que serve. Esta dinâmica cidade-ferrovia forma o que chamamos de circuito ferroviário.

A noção de circuitos entrelaçados não se restringe apenas a dimensão econômica. Para tratarmos deste aspecto, tomamos como referencial a noção de campo de Bourdieu, pois possibilita maiores reflexões para tratarmos para entender os limites e possibilidades de ação dos sujeitos. Nos campos os agentes ocupam posições distintas de acordo com o capital simbólico que o agente é detentor. Existiria um campo da política, da comunicação, das ciências, entre outros, e em cada um deles estão presentes jogos de legitimação constante (BOURDIEU, 1983, p.89-94).. Desse modo, o circuito ferroviário, envolveu agentes que atuaram em campos distintos, porém com interesses sobre empreendimentos em estradas de ferro Neste caso, o circuito ferroviário, estava presente nos jogos de vários campos, porém com finalidades que podem variar. Se considerarmos que os sujeitos atuaram em vários circuitos, suas escolhas e estratégias influenciarão na dinamização ou no frear de um circuito, sendo este parte de um circuito maior, fruto do entrelaçamento de outros. Ao mesmo tempo em que o lucro ou endividamento relacionados com sua atuação no circuito, também diminuirá ou aumentará seu capital simbólico no campo. Entretanto, quanto mais ampliamos a escala de análise, menos o individual é relevante para um geral. Desse modo, pensar o investimento ou fraude no circuito ferroviário como parte da estratégia dos sujeitos no jogo cotidiano dos espaços sociais estruturado e estruturantes, possibilita considerar as experiências e decisões no contexto de relações sociais.

Levando em consideração a dimensão simbólica, circuitos deixam de ser apenas circuitos econômicos também por se entrelaçarem com circuitos jurídicos e culturais. No caso dessa tese, nos deparamos também com o circuito jurídico que se entrelaça também aos outros mediante as questões normativas que lhes impõe. Daí a relevância de se estudar nesta tese as transformações legais referentes as fraudes.

Ao utilizarmos do conceito de economia-mundo nos distanciamos da perspectiva de Veyne, enquanto nos aproximamos da perspectiva

compartilhada pelos historiadores franceses das duas primeiras gerações dos *Annales*. Entendemos que economia-mundo é um conceito com finalidade explicativa, praticamente um modelo, baseado no trabalho de arquivo e análise de Braudel.

Concordamos com Veyne no que tange a interpretação dos conceitos com a ilusão dos mesmos serem um reflexo do real, ou a verdade sobre o objeto analisado. Neste ponto, as contribuições de Koselleck sobre as historicidades dos conceitos é parte fundamental de nossa narrativa, já que permitiu que pensássemos teoricamente a dimensão da linguagem na construção social do significado e como existem limites para o potencial explicativo de modelos interpretativos. A alternativa que encontramos foi pensar economia-mundo enquanto uma escala de análise, pois possibilita a observação e interpretação de uma dinâmica macro que engloba todos os circuitos investigados neste trabalho, ficando o desafio de confrontarmos as considerações possíveis em análises que parte do geral para o específico e vice-versa.

2.0 OS CIRCUITOS DO ESCROQUERIE.

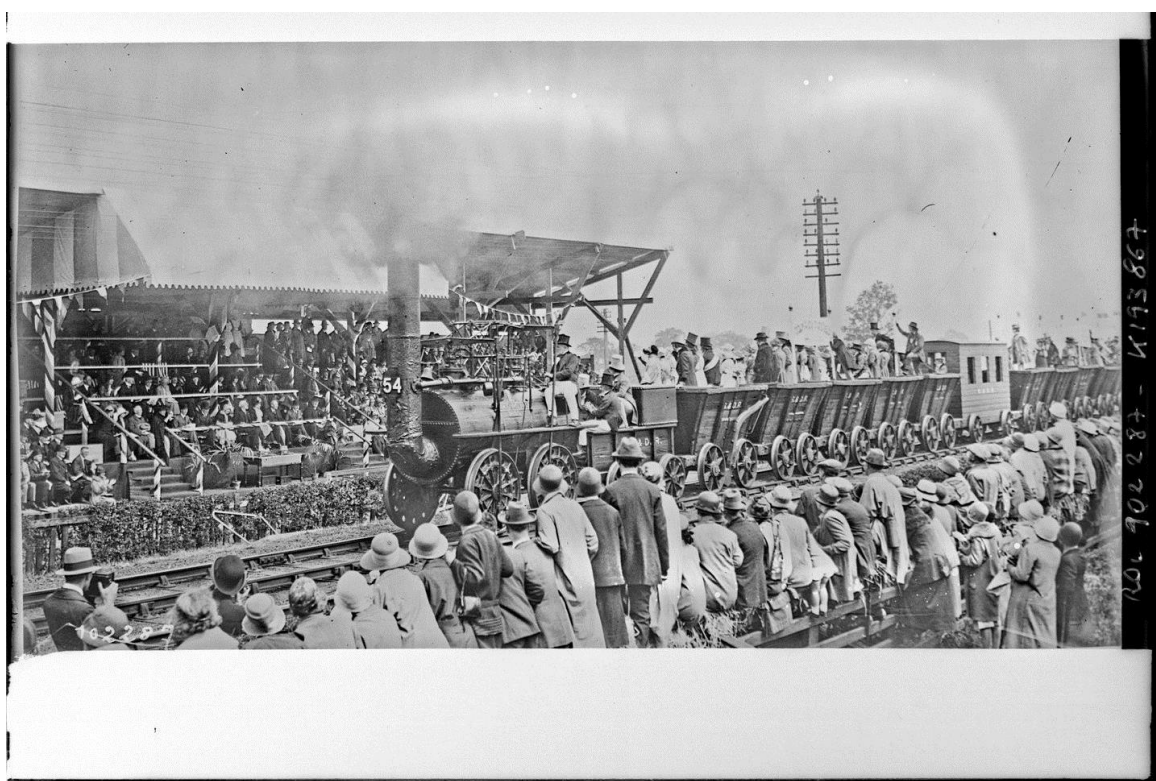
2.1 Ferrovias no Brasil.

Na Inglaterra dos primeiros anos do século XIX um novo mundo era conhecido a cada nova invenção. Os ecos da Revolução Industrial eram parte do cotidiano de homens, mulheres, jovens e velhos que presenciavam e se vestiam da modernidade.

O domínio da tecnologia a vapor possibilitou que indivíduos capazes, somassem os carros sobre trilhos das minas de carvão a motores potentes: apareciam as locomotivas. Por algum tempo as estradas de ferro permaneceram em cheque. Eram desconhecidos quais poderiam ser os seus impactos sobre a vida humana, fato que não diminuiu a disseminação de muitas ideias céticas e fantasiosas.

A modernidade foi parte do vivido dos contemporâneos ao surgimento das locomotivas. Era comum aos populares ingleses acharem que os trilhos e sons característicos de uma ferrovia poderiam atrapalhar o pastar das vacas, o botar das galinhas, que a fumaça da locomotiva poderia exterminar os pássaros, escurecer a lã das ovelhas. Uma mescla entre aventura e medo pode ser identificada a partir da crença difundida entre os ingleses de que os trens, com sua velocidade de quase 30 km/h, poderia fazer com que os passageiros tivessem suas cabeças em pedaços (CHANCELLOR, 2008, p.151-152).

Em 27 de Setembro de 1825 milhares de pessoas presenciaram a inauguração da primeira ferrovia pública com tração a vapor, a *Stockton & Darlington Railway*, ligando a cidade *Stockton* e o vale mineiro de *Darlington*, no norte da Inglaterra. A linha férrea, com menos de 20 quilômetros, foi projetada pelo mecânico inglês George Stephenson, atingindo a velocidade de 25 km/h, algo incrível para época. Os capitais necessários para sua construção originam-se da extração de carvão, visto as possibilidades que a locomotiva proporcionaria para o transporte de grandes quantidades de minério (HOBBSAWM, 2001, p.60-61).



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

FIGURA 1: La locomotive de Robert Stephenson, centenaire de la locomotive à Darlington (CNews) : [photographie de presse] / [Agence Rol].

FONTE: Bibliothèque Nationale de France, Gallica. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531508845/f1.highres>. Acessado em: 20/08/2018.

Com a demonstração de Stephenson o ceticismo de antes deu lugar a especulação financeira. Investidores passaram a direcionar seus olhares e capitais para as possibilidades daquela invenção, ocorrendo o aquecimento do mercado de Estradas de Ferro. O aumento de demanda e procura por tecnologia de transportes promoveu a primeira *Railway Mania*, um surto especulativo que nas décadas seguintes se repetiria, aumentando consideravelmente o número de companhias ferroviárias inglesas e controladas por ingleses no exterior.

Na década de 1820, franceses e holandeses, começaram a esboçar suas primeiras ferrovias, encontrando na Inglaterra a tecnologia e os capitais necessários para a execução de seus projetos ferroviários (SCHULZ, 1996, p.28). As vantagens do uso de estradas de ferro para o transporte de matérias primas, produtos industrializados, pessoas e animais, somada a própria

dinâmica possibilitada pelo consumo de ferro, a geração de novos empregos e a especulação no mercado de ações e de crédito são fatores que contribuíram para que as linhas férreas se espalhassem pelo globo. Após os franceses e holandeses, outros países europeus iniciaram a construção de suas ferrovias: Alemanha (1835); Bélgica (1835); Rússia (1837) (HOBSEAWM, 2001, p.61). O processo de internacionalização dos investimentos ferroviários é uma etapa que acompanhou a expansão da economia-mundo. De um lado a Inglaterra com capitais e tecnologia para construir ferrovias e do outros indivíduos e governos interessados na construção ferro-carril.

Com abertura dos portos por D. João VI em 1808, passou a ser permitido o estabelecimento de companhias estrangeiras no Brasil. Em agosto de 1808, viviam no Rio de Janeiro, entre 150 a 200 ingleses atuando como comerciantes e agentes comerciais (BETHELL, 2001, p.204). Os interesses da coroa portuguesa encontravam no comércio livre, ditado por taxas alfandegárias, uma forma de se sustentar financeiramente, acumulando os capitais gerados pelos impostos e com a fiscalização mais efetiva do comércio ilegal comum no período colonial. Entretanto, entre uma aproximação com o modelo liberal inglês e a realização de investimentos sólidos em infraestrutura ainda existiam grandes obstáculos. A independência do Brasil de Portugal, em 1822, trouxe novos desafios para a ex-colônia que permaneceu na periferia da economia-mundo.

A primeira lei voltada para a viabilização da construção de estradas de ferro no Brasil data da década de 30 do século XIX. Conhecida como Decreto Feijó, poder ser considerado o primeiro plano ferroviário brasileiro. Em suma, previa a construção de ferrovias ligando a capital do Império (Rio de Janeiro) à capital da Bahia, Ouro Preto em Minas Gerais e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. O decreto 101 de outubro de 1835 garantia os seguintes direitos e deveres: 1) privilégio de 40 anos para o transporte de gêneros e passageiros; 2) cinco anos sem impostos sob a importação de materiais; 3) os terrenos devolutos pelos quais passar não serão concedidos sem custo e os terrenos particulares poderão ser desapropriados se avaliado por um tribunal competente; 4) As taxas sob o frete e as passagens serão de escolha da ferrovia; 5) Escolher o traçado da ferrovia desde que passando pelas cidades

aprovadas pelo governo. O decreto transformado em lei foi assinado pelo regente Diogo Feijó².

No ano de 1840, foi autorizada pelos governantes do Império uma concessão para que o escocês Thomaz Crochrane realizasse a construção de uma ferrovia ligando o Rio de Janeiro à Província de São Paulo. Por treze anos as tentativas de organizar a empresa não tiveram êxito e a concessão foi declarada, em 1853, sem efeito.

Crochrane era bacharel em Letras pela Universidade de Paris e formado em medicina pela Universidade de Londres. O fato de ter permanecido na Europa até idos de 1829, residindo na pulsante capital inglesa, fez com que tivesse contato das inovações tecnológicas de sua época, especialmente as ferrovias.

Cochrane buscou se articular para conseguir garantias junto ao Estado e investidores no Brasil, mas entre suas pretensões, já contava com o possível capital estrangeiro capitado por meio do lançamento de ações. (AZEVEDO, 1965). Entretanto, devido às dificuldades do empreendimento, a ferrovia por ele idealizada não conseguiu sair do papel.

Os resultados frustrados de Crochrane chamaram a atenção dos governantes para algumas questões cernes que poderiam viabilizar a construção de ferrovias no Brasil. Entre estas questões, a principal razão seria a rentabilidade do investimento. Como considerou Saes:

[...] Sem perspectivas claras do retorno do investimento numa empresa absolutamente nova no Brasil, era muito difícil reunir os volumosos capitais necessários para a construção de uma linha férrea. O próprio Cochrane já chamara a atenção para este problema ao solicitar do Governo a garantia de juros sobre o capital necessário para a construção da estrada de ferro. (SAES in LAPA; SZMRECSÁNYI, 1996, p. 176).

Cochrane realizou um pedido junto ao Governo solicitando garantida de juros sobre o capital necessário para a construção de uma estrada ferro. Em

² Decreto nº 101, de 31 de Outubro de 1835. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>

1849 o pedido de Cochrane foi negado, porém suas requisições influenciaram a aprovação do Decreto 641 de 26 de julho de 1852. A partir do referido decreto o governo imperial garantiria juros de 5% sobre o capital empregado na construção ferroviária, cabendo aos governos provinciais acrescentar mais 2%. Entre os outros direitos assegurados estava a lei que garantia a isenção de impostos de importação de equipamentos e materiais para a ferrovia e o privilégio de zona, que garantia exclusividade para a construção da linha sem qualquer outra ferrovia poder ser construída em um raio de 30 km de cada lado dos trilhos da companhia que inicialmente conquistou a concessão. Esta lei foi de grande importância para a construção das primeiras ferrovias e direcionou esse setor de investimento até fins do século XIX³. No que diz respeito ao mercado de ações, a legislação orientava que a empresa ferroviária não poderia emitir ações ou promessas de ações negociáveis antes de atender a uma série de exigências burocráticas, em especial, ter uma sociedade legal e estatutos aprovados pelo governo.

A construção efetiva da primeira estrada de ferro no Brasil teve início na década de 1850. Irineu Evangelista de Souza foi o idealizador, recebendo o título de Barão de Mauá por este feito. Com a presença de Dom Pedro II, foram inaugurados 14,5 km de trilhos entre o Porto de Mauá e a estação Frágoso. Apesar da sua relevância como primeiro empreendimento ferroviário, as aspirações de prolongamento da Estrada de Ferro Mauá foram frustradas pelo direcionamento dos investimentos do Império para a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II.

³ Decreto 641 de 26 de julho de 1852. Link: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Acessado em: 20 de janeiro de 2018.

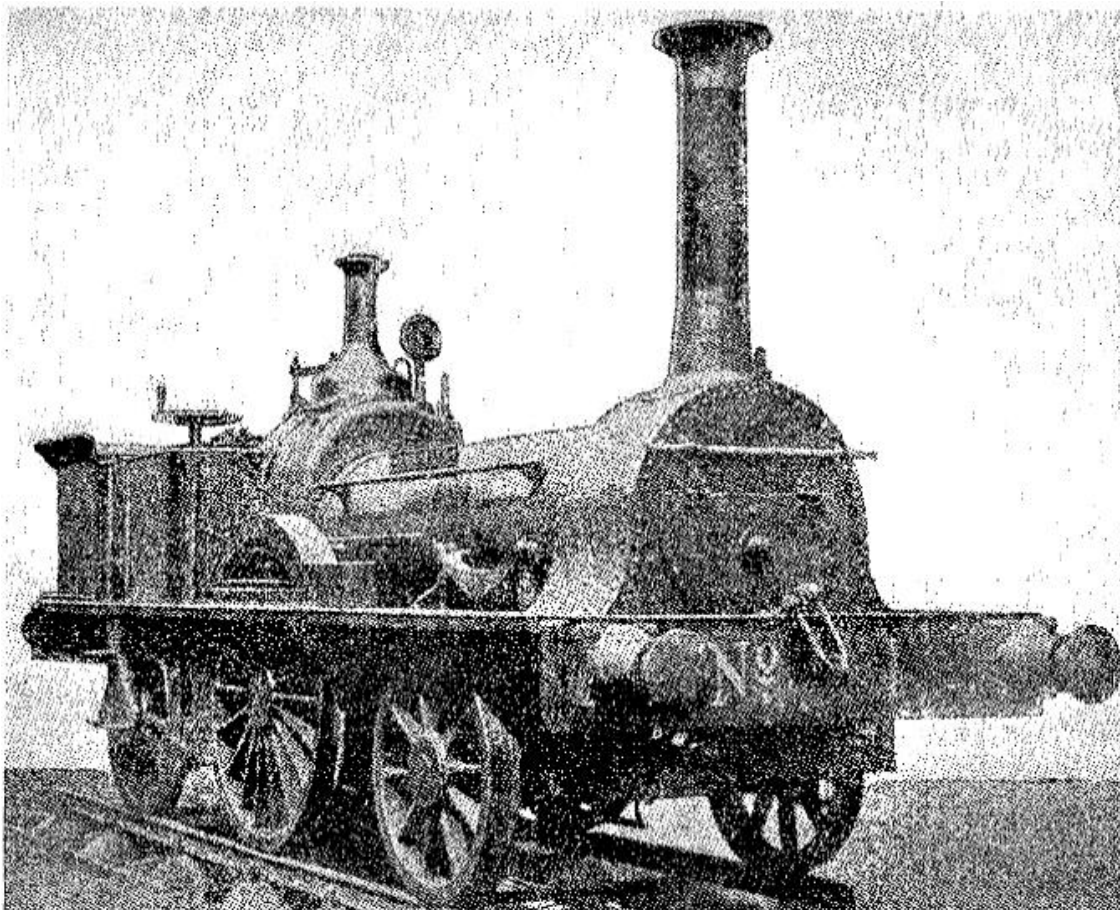


FIGURA 2: A “Baronesa” Locomotiva da Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854.
FONTE: IBGE. I Centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

No caso brasileiro, as ferrovias foram construídas com a finalidade de possibilitar o escoamento de produtos agrícolas. Para entendermos esta relação, é interessante compararmos os dados de produção ao de expansão das linhas férreas, dados já compilados e analisados por pesquisadores que nos antecederam na pesquisa sobre ferrovias⁴.

⁴ Compreendemos como obras clássicas os livros: PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. 2. ed. São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1977; MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Alfa-Omega, 1974; SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981; CAMARGO, J. F. **Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**. 2v. São Paulo: IPE/USP, 1981; MILLIET COSTA E SILVA, S. **Roteiro do café e outros ensaios: análise histórica-demográfica da expansão cafeeira do Estado de São Paulo**. São Paulo: Departamento de Cultura, 1939; MILLIET COSTA E SILVA, S. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. São Paulo: Bipa, 1946.

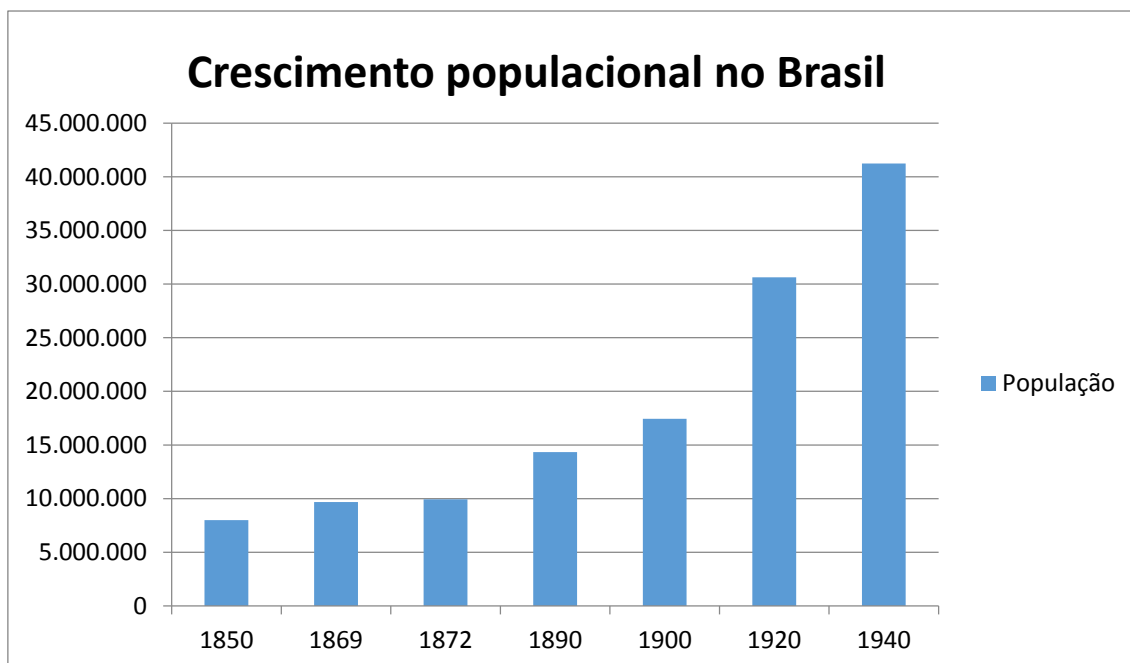


GRÁFICO 1: Crescimento populacional no Brasil.

FONTE: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTTÍSTICA. *Brasil: 500 anos de povoamento*. Rio de Janeiro, 2000. p. 221.

Como é possível analisarmos mediante o gráfico acima, o crescimento da população no Brasil passou a aumentar de maneira significativa no último quarto do século XIX. Entender este processo exige que levemos em conta a interiorização da produção agrícola, especialmente com o café em São Paulo, a construção das ferrovias e a chegada de imigrantes.

O café transformou pouco a pouco as antigas regiões de Mata Atlântica em latifúndios, ligando-os por estradas de ferro às cidades que foram surgindo próximas aos centros produtores.

Fonte: Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8445287b.r=s%C3%A3o%20paulo?rk=42918;4>. Acessado em: 30/02/2018.

Como é possível analisar por meio do mapa “Carta Geral do Estado de São Paulo”, ao findar a primeira década do século XX, as ferrovias já haviam penetrado os Campos de Araraquara, as plantações de café alteraram significativamente o cenário interiorano, transformando áreas de floresta em plantações. É possível perceber que as linhas férreas fazem a ligação leste-oeste, inexistindo maiores investimentos em estradas cortando o Estado paulista de norte a sul. A explicação para este fato é a relação direta entre café e ferrovias e a posição do Brasil na economia-mundo: uma periferia exportadora de produtos agrícolas e matérias primas.

Ano	Extensão ferroviária (Km)	Crescimento (Km)	Aumento médio, anual (Km).
1854	14,5		
1889	9.583	9.568,5	266
1899	14.915,5	5.332,5	533
1922	29.341	14.425,5	687
1930	32.478	3.137	392
1952	37.019	1.641	211

TABELA 1: Expansão das ferrovias em km.

FONTE: I Centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE – Conselho Nacional de Geografia, 1954. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000298/centenarioferrovias1954/centenarioferrovias1954.pdf>. Acessado em: 22/01/2018.

De acordo com a tabela 1, o crescimento ferroviário teve seu momento de maior vigor após a Proclamação da República. Foram construídas cerca de 20 mil km de linhas férreas entre 1889 e 1922, período em que a produção cafeeira se expandia pelo interior paulista.

A mão de obra imigrante assalariada foi se mesclando a mão de obra de ex-escravizados, alcançando um contingente populacional maior, em números, aos trabalhadores que negros. Entretanto, a migração foi significativa para a dinamização da economia, mediante a ampliação do consumo atrelado a adoção do trabalho assalariado.

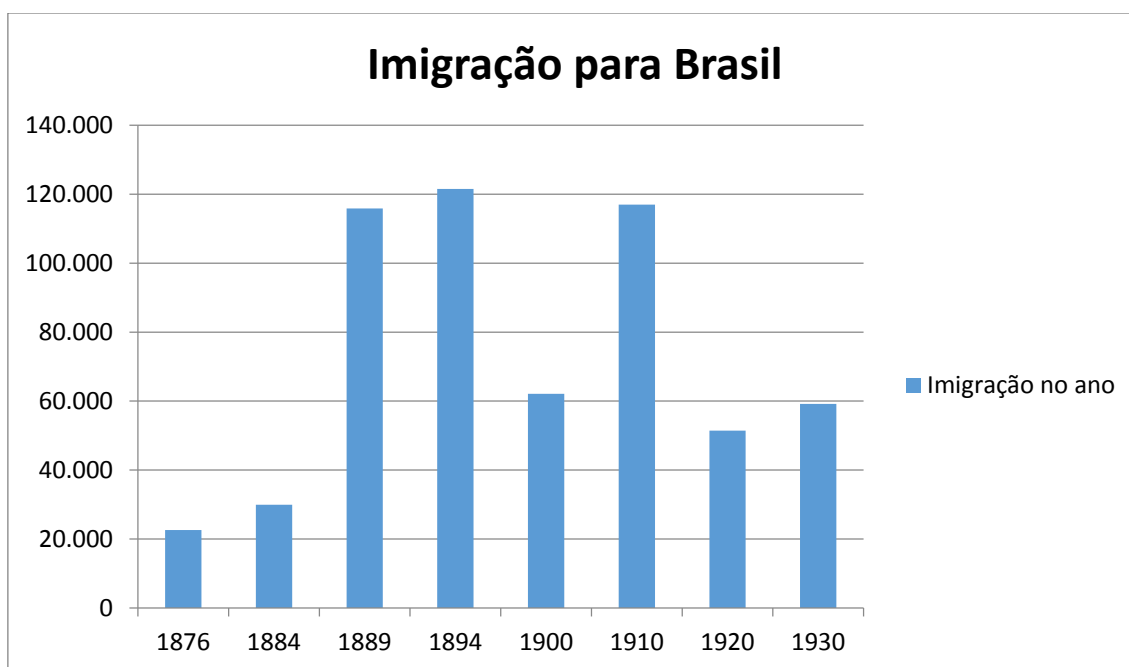


GRAFICO 2: Imigração para o Brasil por ano.
FONTE: GRAHAN, 1973.

Segundo a análise dos dados presentes no gráfico 2, é possível compreender que a chegada de imigrantes no Brasil está diretamente ligada as mudanças de ordem política e econômica. A República, recém-proclamada, possibilitou o aumento da imigração, enquanto a expansão dos quilômetros construídos no mesmo período são indícios da relação direta entre o crescimento populacional, a construção ferroviária e a expansão dos cafezais no sudeste, em especial no Oeste Paulista.

A partir de meados do século XIX, o café tornou-se o principal produto de exportação do sudeste brasileiro. Entre os anos de 1870 e o começo do século XX, a economia, a cultura e a sociedade do interior de São Paulo passaram por transformações. A dinamização dos investimentos na órbita da cafeicultura atraíram empresários que procuravam novas formas de lucro, entre estes negócios estavam as ferrovias.

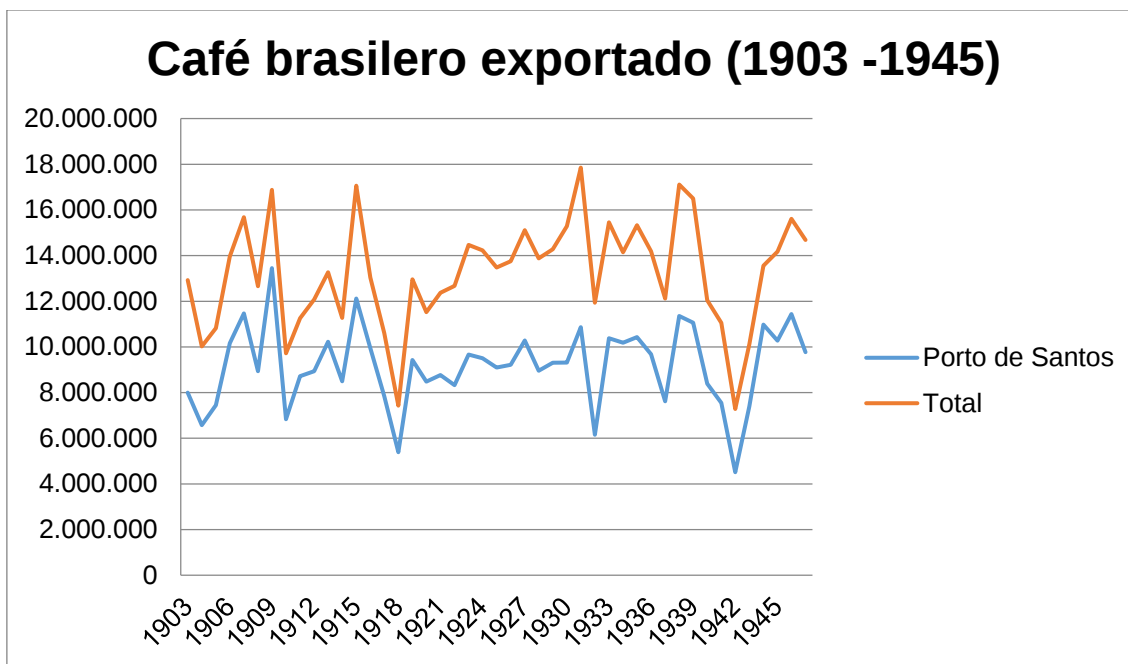


GRAFICO 3: Café brasileiro exportado (1903 – 1945).

FONTE: ANUÁRIO ESTATÍSTICO 1948. Superintendência dos serviços do café. Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, pg. 68-9, 1948.

Os cafeicultores da região de Ribeirão Preto e Campinas, diferenciando-se dos produtores do Vale do Paraíba, almejavam uma vida urbana, reflexo da modernidade. As ferrovias, assim como os investimentos no setor de crédito, e empresas fornecedoras de energia elétrica tornaram-se parte integrante da vida econômica de São Paulo, aumentando a gama de empreendimentos entrelaçados aos setores ligados ao café.

O grande fazendeiro de café não ficou restrito à atividade agrícola. Desde cedo, é certo, manteve interesses ligados à atividade comercial. Foi, no entanto, com a empresa ferroviária que ele assumiu a feição própria de empresário capitalista: a partir dela, a fazenda de café passou a ocupar menos sua atenção: visitava-a, talvez, uma vez por mês, dedicando-se cotidianamente a suas outras empresas – ferrovias, serviços de utilidade pública, grande comércio de importação, bancos, e mais tarde também indústria. (SAES in LAPA; SZMRECSÁNYI, 1996, p. 187).

Durante os primeiros anos da República, as políticas adotadas pelo então ministro Rui Barbosa trouxeram para o setor de investimentos do complexo cafeeiro, principalmente para as ferrovias, diversos problemas financeiros.

Na tentativa de aumentar a circulação da moeda brasileira, escassa para um país que acabara de abolir a escravidão, o Ministro da Fazenda aumentou o número de bancos emissores, elevando o crédito ao mesmo tempo facilitando as ações de especuladores. A inflação consequente acabou afetando as companhias ferroviárias, que com a depressão cambial, encontraram dificuldades para a importação de maquinários, trilhos e produtos necessários para a manutenção desses equipamentos, assim como para o pagamento dos salários de seus empregados. Essa política econômica adotada nos primeiros anos de república seria denominada como “encilhamento” e marcaria a história do Brasil na última década do século XIX.

O resultado, o Encilhamento, foi a expansão do crédito em larga escala e o aumento da especulação. Na bolsa, a negociação desenfreada com títulos de empresas fantasmas (socorridas pelo Estado quando quebravam) operando a juros altíssimos, e a falta de lastro nas operações, minadas pela corrupção (as famosas “concessões”), provocou grave crise econômica, com fechamento de empresas, desemprego, falências. E, naturalmente, com o enriquecimento de um pequeno círculo de capitalistas. (MOTTA, LOPEZ. 2008 p.,564).

A desvalorização cambial trouxe dificuldades para os investimentos dos capitais acumulados do café, principalmente com empreendimentos que tivessem relação a importação. Os efeitos desse momento econômico foram ruins para as companhias ferroviárias, muitas apresentando déficits financeiros⁵. A saída adotada seria o aumento de fretes, reajustando-o conforme a taxa de inflação, o que criou uma situação tensa entre os cafeicultores e as companhias⁶. O complexo econômico paulista viveria uma diminuição em termos de investimento em alguns de seus seguimentos.

⁵ Para ver os efeitos do Encilhamento sobre as estradas de ferro paulistas ver SAES, 1986. p. 115 -17.

⁶ Para compreender a relação entre cafeicultores e companhias ferroviárias ver SAES, 1981 p. 87.

[...] o declínio do valor da moeda nacional implica no aumento do custo de produtos importados: como as ferrovias dependem de importações (equipamentos e, principalmente, combustíveis), o seu custo operacional eleva-se com o declínio cambial. Além disso, como o movimento da taxa de câmbio relaciona-se com o processo inflacionário interno, o outro elemento básico do custo operacional das ferrovias – total de salários pagos ao pessoal – também tende a elevar-se. Vê-se dessa forma, que as despesas das ferrovias tendem a crescer em estreita correlação com o declínio cambial. (SAES, 1981, p. 87).

Com a República há uma nova constituição, o federalismo, daria ao Estado de São Paulo uma autonomia maior, e no campo das leis, a legislação sobre Estradas de Ferro passaria por algumas mudanças. Em um momento de crise econômica, o Estado de São Paulo tomaria uma postura estratégica, diminuindo certos benefícios concedidos às ferrovias. A subvenção quilométrica assim como os direitos de zona sofreriam alterações e as novas companhias só poderiam ser fundadas com a autorização estatal, diante de um projeto previamente aprovado. A lei nº 30 de 13 junho de 1892, foi implantada e com ela as exigências do Estado para o funcionamento de novas empresas ferroviárias teriam que ser seguidas. Basicamente a nova lei reguladora afirmava que:

[...] é livre a qualquer particular, empresa ou companhia, o direito de construir e explorar estradas de ferro dentro do território paulista, precedendo licença do respectivo Governo, sujeito unicamente as condições seguintes:

Serem respeitados os direitos adquiridos em virtude de contracto ou concessão legalmente feita, até a data da lei [...] Depositar o pretendente no Thesouro do Estado, no acto de requerer a licença, uma caução em moeda corrente ou apolices da dívida pública correspondente a 2% da importancia total do custo approximativo da estrada.”

Apresentar o requerente estudos geraes da zona que a estrada projectada tiver de atravessar e o traçado approximado da linha pedida. (PINTO, p. 79, 1977).

A expansão ferroviária chegou aos campos de Araraquara como prolongamento da companhia Rio Claro Railway, que estabeleceu a conexão com a cidade em 1885 (GRANDI, 2007). Uma elite se formaria na região, que teria a partir da cafeicultura o acúmulo necessário para o empreendimento de uma companhia ferroviária, mesmo em momento de crise: a Estrada de Ferro

Arararquara, primeira companhia a ser fundada adequando-se as normas da lei nº 30 de 13 de junho de 1892⁷.

As medidas adotadas para contornar a crise do encilhamento, realizadas por Joaquim Murinho, ministro do governo do presidente Campos Sales em 1898, transformaram novamente o caráter dos investimentos ferroviários. Na tentativa de estabilizar a moeda brasileira, o governo fez junto a ricos bancos internacionais empréstimos de cifras altíssimas. Para o capital inglês era importante “cuidar” dos seus investimentos em solo brasileiro, principalmente por conta da diminuição das importações, reflexo dos custos altos dos produtos cotados em libras esterlinas ou em ouro. Na tentativa de organizar a questão cambial, o país abriu as portas para a entrada do capital estrangeiro nos diversos setores da economia cafeeira, em especial no que dizia respeito ao crédito. Muitos bancos nacionais, que tiveram um crescimento rápido por conta do encilhamento, decretaram falência pela incapacidade de competir com o sistema bancário inglês assim como de outros bancos europeus.

O acordo também representou um golpe fatal na burguesia bancária que havia se desenvolvido durante o período do Encilhamento. A política financeira adotada pelos primeiros governos republicanos, ao conceder a alguns bancos o controle da atividade emissionista, permitiu o surgimento de uma poderosa burguesia bancária (que controlava, além da oferta do dinheiro, a política de crédito à agricultura). Proibindo as emissões e obrigando o recolhimento de grande parte do papel-moeda em circulação, o *Funding-Loan* provocou a bancarrota do sistema bancário criado pelo Encilhamento, levando os principais bancos nacionais a suspenderem suas atividades em 1901. (MATOS. 2001 p. 95).

Estabilizar o câmbio contrariava os interesses dos cafeicultores que, por serem exportadores, lucravam em moeda estrangeira. Mas a postura do Estado brasileiro, cada vez mais ligado a interesses ingleses, acabou sendo positiva para os diversos setores ditos urbanos, as estradas de ferro, empresas prestadoras de serviços públicos e diversos investimentos que viam um margem de lucro na estabilidade do câmbio foram beneficiados com a política da valorização monetária do país. Mas em contrapartida, o capital nacional

⁷ Abordamos com maiores detalhes a EFA no capítulo 3.

ficou na dependência estrangeira, sendo comum aos primeiros anos do século XX a substituição dos empréstimos feitos em casas bancárias brasileiras por bancos internacionais.

2.2 O CIRCUITO RENTISTA FRANCÊS.

A França do século XVIII, diferente do caso inglês, não contava com uma rede de crédito organizado ou com um sistema bancário embrionário. Os bancos e os financistas tinham como principal cliente o Estado, atuando também nas transações monetárias e mercantis no mercado internacional. Desse modo, na economia interna, capital e crédito não eram abundantes e não havia bancos.

Diferente da Inglaterra que desde antes da Revolução Industrial já contava com um sistema de divisão de trabalho pautada na venda de mercadorias ou da força de trabalho, a França mantinha-se presa as relações agrárias tradicionais (KEMP, 1987, p.73).

Durante o Antigo Regime, muitos burgueses, apesar de terem enriquecido, encaravam seus negócios como uma espécie de purgatório obrigatório para formarem uma fortuna familiar. Empresas eram vendidas e os capitais gerados eram utilizados para compra de terras ou para investimentos em títulos do governo, os chamados *rentes*.

Após 1789 ocorreu uma mudança significativa nos interesses dos grupos voltados para investimentos e na própria legislação que regulava as relações entre esses indivíduos e o Estado. As lideranças do movimento revolucionário defendiam o direito à propriedade privada, o fim dos privilégios hereditários e dos interesses impostos pela tradição, sendo que no bojo destas transformações foram forjadas novas leis que possibilitaram uma base jurídica extremamente favorável o desenvolvimento do capitalismo, tarefa finalizada apenas com o Império (KEMP, 1987, p.74).

Segundo o *Dictionnaire Universel de la Langue Française, Avec la Prononciation Figurée*, organizado por Gattel em 1827, a palavra *escroquerie* tem origem na do conceito latino *excrocicare*, que deriva da palavra *crocco*, um

tipo de gancho, desse modo, seria, *grosso modo*, retirar alguma coisa com um gancho⁸.

Entre as mudanças de cunho jurídico possibilitadas pela Revolução Francesa estava o esforço estatal na criminalização de fraudes e abuso de confiança, o *escroquerie*. A da lei 35 de 22 de julho de 1791 colocava o *escroquerie* como o ato de qualquer pessoa que utilize de nomes falsos, empresas falsas, crédito “imaginário”, ou defraude a totalidade ou parte da fortuna alheia pode ser acusada por abuso de confiança⁹. Entretanto, existia certa confusão a respeito se os casos de *escroquerie* era uma questão de direito civil ou criminal, o que possibilitou aos acusados conseguirem penas relativamente leves, gerando um sentimento de impunidade aos contemporâneos.

Com a elaboração do *Code Pénal* de 1810 a criminalização do *escroquerie* foi mais bem fundamentada. No artigo 405 é exposto que o indivíduo que fizesse uso de nomes falsos, se passasse por alguém de uma posição falsa ou utilizasse de meios fraudulentos para convencer que uma empresa falsa exista, assim como um crédito imaginário, gerando esperança ou o medo para favorecimento próprio, seria considerado autor de um *escroquerie*.

Na França foram forjados mecanismos de controle para conter a emissão de títulos falsos, assim como por realizarem acordos que venham a prejudicar os rentistas. A pena para *escroquerie* podia ser de 1 a 5 anos de prisão, seguida de multa que podia chegar a 3 mil francos¹⁰.

⁸ GATTEL, C.M. **Dictionnaire Universel de la Langue Française, Avec la Prononciation Figurée**. Lyon: Librairie de J. Cellard Et C, 1827. p.673. Disponível em: <https://books.google.es/books?id=pzETAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q=escroque&f=false> Acessado pela última vez em 16/04/2018.

⁹ DALLOZ, Victor Alexis Désiré Dalloz. **Jurisprudence Du XIX siècle. Tome Quatorzième**. Bruxelas: Éditeur dès Oeuvres De M. Merlin, 1829. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=YUNBAAAACAAJ&dq=loi%2035%20du%2022%20de%20juillet%20de%201791%20escroquerie&hl=pt-BR&pg=PP7#v=onepage&q=loi%2035%20du%2022%20de%20juillet%20de%201791%20escroquerie&f=false> acessado pela última vez em: 31/10/2017.

¹⁰ MERTENS, A. Dictionnaire des dictionnaires, résumé des résumés de la législation usuelle. Bruxelas, 1845, p.120-121. Link: <https://books.google.com.br/books?id=qXhCAAAACAAJ&pg=PA1&lpg=PA1&dq=Dictionnaire+des+dictionnaires,+r%C3%A9sum%C3%A9+des+r%C3%A9sum%C3%A9s+source=bl&ots=uhJQPPI9KF&sig=Q2BIEG52a3HH1lq1OA4akR3iERs&hl=pt->

Durante o Segundo Império (1852 - 1870), os imóveis urbanos representavam cerca de 18% das rendas, 41% se tratavam de propriedades agrícolas e 5,9% eram aplicações por títulos na bolsa. A atração pelo rentismo aumentou significativamente, dando espaço para estratégias bancárias e especulações que minaram muitas fortunas herdadas (PERROT, 2009, p.94).

Paris estava entre os centros financeiros mais pujantes do XIX. A dinâmica de compra e venda de ações poderia ser comparada a um jogo em que há riscos, em que os envolvidos poderiam ficar ricos ou falirem repentinamente (DARNTON, 2005, p. 164-165).

Para o economista Pedro Arbulu, a Bolsa de Paris passou por duas fases durante o século XIX: na a primeira metade dos oitocentos teria características semelhantes a dos atuais mercados emergentes, enquanto a segunda metade adquiriria características de um mercado financeiro moderno e “eficiente”. Durante a primeira fase, 1802 a 1850, o mercado de ações parisiense teve importância inferior a 10% do PIB francês. Entre 1850 e 1870, ocorreu um crescimento significativo das atividades na Bolsa, chegando a 20% do PIB. A fase de maturidade ocorreu após 1880, pois o mercado de ações representou praticamente 40% do PIB (ARBULU, 1998, p.127).

Na primeira fase a captação de recursos por meio do lançamento de ações na Bolsa encontrava como obstáculo o fato das empresas francesas serem, em sua grande maioria, empreendimentos familiares. Esta característica foi mudada por vários fatores, especialmente pela entrada de investidores estrangeiros no circuito do mercado de títulos e pelo aumento da popança francesa. Desse modo, ocorreu uma mudança significativa na relação entre empresários e as bolsas, pelo menos no caso Francês, ocorreu uma busca maior por capitais para financiar variados negócios mediante o lançamento de títulos (ARBULU, 1998, p.220).

Durante a primeira metade do XIX, a maioria das empresas foi

financiada de forma privada, especialmente com recursos familiares, expandindo-se a partir do re-investimento dos lucros. Com parte dos lucros comprometidos, as empresas francesas necessitavam de crédito. Entretanto, o aumento dos custos com empreendimentos ferroviários, atividades de metalurgia e outras exigiam um investimento de capital considerável desde o início, o que dificultou a formação deste tipo de empresa em países em processo de industrialização. Mesmo dispondo de capitais privados para o investimento, tanto a França quanto a Inglaterra buscaram novas formas de mobilizar e captar estes recursos, em especial o lançamento de títulos na Bolsa (HOBSEAWM, 2015, p.135). Uma das inovações marcantes de meados do século 19 foi a proliferação das Sociedades Anônimas, S.A.

Com a ascensão de Luis Bonaparte ao poder, o liberalismo passou a nortear a política econômica do país, sendo que ocorreu uma apropriação do ideário político saint-simoniano em que um dos meios de diminuir os conflitos entre as diferentes classes sociais seria a prosperidade econômica. Os irmãos Pereire, banqueiros franceses, foram responsáveis pela criação dos *Crédits Mobiliers* e mantiveram relações próximas com Napoleão III e influenciaram o governo à criação de bancos no exterior. Como considerou Hobsbawm, os espaços para o lucro e a ilicitude eram separados por uma linha muito tênue, pois o lançamento de títulos de empresas com a finalidade de captar recursos possibilitava a realização de várias fraudes (HOBSEAWM, 2015, p.136).

Marx analisou, mesmo que de forma fragmentada, as empresas de capital aberto (sociedades anônimas), considerando-as como resultado da produção capitalista em seu desenvolvimento máximo, pois a produção é separada da posse do capital, enquanto o trabalho é completamente separado a posse dos meios de produção e do mais-trabalho. Em outras palavras, Marx se referia ao capital-social, considerando a propriedade dos produtores não mais como propriedade privada individual, mas como uma associação. Marx considerou que em certas esferas a empresa de capital aberto implantaria o monopólio e provocaria a intervenção do Estado, produzindo uma nova aristocracia financeira, uma nova espécie de parasitas. Estes “parasitas” seriam os projetistas, fundadores de empresas e diretores puramente nominais, estes seriam parte de um sistema inteiro de especulação e fraude que

envolveria a emissão de ações, assim como a compra e a venda destas. Seria uma produção privada, mas sem o controle da propriedade privada (MARX, 1986, p.333). Segundo Marx “Uma vez que a propriedade existe aqui na forma de ação, seu movimento e transferência tornam-se resultado puro do jogo da Bolsa, em que os pequenos peixes são devorados pelos tubarões e as ovelhas pelos lobos da Bolsa” (MARX, 1986, p.334).

O economista austríaco Rudolf Hilferding foi dos principais continuadores dos estudos de Marx, forjando a partir de suas análises o conceito de capital financeiro. Para Hilferding a criação da sociedade anônima industrial significou a alteração da função desempenhada pelo capitalista industrial, pois este passaria à posição de credor e não desempenharia um papel administrativo na empresa, alcançando o lucro mediante os rendimentos e juros. O acionista, entretanto, não seria para Hilferding um empresário industrial (capitalista), por dispor de menos capital monetário e investir em diferentes empresas (HILFERDING, 1985, p.111).

Com a fundação de uma S.A. o capital acionário era calculado para render aos acionistas um juro correspondente aos seus capitais investidos. Caso uma empresa apresentasse superávits, o montante de capital distribuído em dividendos também a aumentaria, o que convergiria, segundo Hilferding, para o um aumento do preço dos títulos da empresa no mercado financeiro. Desse modo, mediante o desenvolvimento da sociedade anônima, haveria uma diferença entre o capital efetivamente ativo e o capital acionário (fictício). Em casos em que há um aumento do valor das ações, ou seja, do capital fictício, frente o valor do capital ativo, é possível à empresa uma nova capitalização, o que pode significar o lançamento de novos títulos em bolsas de valores, dando margem para a atuação de casas bancárias como intermediárias na emissão e venda dos títulos da S.A. O banco emprestaria o valor referente aos títulos à empresa, recuperando o capital com a comercialização dos títulos na bolsa, em contrapartida, o banco tem o que Hilferding chamou de “lucro fundador”, ou seja, o lucro mediante a negociabilidade dos títulos e a influência sobre o direcionamento da S.A., especialmente com a presença de seus representantes nos conselhos fiscais da empresa (HILFERDING, 1985, p.123 – 125).

Entre 1873 e 1896 ocorreu a Primeira Grande Depressão. Na França, a taxa de juros para o capital aplicado ficou na margem de 4% ao ano. Os poupadores franceses, por meio da dinamização do entrelaçamento entre os diferentes circuitos, como o bancário, o das bolsas de valores e de tantos outros ao redor do mundo, voltaram-se para fora, encontrando no exterior taxas de juros mais remuneradoras, destacando a Rússia e a América Latina. O próprio Estado francês criou o *Banque Français du Brésil*, com um capital de 10 milhões de francos. Os capitais de origem francesa financiaram empréstimos públicos e privados. Entre os investimentos mais atrativos estavam os fundos do estado, as debêntures e ações, sendo que 80% dos títulos vendidos eram obrigações e fundos do estado (LANNA, 2002, p.50). Na primeira década do século XX, o Brasil já representava 42% dos capitais exportados para América Latina (MAURO, 1999, p. 83-84). A dívida pública externa brasileira em francos aumentou cerca de 7 vezes, sendo que em 1910 representava cerca de 13% dos capitais franceses no exterior (ABREU, 1994, p.100).

Entender este entrelaçamento entre os diferentes circuitos com a Bolsa de Paris exige analisar as relações econômicas da França com os demais países em processo de industrialização e com as chamadas periferias da economia-mundo capitalista. O circuito ferroviário brasileiro irá se entrelaçar com o circuito do mercado de capitais francês, sendo que muitos empresários irão buscar os recursos para a construção e prolongamento de ferrovias por meio da emissão de títulos na Bolsa.

Em 1891, Companhia União Industrial dos Estados em Paris, havia adquirido a concessão de uma ferrovia ligando Itararé e Santa Maria da Boca do Monte. Para construí-la, buscou capitais na Europa. Firmado um acordo entre diretores e banqueiros europeus, lhes foi concedido um empréstimo lastreado na emissão de debêntures na bolsa de Paris. Porém, os banqueiros europeus adiaram a emissão por conta da crise que vinha passando a economia brasileira. O empréstimo só foi concluído após o Estado brasileiro comprometer-se com o pagamento de juros diretamente aos portadores de debêntures, condição exigida pelos banqueiros europeus (ESPIG, 2011, p.133).

A intervenção do Estado na garantia do pagamento de juros foi importante para o aumento do interesse do poupador francês pelas obrigações

de companhias no Brasil. Entretanto, muitas empresas ferroviárias não chegavam a fase de construção da linha, ou apenas realizavam parte dos projetos propostos inicialmente. Desse modo, era possível aos empresários do setor captar no exterior grandes montantes em empréstimos, lançar debêntures e posteriormente abrir falência da companhia. Esta política de financiamento baseada no endividamento do Estado teve impacto no aumento da rede ferroviária brasileira.

Frente a estes problemas de fiscalização, o Estado francês adotou medidas intervencionistas, buscando diminuir as brechas para especulação e ilicitudes no circuito de exportação de capitais. De acordo com Saes, por meio de seu Ministério das Finanças e do Ministério das Relações Exteriores, o governo francês estabeleceu novas normas para o lançamento de títulos de empresas estrangeiras na França. Sempre que uma empresa buscasse captar investimentos por meio da comercialização de títulos era exigência a inclusão de administradores franceses e o compromisso de encomendas para a indústria. Entretanto, estas medidas não tiveram o efeito esperado por seus idealizadores (SAES, 1988, p.40).

A exigência da presença de um cidadão francês na diretoria da empresa como requisito para o lançamento de debêntures na Bolsa de Paris, é mais um indício dos problemas enfrentados pelo Estado francês para identificar e coibir o lançamento de títulos de empresas que apresentavam balanços forjados. Desse modo, caso um conterrâneo estivesse envolvido com um possível golpe, seria criminalizado pelo judiciário francês por *escroquerie*.

A partir de 1898 entrou em cena o *Office National des Valeurs Mobilières*, que após 1919 passou a se chamar *Assotiation Nationale des Porteurs Français de Valeurs Etrangères*. Segundo os estudos de Lanna, esta entidade aliou-se ao governo francês, com o objetivo de defender os franceses portadores de títulos estrangeiros, assim como informar ao público em geral sobre os valores mobiliários negociados em Paris (LANNA, 2002, p.52).

Se por um lado os investidores franceses optavam por debêntures, o que em tese, lhe garantiria uma maior segurança no investimento, por outro lado a busca das casas bancárias europeias por taxas de juros mais atrativas no Brasil, formaram um circuito de crédito para ferrovias que possibilitaram a captação de capitais no exterior por meio da emissão de debêntures. A

fragilidade da fiscalização por parte do Estado francês, as diferentes exigências para concessão de empréstimos por diferentes bancos, a atividade de casas bancárias estrangeiras na França e no Brasil, as garantias dos estados periféricos aos investidores estrangeiros, formavam um grande circuito dotado de espaços para ilicitudes que se entrelaçou ao circuito do complexo cafeeiro.

A noção de complexo econômico cafeeiro foi apresentada a comunidade acadêmica na tese de doutoramento do economista Wilson Cano, “Raízes da concentração industrial em São Paulo”, defendida em 1975 junto ao Instituto de Economia da Unicamp. Segundo o próprio Cano, suas inquietações a respeito dos desequilíbrios regionais da economia brasileira datam desde 1959/1960, momento em que ganhou contornos maiores o debate sobre a temática. Para o economista o desenvolvimento de suas pesquisas foi, em parte, graças ao seu trabalho como Centro de Desenvolvimento Econômico Cepal/BNDE e na sua posterior atuação como professor junto a Unicamp, no ano de 1967.

A noção de complexo cafeeiro foi utilizada como meio de se compreender a dinâmica que possibilitou a acumulação necessária para o processo de concentração industrial em São Paulo durante a Era Vargas. Em síntese, a busca por terras novas para o café impulsionou a migração para regiões novas, influenciando na criação de novas cidades e o crescimento de cidades já existentes. A produção cafeeira cresceu com a finalidade de abastecer o mercado internacional. O movimento abolicionista, as lutas de resistência da população negra, as pressões inglesas, especialmente após a proibição do tráfico transatlântico de escravizados em 1850, influenciaram os cafeicultores paulistas em tentar atrair parte da mão de obra de países europeus em processo de industrialização. O crescimento populacional, associado à necessidade de trabalhadores para a lavoura, exigiu o aumento da produção de alimentos e produtos derivados, como a pecuária no sudeste e centro-oeste brasileiro.

A produção cafeeira, inicialmente concentrada no Vale do Paraíba, se expandia para o interior paulista, Zona da Mata mineira e futuramente no norte e noroeste paranaense, esta expansão só foi possível pela construção de ferrovias, sistemas de abastecimento de água e a iluminação pública, entre outros serviços. A modernização exigia profissionais especializados. O

engenheiro e o bacharel em direito encontraram um amplo campo de atuação. Esta diversidade de negócios demandava crédito, enquanto o crédito também atendia aos investimentos (CANO, 1998, p.33-34).

O circuito do complexo cafeeiro é formado por outros circuitos curtos que se entrelaçam a circuitos mais longos (FALEIROS; TOSI, 2011). Nas diferentes pontas dos circuitos estão as empresas e os empresários, ocupando espaços de ação que transcendem o legal e o ilícito. Ao ampliarmos a escala de análise, podemos compreender que o entrelaçamento entre circuitos são parte da dinâmica da economia-mundo europeia, formada por um centro, no caso de Londres, semiperiferias, Paris e Hamburgo e Araraquara enquanto uma cidade na periferia da dinâmica. Desse modo, teríamos circuitos que interligam as cidades, porém que apresentam uma desproporcionalidade em termos de capital apropriado e dinâmica.

Apesar de não partir da perspectiva braudeliana de economia-mundo, Cano compreende contribuiu com seus estudos para entendermos as amarras entre a produção cafeeira e o circuito bancário alemão e o circuito da Bolsa de Paris, já que conseguiu perceber as conjunturas que possibilitaram se pensar tanto sobre uma pequena cidade no interior paulista e a cidade de Londres enquanto parte integrante de uma mesma dinâmica econômica.

2.3 O CIRCUITO BANCÁRIO ALEMÃO E O CIRCUITO DO COMPLEXO CAFEEIRO: O CASO DA BANCÁRIA L. BEHRENS & SÖHNE.

Na transição do século XVIII para o XIX, enquanto a Inglaterra vivenciava as transformações possibilitadas pela Revolução Industrial e a cidade de Londres se tornava a cidade central da economia-mundo, os alemães ainda não haviam resolvido a questão nacional. Durante as guerras napoleônicas a “Alemanha” era um mosaico formado por Estados, pequenos e autônomos, onde ainda era possível encontrar o trabalho servil. As cidades, comparadas a Paris e Londres, eram ainda pouco desenvolvidas, prevalecendo regulamentos gremiais. Os pequenos Estados eram controlados por nobres absolutistas, enquanto os espaços de ação política da burguesia, como as dietas e outros órgãos administrativos, era limitado. Entretanto, as mudanças na legislação comercial e as concessões feitas pelos Estados para os burgueses em meados do século XIX, já era um indicativo do aumento do poder de banqueiros, comerciantes e industriais no seio da política alemã absolutista (OLIVEIRA, 2003, p.214).

A origem da casa bancária L. Behrens & Söhne remonta o século XVIII. Inicialmente os irmãos judeus Levy, Herz e Nathan Behrens atuaram no comércio de produtos têxteis ingleses, sendo distribuidores da produção de Manchester na cidade de Pymont, no principado de Waldeck¹¹

Em abril de 1870, Levy Behrens e seus irmãos receberam uma “carta de proteção”, que lhes dava a base legal necessária para o desenvolvimento de suas atividades comerciais¹². Estando a pouco mais de 200 km de distancia de Pymont, Hamburgo era uma das cidades em que os irmãos Behrens atuavam

¹¹ (BEHRENS, 1955, p.7). Os dados referentes a formação e atividades da empresa L. Behrens & Söhne que analisamos neste subcapítulo tem com fonte o livro “175 Jahre L. Behrens & Söhne Hamburg: 1780 - 1955”, publicado pela própria casa bancária devido a celebração dos seus 175 anos de atividades. Nosso acesso ao livro se deu por meio digital, sendo realizada uma tradução livre por nós no processo de análise da documentação. O acervo faz parte do L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

¹² Idem, p.7.

no comércio dos produtos têxteis ingleses. O casamento de Herz Behrens com Jeanett Henriette Meyer Hertz, filha de Moses Hertz, banqueiro em Hamburgo, aproximou ainda mais os irmãos Behrens da cidade hanseática¹³.



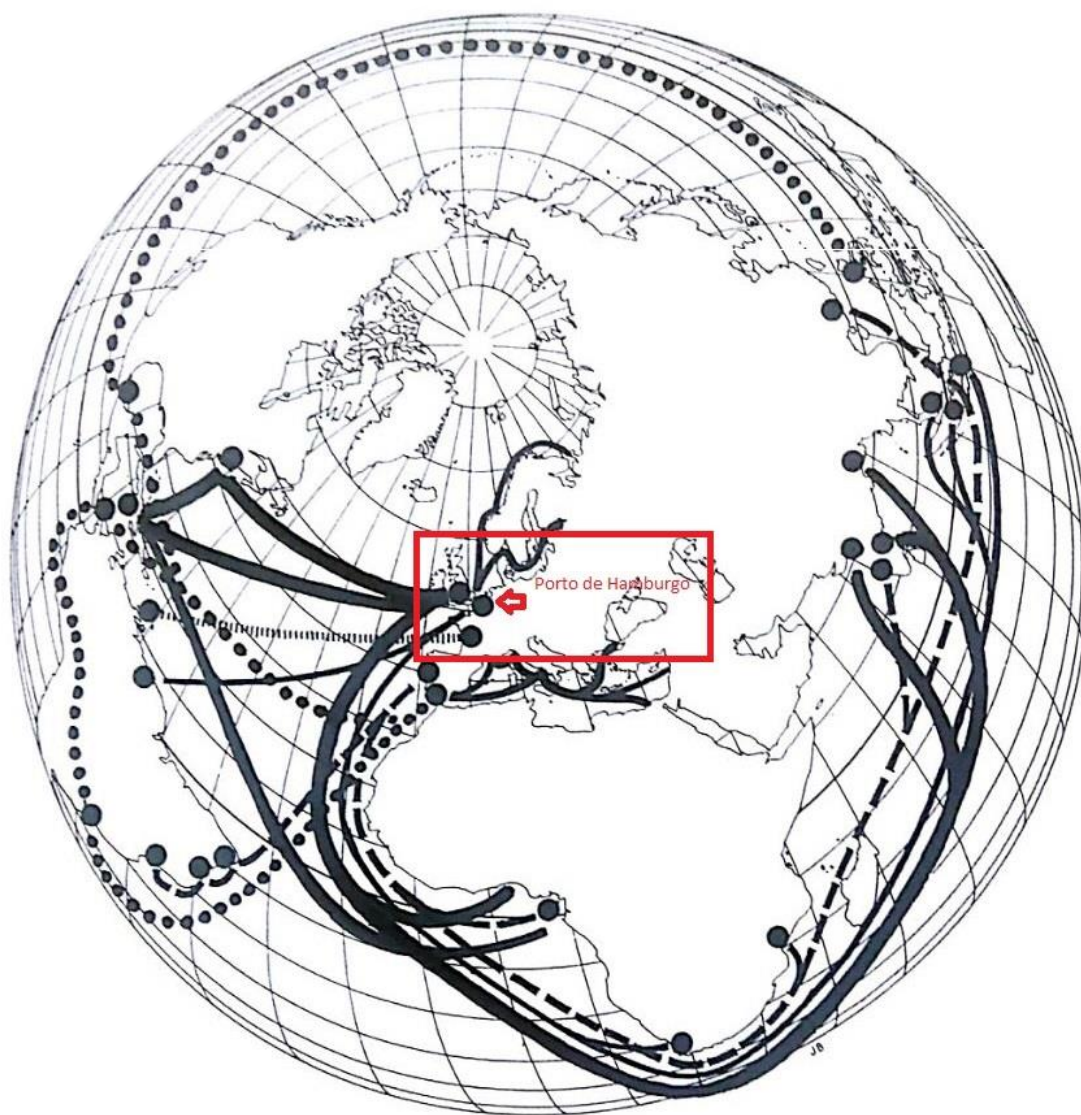
Figura 4: Levy Behrens.

Fonte: L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955.** L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

¹³ Idem, p.9.

Durante o século XVIII a cidade de Hamburgo foi central na distribuição de produtos coloniais franceses e holandeses, assim como um importante centro comercial de mercadorias inglesas. A relevância de Hamburgo para a dinâmica econômica da Europa Central a tornava, pensando na dinâmica da economia-mundo do século XVII e XVIII, uma “brilhante secundária”, principalmente por sua posição geográfica e infraestrutura portuária. Por Hamburgo passavam grandes circuitos mercantis, como o dos cereais poloneses e russos, o circuito de extração e comércio de madeiras do Saxe, o de salitre das minas russas, o circuito das especiarias coloniais produzidas nas Américas, como o tabaco, o chá e o café. Hamburgo detinha os maiores depósitos para mercadorias do continente europeu (SAFRANSKI, 2018).

Pensando a partir de Braudel, Hamburgo em fins do século XVIII, estava integrada a economia-mundo em uma posição de brilhante secundária (semiperiferia). No Mapa 1 destacamos a posição da cidade para onde migraram os Behrens, a partir do mapa podemos compreender que a dinâmica mercantil de uma cidade como Hamburgo está diretamente relacionada com a rotas mercantis destacadas pelo historiador francês.



Mapa 2: Economia-mundo em 1775: Hamburgo

Fonte: BRAUDEL, 2009. (adaptado).

Provavelmente, os irmãos Behrens enriqueceram em meio à dinâmica centralizada em Hamburgo. Durante a Revolução Francesa e nas primeiras campanhas bélicas de Napoleão, Hamburgo se manteve em uma posição de neutralidade, se tornando ainda mais pulsante. A conquista da Holanda pelos Franceses, em 1795, deslocou várias firmas holandesas, belgas e francesas para a cidade às margens do Elba. Em meio a estes conflitos, fora fechada a saída para o mar por meio do rio Reno, o que favoreceu ainda mais os hamburgueses, que lucravam com o transporte de passageiros e mercadorias que circulavam anteriormente pela Suíça e regiões a oeste.

No início do século XIX a população de Hamburgo estava na casa de 30 mil, fazendo desta uma das cidades mais populosas da Europa, mesmo ainda não comparando a Paris e Londres. A mudança de Levy Behrens e seus filhos para Hamburgo, no ano de 1806, formando assim a casa bancária L. Behrens & Söhne, a princípio, poderia ser devido as possibilidades para o enriquecimento aos burgueses do período. Entretanto, a Hamburgo do início do século XIX passaria por mudanças significativas. Em 1801 a paz, fruto da neutralidade política hamburguesa foi ameaçado pela invasão dinamarquesa, posta a fim com a ajuda dos ingleses. O transporte de mercadorias na cidade diminuiu e muitas firmas declararam falência. Esta conjuntura desfavorável para a dinâmica econômica mercantil hamburguesa teve ainda novos contornos com o bloqueio continental à Inglaterra declarado por Napoleão em 1806 (SAFRANSKI, 2018). Este fato, provavelmente, limitou as atividades dos irmãos Behrens na comercialização de têxteis provenientes da cidade de Manchester.

A mudança de Levy Behrens e seus filhos para Hamburgo, no mesmo ano em que a guerra entre franceses e ingleses se intensificou, poderia ser parte da busca da família por uma situação mais favorável no mundo dos negócios, visto que das cidades próximas a Pymont, Hamburgo tinha um histórico de neutralidade política.

Entre 1806 e 1814 a cidade de Hamburgo foi dominada pelos franceses. A expressão utilizada pelos alemães para se referir a este período é *Franzosenzeit*, que em uma tradução literal significaria “hora francesa” ou “tempo francês”. A respeito deste período, a fonte que analisamos não se detem em detalhes referentes a alguma dificuldade vivenciada pelos Behrens na condução de suas atividades comerciais. Entretanto, a limitação para a importação de produtos ingleses influenciou que os Behrens buscassem fornecedores têxteis na Saxônia, investindo no circuito mercantil do noroeste da “Alemanha” que enfrentava dificuldades para o abastecimento de mercadorias têxteis. Desse modo, os Behrens acumularam os recursos, mesmo em meio a crise presente em Hamburgo¹⁴

¹⁴ BEHRESEN, 1955, p.9.

Com o fim do *Franzosenzeit*, as atividades comerciais coma Inglaterra foram reestabelecidas, e a família Behrens expandiu seu rol de investimentos. Salomon Levy Behrens, filho de Levy Behrens, mudou-se em 1816 para Manchester e fundou a empresa S.L. Behrens & Co. (Manchester Goods). O irmão de Levy Behrens, Nathan, que havia permanecido em Pymont durante as guerras napoleônicas, mudou-se para Hamburgo com sua família, também em 1816, para atuar na importação e distribuição de produtos têxteis ingleses. Entretanto, seu filho Jacob Behrens deixou Hamburgo e, em 1834, fundaria em Leeds uma indústria têxtil. Em menos de uma década de atividades, Jacob Behrens já tinha filial na China, Manchester e Bradford.

Levy Behrens, fundador da L. Behrens & Söhne, faleceu em 1834, seu filho Wolf Levy (após o batismo Wilhem Leopold), assumiu a direção da empresa, conduzindo suas atividades para o circuito bancário¹⁵. Apesar de manter-se em atividade no circuito têxtil os Behrens passaram a atuar como correspondentes da casa bancária Rothschild, já antiga aliada nos negócios têxteis.

¹⁵ Idem, p.10.



Figura 2: Wilhem Leopold Behrens.

Fonte: L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955.** L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

A casa bancária Rothschild apresenta muitas semelhanças com a L. Behrens & Sohne, em especial com as experiências de negócios de Natham Mayer Rothschild. Nathan nasceu em Frankfurt, em 1777, era de origem judaica e se tornou um comerciante de produtos têxteis de Manchester. A

princípio, o Rothschild atuava no circuito textil inglês no contexto da Revolução Industrial, tornando-se um comerciante que se especializou em serviços financeiros. Ao lado de seus irmão e sob e seu pai, Mayer Amschel Rothschild, formou o maior banco privado do século XIX. As ligações sociais e comerciais entre Behrens e Rothschild's eram de tal modo significativas, que Solomon Behrens, em 1814, viajou até a Manchester para tratar de um possível casamento entre sua irmã Lorette Behrens e Nathan Mayer Rothschild (WILLIAMS, 1985, p.22).

Como considerou Aarendt, a ascensão dos Rothschild faz parte de um contexto de mudança e atitude dos judeus em relação ao Estado, reflexo das discussões sobre a emancipação política dos judeus em fins do século XVIII. Descontentes em servir apenas a um príncipe ou governo, os judeus-da-corte, buscaram internacionalizar seus serviços, colocando-se a disposição dos governos da Alemanha, França, Grã-Bretanha, Itália e Áustria. Sob o risco de perderem suas vantagens intereupéias, Meyer Amaschel Rothschild, visto as tentativas de nacionalização dos judeus, estabeleceu seus cinco filhos em cinco grandes centros financeiro europeus: Frankfurt, Paris, Londres, Nápoles e Viena.

Os Rothschild teriam começado suas atividades financeiras a serviço do príncipe de Hessen, William I, financista, financiador e agiota. A vantagem de Rothschild Meyer Rothschild foi ter residido em Frankfurt, único grande centro urbano alemão em que os judeus nunca foram expulsos. A comunidade judaica constituía, no início do século XIX, 10% da população da cidade. Como considerou Arendt:

Os Rothschild iniciaram-se como judeus-da-corte sem estar sob a jurisdição de nenhum príncipe ou municipalidade, submetidos à autoridade direta do imperador distante, em Viena. Aliavam assim as vantagens do status judaico da Idade Média com as do seu próprio tempo, e dependiam muito menos da nobreza ou das autoridades locais que qualquer outro judeu-da-corte. As atividades posteriores da casa, a enorme fortuna que reuniram e sua fama tão simbólica são suficientemente conhecidas. Ingressaram no mundo dos grandes negócios durante os últimos anos das guerras napoleônicas, quando — de 1811 a 1816 — quase metade das subvenções inglesas às potências do Continente europeu passaram por suas mãos. Quando, após a derrota de Napoleão, a Europa inteira precisava de elevados

empréstimos para reorganizar suas máquinas estatais e reconstruir estruturas financeiras, os Rothschild detinham quase o monopólio da gestão dos empréstimos estatais. Isso durou três gerações, durante as quais conseguiram derrotar todos os concorrentes judeus e não-judeus. (ARENDT, 1989, p.45).

Partindo das considerações de Arendt, é possível compreender que a família Behrens gozava de posição semelhante os Rothschilds, diversificando seus investimentos e estabelecendo-se em outras cidades importantes da dinâmica econômica europeia. Não seria absurdo considerar que as 5 filiais Rothschilds, somadas a um grande número de correspondentes, dos quais citamos L. Behrens & Sohne, formavam um certo circuito de bancário judaico.

Com a morte de Willhelm Behrens, em 1853, seu filho Eduard Ludwig Behrens tornou-se o proprietário da L. Behrens & Söhne. Durante sua gestão, os negócios bancários ganharam ainda mais destaque, deixando em segundo plano as importações de têxteis da Manchester Goods. Desse modo, para pensar a internacionalização e desenvolvimento econômico da casa bancária de Hamburgo, compreendemos a necessidade de se abordar a relação entre a unificação alemã, a industrialização e a internacionalização dos bancos. De importadores e distribuidores de produtos têxteis, L. Behrens & Söhne encontram na segunda metade do século XIX um campo de atuação fortíssimo como financistas em uma Alemanha que buscava a industrialização.



Figura 3: Eduard Ludwig Behrens

Fonte: L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955.** L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

A economia alemã se desenvolveu a partir de uma certa aliança entre os setores modernos e tradicionais. O “setor tradicional” seria agrário, aristocrático e conservador, enquanto o “setor moderno” seria industrial, urbano e liberal. Esta articulação em que um setor teve peso relativo no outro é um dos pontos particulares da industrialização alemã e um diferencial ao caso de

industrialização acelerada estadunidense. Apesar do “setor moderno” estar em ascensão, a influência política e ideológica tradicional estava longe de se esgotar (CURY, 2006,p.40).

O processo de industrialização alemão se acelerou após a unificação política, concluída em 1871. Na segunda metade do século XIX existiriam dois projetos políticos voltados para o direcionamento político de uma possível Alemanha unificada: um liberal e democrático e outro militarista e reacionário. Em 1849, o ideário político de uma Alemanha democrática foi derrotado pelas elites conservadores da Prússia em parceria com a Áustria. Otto Von Bismarck figurou como principal liderança a repressão nos conflitos de 1848-1849. Em 1862 Bismarck tornou-se o ministro-presidente da Prússia e em 1871 de chanceler do Reich, comandando militarmente o processo de unificação da Alemanha (LOUREIRO, 2005, p.23). Este fato é significativo para se pensar a presença do Estado centralizado na condução do processo de desenvolvimento capitalista no país. A participação estatal no planejamento e desenvolvimento nacional foi realizada dentro de uma tradição intervencionista governamental, em que o Estado alemão atuou na formação de uma infraestrutura de transportes, incentivou a indústria e investiu na criação e excelência de centros educacionais.

No que tange ao setor privado, o mesmo se desenvolveu de maneira significativa no processo de industrialização orquestrado pelo Estado. De fato, as alianças entre o poder estatal e os grupos capitalistas foram fundamentais para a dinamização da economia alemã, assim como para definir o viés da cultura política crítica ao liberalismo e as diferentes manifestações do socialismo na Europa (CURY, 2006, p.40-42).

Entre 1840 e 1870, ocorreram incentivos por parte dos Estados para o desenvolvimento da indústria e da agricultura, mas um dos pontos mais relevantes foi o estabelecimento de bancos de crédito e de companhias por ações. Como considerou Handerson, as sociedades por ações foram alvo de suspeita pelos governos e funcionários públicos, pois já ocorreram casos de colapso financeiro deste tipo de, como o da Companhia do Mar do Sul. Durante o século XVIII este tipo de empresa se restringia a atividades ligadas à utilidade pública e a mineração, mas em meados do século XIX tornaram-se instrumento

poderoso de industrialização, ganhando destaque a Prússia, que entre 1850 e 1857 teve 170 novas sociedades anônimas (HENDERSON, 1969, p.31).. Os banqueiros e financistas representaram um papel vital na constituição destas empresas, pois:

[...] Na década de 1850 tornou-se proeminente uma nova espécie de empresa de financiamento: 'Crédit Mobilier', em França, o Banco de Darmstadt na Alemanha, e o Kreditanstalt, na Áustria, figuram entre os exemplos mais importantes. Atraíam as economias de pequenos investidores e usavam-nas para comprar acções em novas empresas industriais. Em 1856, o cônsul francês em Leipzig escrevia que na Alemanha 'cada cidade e Estado, ainda que sejam pequenos, querem o seu banco e seu 'Crédit Mobilier'. (HENDERSON, 1969, p.31).

Os chamados “bancos de negócios” alemães foram inspirados no modelo de instituição bancária iniciado pelos irmãos Péreires. Issac e Émile Péreire trouxeram para o circuito bancário uma inovação que influenciou significativamente a dinâmica capitalista de sua época. Influenciados pelo ideário de Saint-Simon, em plena França de meados de 1830, investiram na ideia utópica dos capitais associados. Saint-Simon foi um pensador muito influente no contexto pós-Revolução Francesa, sendo crítico ferrenho aos excessos do período revolucionário. Entre as contribuições mais importantes de Saint-Simon esta a sua proposta de um governo que legislasse para todas as classes sob um comando monárquico benevolente. Desse modo, existiria uma aliança entre capital e trabalho com a finalidade de se construir obras públicas em larga escala voltadas para o bem estar de todos. A viabilização destes projetos seria possibilitada pela organização dos pequenos capitais esparsos reunidos em forma de sociedade.

O projeto dos irmãos Péreires materializaram as ideias saint-simonianas, porém um dos motivos para o sucesso da Crédit Mobilier, foi a política econômica posta em prática durante o Segundo Império. Luis Bonaparte, autoproclamado imperador da França em 1852 após o golpe de Estado de 1851, também era fã das ideias Saint-Simon, sancionando a realização de projetos de larga escala para empregar os trabalhadores desempregados. Segundo Harvey:

Os irmãos Péreire desempenharam um importante papel nisso. Eles criaram novas instituições de crédito e juntaram pequenas quantidades de capital nas formas associadas que Saint-Simon defendia e, assim, acabaram dominando o mundo das finanças no Segundo Império. Controlando as cédulas de crédito, eles participaram ativamente da grande missão de Haussmann de absorver o capital e o trabalho excedentes mediante a reconstrução e a transformação de Paris. Construíram edifícios residenciais e novas lojas de departamentos, ao mesmo tempo que monopolizaram os serviços públicos (como a iluminação a gás) e as novas estruturas de transporte e comunicação da cidade. Mas o boom dos anos 1850 e início dos anos 1860, assim como a lendária rivalidade entre os Péreires e a conservadora casa bancária dos Rothschilds (tema principal do romance *O dinheiro*, de Zola), chegaram ao fim com o colapso financeiro de 1867, que destruiu o império do crédito especulativo dos Péreires. (HARVEY, 2013, p.203-204).

Um dos fatores que distinguem a industrialização alemã é seu pioneirismo no estabelecimento de cartéis, em que empresas de um mesmo ramo de negócios e serviços mantinham o controle dos preços e limitavam a concorrência. O mesmo processo de crise econômica generalizada, a Grande Depressão ocorrida entre 1872-1896, que influenciou o aumento do fluxo de capitais da poupança francês para a América Latina, deu, em parte, os contornos para o contexto de industrialização alemão baseado na aliança entre cartéis e bancos.

Com a morte de Wilhelm Leopold Behrens, no ano de 1853, seu filho Eduard Ludwig Behrens assumiu a direção da casa bancária. Durante a gestão de Eduard a Behrens & Sohne deixou de negociar com comerciantes holandeses e com a Manchester Goods, focando na atuação enquanto casa bancária¹⁶. Porém, mantiveram um setor independente de importações de produtos coloniais.

Durante a Guerra Franco-Prussiana, entre 1870 e 1871, os banqueiros de Hamburgo cooperaram com os Rothschild, realizando empréstimos para o financiamento da guerra e para os capitalistas de Hamburgo. No início da década de 1860, Wilhelm L. Behrens (irmão de Eduard Behrens, se tornou sócio na casa bancária alemã, e em 1872, Jacob Frensdorff¹⁷. Durante as

¹⁶ Idem, 1955, 14.

¹⁷ Idem, p.17.

décadas de 1880 e 1890 a casa L. Behrens & Söhne passou a atuar nos países nórdicos. Entre seus negócios neste período estava o investimento em plantações e ferrovias estrangeiras, feitos a partir de um *Konsortialgeschäft*, um tipo de consórcio¹⁸.



Figura 4: Eduard Ludwig Behrens

Fonte: L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955.** L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

¹⁸ Idem, p. 17.

O Banco L. Behrens & Söhne foi parte do *Prussian Consortium*, criado durante o governo de Bismarck. Tratava-se de uma institucionalização da aliança entre os banqueiros e o poder estatal. Este consórcio foi estabelecido após a guerra Austro-Prussiana de 1866, e desempenhou um papel importante no financiamento da guerra Franco-Prussiana.

Segundo Dyson, o *Prussian Consortium* cumpriu dois papéis: reduzir a dependência externa à casa Rothschild e internacionalizar os bancos alemães (DYSON, 2014, 183). Enquanto membro do *Prussian Consortium*, os banqueiros alemães passaram a atuar na emissão e comercialização de títulos de Estados e Municípios alemães, assim como do próprio Império Alemão, ainda fazendo parte de um consórcio voltado para atividades financeiras na China. Outro investimento realizado pelo L. Behrens & Söhne em cooperação com outras casas bancárias foram loterias, inicialmente a da cidade de Hamburgo, posteriormente a do Estado.

A ligação entre bancos e indústrias foi uma das características marcantes do modelo alemão de industrialização. O capital bancário esteve presente nas diversas etapas do investimento industrial. Como considerou Cury:

Por sua presença marcante no crescimento industrial do país, fosse comercializando ações das empresas, fosse financiando diretamente operações de investimento, os bancos alemães obtiveram assento nos conselhos administrativos de quase todas as grandes firmas [...] Tal participação servia para intensificar ainda mais a ligação entre bancos e indústrias, pois o assento nos conselhos de administração das empresas diminuía os riscos e facilitava o controle pelo capital bancário, sobre suas vastas operações de crédito e financiamento, as quais cobriam boa parte da economia alemã. (CURY, 2006, p.44).

O banco L. Behrens & Söhne irá se envolver com a fundação de muitas sociedades anônimas, sendo que nestas empresas inseriam um representante para a supervisão. Os banqueiros de Hamburgo já estavam atuando com o financiamento de sociedades anônimas e o mercado financeiro décadas antes do empréstimo realizado à Estrada de Ferro Araraquara.

Os banqueiros de Hamburgo atuavam na emissão e venda de títulos públicos alemães no exterior para bancos estatais, em especial na Bélgica,

Rússia, Noroega e Suíça. Em fins do século XIX, tornaram-se correspondentes do *Banquen Nationale Belgique*, sendo que em 1879, Wilhelm L. Behrens foi nomeado consul geral da Bélgica¹⁹.

Em 1884, Theodor Ernst Behrens, filho de Eduard Behrens, passou a ser membro diretor da casa bancária. O banco L. Behrens & Söhne construiu uma nova sede com 4 andares e dezenas de salas. Entre as atividades realizadas pelo banco, ganharam mais importâncias as transações cambiais envolvendo a importação e comércio de produtos coloniais: café, açúcar, borracha, algodão e metais. Os Behrens se tornaram membros de duas associações de empresas, uma dedicada ao comércio de café, formada em 1886, e outra formada para o comércio de açúcar, 1889²⁰.

¹⁹ Idem, p.18.

²⁰ Idem, p.23



Figura 5: Sede do Banco L. Behrens & Söhne, Hamburgo.

Fonte: Fonte: L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955.** L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em: http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITool-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

A Vereins der am caffeehandel beteiligten firmen (Associação de empresa envolvidas no comércio de café), da qual os Behrens fizeram parte,

realizavam comércio com o Brasil²¹. Podemos considerar que, na transição do século XIX para o XX, o banco L. Behrens & Söhne operou em meio ao entrelaçamento do circuito bancário alemão e o circuito do complexo cafeeiro, ao lado de outras empresas alemãs, como a Theodor Wille, também sediada e Hamburgo, que controlava 20% da exportação de café na primeira década do século XX (HOLLOWAY, 1978).

A atuação de bancos alemães da América Latina é um tema que merece destaque. Seguindo um processo de internacionalização bancária realizado pelos ingleses, os bancos alemães irão direcionar parte de seus negócios para a América Latina. No início da Primeira Grande Guerra a presença de bancos germânicos na América do Sul, Central e México já podia ser comparável a dos bancos ingleses.

²¹ Idem, p.23.

Distribuição regional de bancos britânicos e alemães no exterior (%).						
	1881		1900		1913	
	Alemão	Britânico	Alemão	Britânico	Alemão	Britânico
África	0	10.22	0	14.17	10.81	13.39
América Central	0	5.84	0	5.83	2.7	6.3
América do Norte	5.26	5.84	10.71	9.17	4.05	7.09
América do Sul	10.53	9.49	17.86	14.17	18.92	14.17
Ásia	0	27.74	7.14	35.83	17.59	29.92
Austrália	0	8.03	0	6.67	0	8.66
Europa	84.21	29.2	64.39	12.5	45.95	18.9
Ociania	0	3.65	0	1.67	0	1.57

Tabela . Distribuição regional de bancos britânicos e alemães no exterior (%).

Fonte: (KISINLING, 2016, p.9).

Como a industrialização alemã foi marcada pela cooperação entre Estado, indústrias e bancos, não é absurdo o fato da internacionalização bancária seja reflexo deste processo des crescimento econômico. O entrelaçamento entre o circuito bancário alemão e o circuito do complexo cafeeiro tem uma relação com a industrialização alemã. O café brasileiro era importado e comercializado para Europa, sendo Hamburgo um dos portos com melhor infraestrutura. Como já fora citado, a L. Behrens & Söhne se envolveu neste setor e esta foi uma das atividades comerciais mais rentáveis nos circuitos comerciais de fins do século XIX. O envolvimento deste banco de negócios alemão com a Estrada de Ferro Araraquara se dá em fins da década de 1900.

3.0 O CASO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.

3.1A FORMAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.

A Companhia Estrada de Ferro Araraquara foi fundada em 1896, sendo a primeira empresa ferroviária a se adequar com a lei 30 de 13 de junho de 1892, lei que alterou o sistema adotado para a concessão e rompeu com a prática de privilégio de zona²². Os idealizadores da ferrovia foram Guilherme Lebeis e os diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães & Foz, e membros da elite paulista interessados na dinamização da produção cafeeira regional.

A crise financeira do final do século XIX marcou os primeiros anos de atividade da Companhia Estrada de Ferro Araraquara. A desvalorização da moeda nacional durante o Encilhamento aumentou os custos de importação de materiais e equipamentos. Por outro lado, as crises relacionadas ao café, especialmente as medidas de regulação do setor no início do XX, tiveram impacto nos fretes da companhia e nas finanças de seus acionistas. Não eram apenas os lucros que a ferrovia individualmente podia gerar que estavam em jogo, era importante interligar as atividades econômicas e as populações à malha ferroviária paulista, já que estas estavam sendo dinamizadas na região que compreendia Araraquara até Taquaritinga.

Há indicadores sólidos de que os investidores da EFA lidavam com situações ambíguas, havia a possibilidade de concretização da sonhada ligação com Cuiabá, ao mesmo tempo em que o aumento das dívidas e a instabilidade dos investimentos ligados à efetivação do transporte recrudesciam em face da retração dos preços da atividade principal, a cafeicultura. Os recursos conquistados junto aos acionistas por meio de inúmeras chamadas de capital eram insuficientes para realização dos prolongamentos:

²² DECRETO n. 30, 13/06/1892. Disponível em:
<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1892/lei%20n.30,%20de%2013.06.1892.htm>
acessado pela última vez em 10/11/2017.

Pela lista dos acionistas com as respectivas entradas, vós vereis que no meio da crise geral que nos assoberba, o Snrs. Accionistas em grande maioria têm acudido ao apello da Directoria: é um facto lisongeiro que convem assgnalar. Sem que haja da parte dos Snrs. Accionistas o cumprimento dos deveres que assumiram não poderá esta Directoria levar avante empresa de tanta magnitude com a presteza e o desembaraço que todos desejamos.²³.

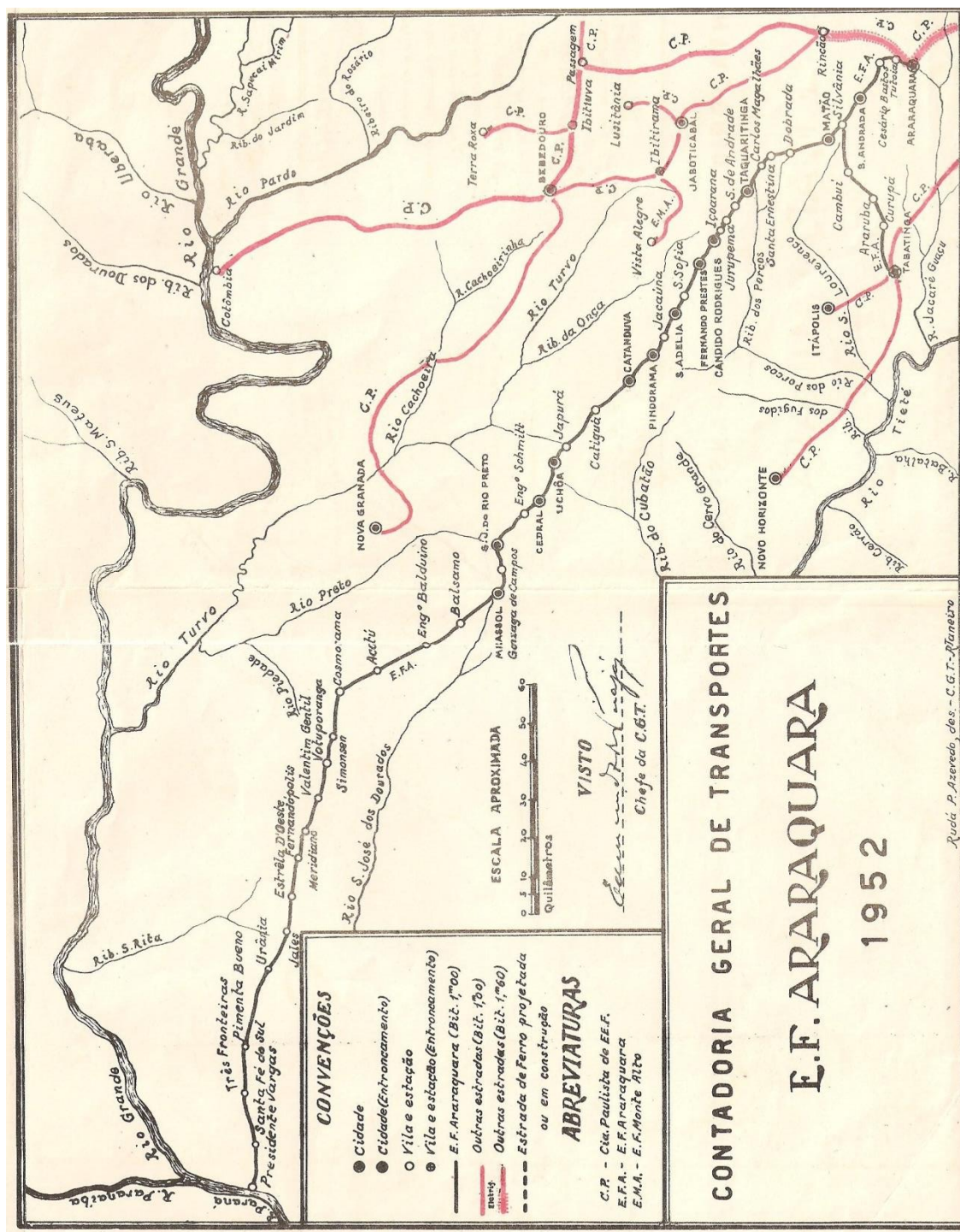
Possivelmente, os idealizadores da pequena ferrovia já contavam com empréstimos para manutenção do negócio. O grupo dirigente da EFA realizou diversos empréstimos com casas bancárias e com o Estado, aumentando o raio de alcance da ferrovia e dinamizando outros possíveis empreendimentos na região, muitos deles pertencentes ao próprio grupo dirigente.

O “Relatório Para ser Apresentado a Assembléa Geral dos Accionistas”, de 1901, traz uma informação importante: o Estado concedeu um título de empréstimo resgatável com grande prazo e sem juros para a execução de seus prolongamentos. O empreendimento receberia um conto e meio de réis por quilômetro construído entre Araraquara e Ribeirãozinho (atual Taquaritinga) e quinze contos por quilômetro até Rio Preto. Ou seja, a EFA encontrou, por meio de empréstimos públicos e privados, uma forma de custear o prolongamento da linha estimando que com os fretes futuros poderiam saldar suas dívidas²⁴.

Embora os lucros que a estrada pudesse proporcionar tornassem o investimento atrativo, entre acionistas e diretores estavam muitos envolvidos com os negócios do café, e não é desmedido afirmar que a ligação ferroviária, além de elevar o valor de suas propriedades, proporcionaria lucros em outras atividades em que estes indivíduos estivessem envolvidos.

²³ RPSAAGA, 1887, p.4

²⁴ RPSAAGA, 1901, p.3-4



MAPA 3: O traçado do Estrada de Ferro Araraquara em 1952.

FONTE: Ministério dos Transportes: Contadoria Geral dos Transportes.

Ressalta-se o fato de que a construção de ferrovias no Brasil era algo rentável, sendo possível que os diretores da EFA lucrassem em um primeiro momento com os prolongamentos da ferrovia mais do que o fariam com sua própria operacionalidade. Este fato deve-se a possibilidade de se conseguir

garantias de juros com o governo, além da possibilidade de se captar recursos com a emissão de obrigações no exterior. A Brazil Railway Company é um exemplo desta prática de lucrar com a construção de ferrovias (LANNA, 2002, p.70-71).

Ano após ano foram sendo construídas novas estações, inaugurados novos trechos, e adquiridas novas locomotivas; a empresa pretendia chegar até São José do Rio Preto. Entretanto, a diretoria da EFA apresentava a seus acionistas balanços com pequenas margens de lucro. Em 1899, a receita da ferrovia era de Rs.145:693\$390, valor inferior às suas dívidas, 156:064\$286. No entanto, em menos de dois anos a receita superou em muito as despesas; no ano de 1901 a receita foi de 475:453\$790 e as despesas ficaram em torno de 238:092\$092²⁵. O aumento considerável nos rendimentos da estrada está relacionado aos fretes, principalmente com a inauguração de novas estações.

O crescimento da produção de café e cereais na região é um indício das transformações proporcionadas pela ligação ferroviária estava tendo seu início. Entretanto, as medidas adotadas para valorizar o preço das sacas de café tiveram impactos na região. A economia do café estava vivenciando um dos seus momentos mais conturbados. O preço das sacas estava muito baixo devido a grande quantidade disponível, enquanto o consumo do produto no exterior não sofreu aumentos significativos. Uma das medidas tomadas para resolver a situação foi a proibição de se plantar novas lavouras de café por meio da cobrança de impostos (PERESSINOTTO, 2000, p.62). É possível, por meio do Gráfico 1, perceber como em um curto período o transporte de café pela EFA recrudescceu, ao mesmo tempo em que duplicou o número de cereais transportados.

²⁵ RPSAAGA, 1902, p.6

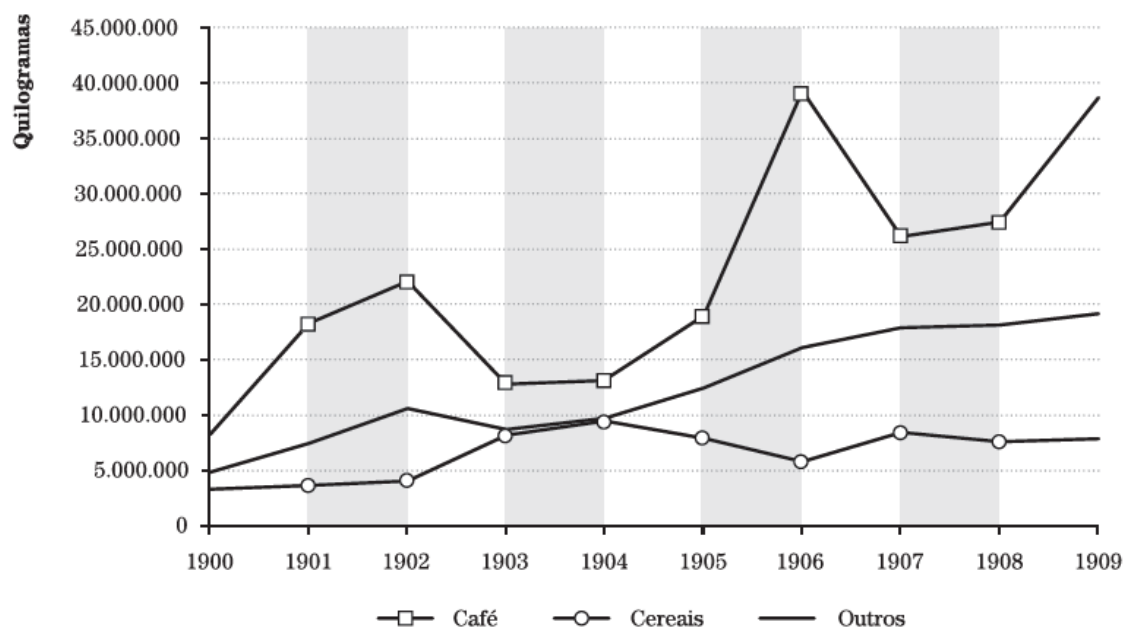


Gráfico 4: Mercadorias transportadas pela EFA em Kg entre 1900 e 1910.

Fonte: (RPSAAGA 1901 a 1910). Elaborado pelos autores.

Contudo, não foi apenas a situação econômica do início do XX que dificultou os planos da EFA. Segundo o relatório produzido pela diretoria em 1903, a concorrência com a ferrovia Paulista era uma das razões para a diminuição do café transportado. Oferecendo fretes mais atrativos, a Paulista atraía parte da produção da região de Monte Alto e da Serra do Ribeirãozinho. Desse modo, o declínio no número de sacas de café transportado pela EFA entre 1903 e 1904 está relacionado à concorrência com a Paulista. Proibir a formação de novos cafeeiros só teria um impacto maior na produção da região dentro de alguns anos, levando em conta o tempo de produção. Por outro lado, não poder cultivar café teve impacto no aumento populacional da região. Os prolongamentos da EFA incorporavam de maneira mais dinâmica os campos de Araraquara ao complexo cafeeiro. Desse modo, milhares de pessoas vinham para as regiões novas em busca de melhores condições de vida, propriedade e emprego. Frente as dificuldades de formar novas lavouras para o café o fluxo de pessoas que viajaram na direção das cidades novas a beira da linha da EFA também diminuiu, como é possível observar no gráfico 2.

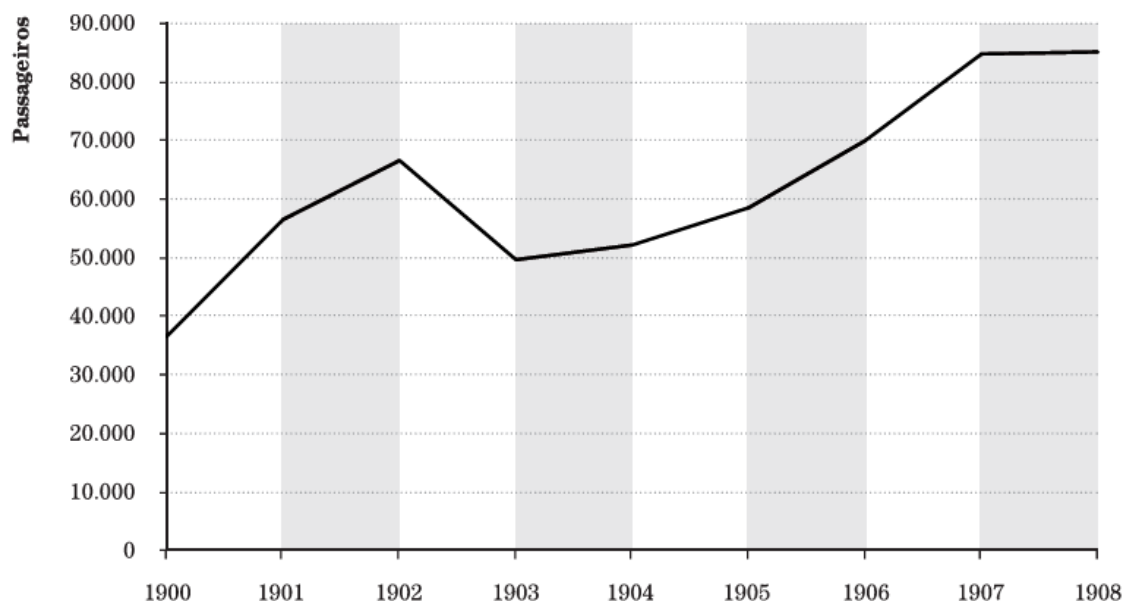


Gráfico 5: Fluxo de passageiros da EFA entre 1900 e 1908

Fonte: RPSAAGA 1901 a 1910). Elaborado pelos autores.

Mesmo enfrentando problemas relacionados a economia cafeeira, e a concorrência com a Paulista, os diretores da EFA contavam com os auxílios estatais. A posição estratégica da linha e as possibilidades de ligar a malha ferroviária paulista à Cuiabá eram garantias para atrair investimentos privados e empréstimos. Entretanto, em 1904 a diretoria da companhia teve que enfrentar um obstáculo não previsto, a mudança do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Por meio do decreto n.748 de 29 de dezembro de 1900 a EFA se tornou a detentora da concessão para construir uma linha ligando S. José do Rio Preto à capital do Mato Grosso, passando por Santana do Paranaíba²⁶. Em 1904 esta concessão foi revista e transferida para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que até aquele momento iria estabelecer a ligação entre Uberaba-MG e Coxim-MT. A Noroeste do Brasil ganhou, por

²⁶ Os direitos adquiridos na concessão tinham em: 1) privilégio sobre a região Araraquarense, mais propriamente 20 quilômetros de cada lado de seus trilhos por 50 anos; 2) direito a desapropriação de terrenos necessários para a construção da Estrada, assim como de suas dependências; 3) isenção de impostos sobre os materiais adquiridos para a construção da estrada. DECRETO n.748 de 29/12/1900.

Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=60168>. Acessado em 21/08/2016.

meio do decreto n. 5349 de 18 de outubro de 1904²⁷, o direito de construir uma linha férrea partindo da Estrada de Ferro Sorocabana na direção do Mato Grosso, cortando a região da qual a EFA era autorizada a estender seus trilhos. A revisão da concessão e demais problemas enfrentados pela EFA foram temas abordados pela diretoria no relatório de 1905.

[...] já se vê que desde que attingissemos a zona ainda pouco povoada e explorada que vae além de Ribeirãozinho não poderíamos caminhar sem o auxílio dos Poderes Publicos; mas provada a nossa idoneidade e capacidade com a construcção do trecho da linha até Ribeirãozinho, esperavamos do espirito de justiça e do patriotismo da Assembléa Legislativa do Estado, que não nos seriam negados os favores necessarios para a realisação de um empreendimento que tanto concorreria para o progresso do nosso Estado; certos disso dirigimos uma petição ao Congresso do Estado que até hoje não teve solução. No emtanto hoje torna-se a concessão pedida uma medida de rigorosa justiça; com effeito, desde que pelo Poder Legislativo do Estado foi considerada uma medida salvadora da actual lavoura, prohibir a plantação de café por um longo praso, nem sequer podiamos mais contar com o rapido desenvolvimento da zona approximada pela nossa linha, não obstante sua prodigiosa uberidade; d'ahi já não é só o interesse publico que aconselha esse auxilio para o desenvolvimento de uma estrada que traz grandes vantagens para o futuro do Estado, ha também como que esse dever de reparação para com a um empresa que caminhando esperava melhorar as condições productoras de sua zona com o desenvolvimento da lavoura, prohibida pela lei; e como a lei teve por fim salvar os capitais empenhados nas lavouras já existentes, é justo que venha em auxilio de outros capitaes sacrificados em uma empresa que via burlada sua legitima expectativa com a paralisação do progresso de sua zona.²⁸

Frente à necessidade de se repensar o traçado, os planos de alcançar a capital do Estado de Mato Grosso não foram completamente descartados. A diretoria voltou seus olhos para Jataí, no Estado de Goiás. Foi elaborado um novo traçado. A ferrovia seguiria até São José do Rio Preto, depois pela cidade mineira de São Francisco Sales no Estado de Minas, para finalmente chegar à cidade goiana. Defendiam os diretores que: caso os trilhos chegassem a Jataí

²⁷ DECRETO n.5349 de 18/10/1904. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56688>. Acessado em 11/09/2016

²⁸ RPSAAGA, 1905, p.5-6

ainda seria possível um prolongamento até Cuiabá, conquistando a concessão do Governo Federal e vários benefícios²⁹.

São José do Rio Preto era um local estratégico para a EFA. Os diretores da companhia desejavam transportar o enorme número de cabeças de gado que percorreriam a região pela Estrada do Taboado. Desse modo, era necessário concluir o prolongamento até Rio Preto, estabelecendo a conexão com a estrada de rodagem. Este desejo foi esboçado no relatório intitulado Prolongamento. E. F. Araraquara (PEFA), encaminhado para o Congresso Legislativo de São Paulo para conquista da concessão em 1900.

Não póde haver melhor local do que esse extremo do Estado para o estabelecimento de invernadas e principalmente para a instalação, em larga escala, de todas as industrias que se referem á exploração do gado fornecido pelos estados visinhos. Aquelle avançamento da comunicação raida abreviaria assim a solução d'um problema momentoso: - o da alimentação econômica das cidades populosas de S. Paulo, como tambem dos seus grandes centros de lavoura.³⁰

A EFA, apesar de transportar mais café do que qualquer outro produto, demonstrava interesse em transportar gado, atuando mais diretamente no mercado interno de consumo de carne. A ferrovia já interagia com este mercado e, por meio de seus trilhos, também era levado o sal. Entretanto, para ser a principal via de escoação de gado era necessário continuar prolongando-se até chegar à cidade estratégica de São José do Rio Preto.

Deste a década de 1890 estava sendo construída uma estrada ligando o Porto do Taboado à Jaboticabal, sendo concluída em 1906. Os políticos locais se mobilizaram para finalização do projeto, já que isso faria de Rio Preto um importante entreposto mercantil. Alterar o traçado de Santana do Paranaíba para São Francisco Sales ainda permitia com que a EFA fosse um dos caminhos utilizados pelos criadores. Entretanto, o investimento perdeu um dos seus principais atrativos, encontrando mais dificuldades para conquistar

²⁹ Entre os benefícios destacavam-se: 1) isenção de impostos para o material importado para a construção e custeio; 2) zona privilegiada de 20 quilômetros de cada lado; 3) faculdade de aproveitar das vantagens da lei sobre o povoamento do solo e outras (RPSAAGA, 1909, p.6).

³⁰ PEFA, 1900, p.15.

recursos junto ao governo por conta da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Apesar dos interesses da EFA estarem voltados para Rio Preto, era necessário aumentar o raio de atuação da companhia. Ibatinga era outro local estratégico, sendo também parte dos projetos de prolongamento da Estrada de Ferro Dourado (EFD) (NUNES, 2005, p.87). Por meio do decreto n. 1663 de 16 de Setembro de 1908³¹ foi conquistada a concessão para construção de um ramal ligando a estação de Santa Josepha à vila de Ibatinga. Contudo, antes da finalização dos prolongamentos o controle da Estrada de Ferro Araraquara passou a novas mãos. Entre 1908 e 1909 ocorreu uma enorme venda de ações, sendo estas adquiridas por um grupo de investidores interessados em controlar além da EFA, a Companhia de Estrada de Ferro Pitangueiras³², Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Goyas³³ e a Companhia de Estrada de Ferro Dourado³⁴.

1909 foi o último ano da gestão da diretoria liderada por Carlos Baptista Magalhães³⁵. A respeito dos motivos que levaram a saída dos acionistas fundadores da ferrovia araraquarense, ainda são necessários outras investigações. Entretanto, a transferência do controle da EFA para outro grupo está associada com a inadimplência. Em 1889 a diretoria decidiu realizar um empréstimo com a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro (CERJ) no valor de 600 contos de réis a juros de 10% ao ano, pagável no prazo de cinco

³¹ DOSP 19/09/1908, p. 2765. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1908/decreto%20n.1.663,%20de%2016.09.1908.htm>. Acessado em 02/11/2016.

³² Constavam na ata da assembleia de acionistas de 6 de março de 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 10/03/1911, p.1039.

Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>. Acessado em 19/09/2016

³³ Constavam na ata da assembleia de acionistas de 10 de março 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 14/03/1911, p.1102.

Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>. Acessado em 19/09/2016.

³⁴ Alvaro de Menezes, segundo nota publicada no jornal *O Popular* da cidade de Araraquara e publicada em seguida no jornal OESP, tornou-se diretor da E. F. Dourado em 1913. Ver: OESP, n.12.701, 27/12/1913, p.6.

³⁵ RPSAAGA, 1909, p.3

anos³⁶. Como garantia a diretoria ofereceu como hipoteca e penhor os bens da ferrovia e o valor do empréstimo fora convertido em títulos ao portador (debêntures). Um detalhe relevante: em uma das cláusulas do contrato ficou firmado que caso os acionistas não pagassem as respectivas entradas de capital, permanecendo inadimplentes por muito tempo, teriam suas ações declaradas em “comisso”, sendo transferidas para a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro. Em 1909 as 3274 ações da EFA de propriedade da CERJ foram vendidas.

Somando os títulos pertencentes aos membros da antiga diretoria, chega-se ao montante de 4114 ações vendidas em um ano. Considerando apenas os membros fundadores e a diretoria e a CERJ, foram 7388 vendidas contra 9562 adquiridas pela nova diretoria.

A presença deste grupo de empresários na região Araraquarense não é uma informação inédita. Este novo grupo de investidores seria composto por engenheiros, sendo que durante a nova administração foram desviadas grandes somas levantadas com empréstimos no exterior dos cofres da empresa (NUNES, 2005, p.79; STEFANI, 2007, p.63). Por meio da análise da documentação disponível é possível rastrear os membros da nova diretoria e seus possíveis planos envolvendo as ferrovias da região araraquarense.

³⁶ RPSAAGA, 1901, p.3-4

3.2. O EMPRÉSTIMO DA EFA JUNTO AO BANCO L. BEHRENS & SÖHNE.

Em 16 de maio de 1909, foi legítima a transição do controle da EFA para um novo grupo de acionistas. Até aquele momento, Carlos Batista Magalhães, um dos fundadores da ferrovia, ainda atuava na diretoria, que contava com Rogério Pinto Ferraz e Antônio Lourenço Correia. Esses três nomes foram substituídos por João Duarte Junior, Luiz Teixeira Leite e Florisbello Leivas, ambos aliados ao grupo que adquiriu a maioria das ações da ferrovia.

Em 06 de junho de 1909 ocorreu a assembleia entre os acionistas com a finalidade de legitimar os membros da nova diretoria. Após a contagem dos votos, foram escolhidos como diretores os engenheiros João Duarte Junior, Luiz Santos Dumont e Luiz Teixeira Leite, o advogado Florisbello Leivas, assim como José Sampaio Moreira e Rogério Pinto Ferras, único a fazer parte da antiga diretoria. Eleitos por 5 anos, estes acionistas assumiram o compromisso de concluir a expansão dos trilhos da Estrada de Ferro Araraquara para a região alta-araraquarense.

Nome	12/1908	12/1909	Comprou	Vendeu
Companhia Edificadora (CERJ)	3274 ½			3274 ½
Alvaro de Menezes (Dr.)		484	484	
Antonio Lourenço Corrêa	150			150
Carlos Baptista de Magalhães	1940 ½	75 ½		1865
Carlos Leoncio de Magalhães	309			309
Carlos filho de Leoncio Magalhães	15			15
Florisbello Leivas (Dr.)		28	28	
Ignacio de Mendonça Uchôa (Dr.)		3000	3000	
João Borba	768			768
João Duarte Junior		2768	2768	
Luiz dos Santos Dumont (Dr.)		10	10	
Luiz Teixeira Leite (Dr.)		3272	3272	
Lara, Magalhães & Cia.	327 ½			327 ½
Rogério Pinto Ferraz (Dr.)	355 ½	225		130
Sebastião Lebeis	75			75
Carlos, filho de Sebastião Lebeis	15			15
Cecília, filho de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Guilherme, filho de Sebastião Lebeis	15	----		15
Judith, filha de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Maria de Lourdes, filha de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Manoel Gonçalves Fóz	502	102		400

Tabela 3. Compra e venda de ações 1908 – 1909

Fontes: (RPSAAGA, 1909); (RPSAAGA, 1910.). Elaborado pelo autor.

A venda da maioria das ações por parte dos fundadores e acionistas da EFA, entre 1908 e 1909, indica um acordo, certa visão sobre o empreendimento compartilhada pelos envolvidos. Analisando a documentação

produzida pelas diretorias da ferrovia, é possível localizar alguns indícios que podem lançar luz sobre a mudança do grupo gestor da empresa.

Foi realizado pela diretoria da EFA, no ano de 1889, um empréstimo junto a Companhia Edificadora do Rio, totalizando 600 contos de réis. O acordo impunha à ferrovia a cobrança de 10% de juros, sendo 5 anos o prazo para a quitação da dívida³⁷. A diretoria da EFA, como meio de viabilizar o levantamento de capitais para efetivar os prolongamentos, entregou para os financistas um montante de títulos ao portador (debêntures), como meio de assegurar a estes as garantias contratualmente estabelecidas. Entre as cláusulas do contrato foi estipulado que caso os acionistas da EFA não pagassem as entradas de capital, suas ações seriam consideradas em comisso e transferidas como propriedade da Companhia Edificador do Rio de Janeiro. Como é possível atentar por meio da análise da tabela 2, entre 1908 e 1909, os concedentes do empréstimo à ferrovia venderam mais de 3 mil ações.

Os acionistas da EFA, em especial os fundadores da empresa que detinham a maior parcela das ações antes de 1909, como é observável pelos dados, venderam para os novos acionistas cerca de 4114 ações. Se levarmos em consideração o montante geral de ações adquiridas pelos novos diretores chegaremos a um montante de 9562 ações. Os novos acionistas, muitos deles engenheiros, não compartilhavam dos mesmos espaços sociais de lucro e ação política dos fundadores da EFA e antigos acionistas – com exceção do Senador Ignácio Uchoa, grande proprietário de terras.

Entre as empresas controladas pelo mesmo grupo estavam a Companhia de Estrada de Ferro Pitangueiras³⁸, Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Goyas³⁹ e a Companhia de Estrada de Ferro Dourado⁴⁰. Um

³⁷ RPSAAGA, 1901, p.3-4.

³⁸ Constavam na ata da assembleia de acionistas de 6 de março de 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 10/03/1911, p.1039. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>. Acessado pela última vez em: 15/04/2018.

³⁹ Constavam na ata da assembleia de acionistas de 10 de março 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 14/03/1911, p.1102. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

estudo mais detalhado a respeito dos casos específicos destas companhias pode contribuir para elucidar ainda mais as estratégias de lucro desse grupo, visto que, assim como a EFA, as demais ferrovias vieram a falência durante a partir década de 1910.

O grupo que assumiu o controle da Estrada de Ferro Araraquara teria convocado, em 29 de outubro de 1910, uma assembleia geral de acionistas. O objetivo da reunião, registrada em ata e publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo no dia 30 do mesmo mês, foi deliberar sobre a realização de um empréstimo junto a casa bancária L. Behrens & Söhne. Como é possível conferir pelos dados elencados na Tabela 2, o número de títulos controlados pelos novos acionistas da companhia ultrapassavam os 50% do total, 11.344 títulos, o que lhes garantia o controle ferroviário.

O primeiro ponto a ser ressaltado sobre este documento histórico é o fato de ele poder ser facilmente forjado. Não há garantias se realmente esta reunião existiu, ou a ata foi forjada para afirmar que a mesma ocorreu. Entretanto, mesmo levando em consideração os desdobramentos que este fato irá trazer durante o processo de falência e liquidação da empresa, que irá ocorrer entre 1914 e 1916, o que é possível investigar são as estratégias de lucro em meio aos circuitos do escroquerie, porém, ações empreendidas pelos sujeitos da periferia da economia-mundo.

Presentes na reunião, na posição de secretários estavam Estevam Augusto de Oliveira e Guilherme de Mello Castanho⁴¹. Também estariam presentes Álvaro de Menezes e Francisco Germano de Medeiros⁴². Esse grupo era formado por profissionais da engenharia e do direito, relativamente jovens, com exceção de Ignácio Uchoa. Não seria absurdo afirmar que o fato de

⁴⁰ Alvaro de Menezes, segundo nota publicada no jornal "O Popular" da cidade de Araraquara e publicada em seguida no jornal OESP, tornou-se diretor da E. F. Dourado em 1913. Ver: OESP, n.12.701, 27/12/1913, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19131227-12791-nac-0006-999-6-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

⁴¹ Este personagem tornou-se acionista da EFA em 1910, faltando-nos maiores dados biográficos a seu respeito. Por meio do rastreamento no OESP e no DOU e DOSP não encontrei dados que permitam investigar quais seriam suas atividades e conexões com os demais membros da nova diretoria.

⁴² Este indivíduo também se tornou acionista da Estrada de Ferro Araraquara em 1910, sendo seus dados biográficos ainda não localizados.

termos profissionais liberais substituindo o corpo de acionistas majoritários de uma empresa ferroviária apresenta elementos importantes sobre a dinâmica do circuito do complexo cafeeiro. Trazendo o conceito “campo” de Bourdieu como forma de análise, podemos considerar que além do enriquecimento possibilitado pela atuação junto aos municípios, Estado e governo federal, os profissionais liberais também alcançaram um maior poder simbólico em sua atuação no circuito ferroviário.

No dia 30 de outubro de 1910, foi publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo a ata que trouxe o resumo das duas propostas de empréstimos alvo de votação. Vamos reproduzi-la na íntegra, para que possamos analisá-la.

Companhia Estrada de Ferro de Araraquara

ACTA DA ASSEMBLÉA GERAL EXTRAORDINARIA, DE 29 DE OUTUBRO DE 1910.

Aos vinte e nove dias do mez de Outubro de mil novecentos e dez, ás 11 horas da manha, no edificio da rua S. Bento, desta cidade de S. Paulo, sede da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, presentes cinco senhores acionistas, representando 11344 acções, ou mais de três quartas partes do capital social, em virtude da convocação feita pela imprensa, foi acclamdo pelos presentes para presidir a assembléa o Sr. Senador dr. Ignacio de Mendonça Uchôa, que convidou para secretários os srs. Dr. Estevam Augusto de Oliveira e Guilherme de Mello Castanho. O Sr. Presidente da assembléa expôs que o motivo da presente é ter a Companhia recebido duas propostas para um empréstimo em obrigações ao portador, projectado pela Companhia e cujo estudo está sendo feito pela directoria, em todos os seus detalhes, sendo necessario que a assembléa resolva constituir na Europa um procurador com plenos poderes para levar a termo as negociações em via de conclusão. Toma a palavra o senhor accionista dr. Estevam de Oliveira, que submetto á assembléa á seguinte proposta: A assembléa geral dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, resolve autorizar a directoria da Companhia, pelo orgam de seu presidente, a constituir na Europa um procurador com plenos poderes para contractar o levantamento e emissão de um emprestimo em obrigações ao portador, até o valor de lbs... 1.200.000 (um milhão e duzentas mil libras esterlinas), sendo conferidos ao mesmo procurador plenos, especiais e ilimitados poderes, para os fins de dar em garantia hypothecaria e pignoratícia todos os bens, direitos e concessões, que constituem o activo da companhia, tanto do presente como do futuro, restricção alguma, ficando ainda o mesmo procurador com pareceres para fixar s juros, preços da emissão, prazos e quotas de amortização e outras quaequer condições do mesmo emprestimo, sem mais dependência de ractificação ou nova consulta á assembléa geral da Companhia, e podendo o mesmo substabelecer o seu mandato em pessoã de sua confiança e o substabelecido em outroas; São Paulo, 29 de Outubro

de 1910 – (Assignado), Estevam A. de Oliveira. O Sr. Presidente submete a proposta que acaba de ser lida á discussão, que é (palavra ilegível) por ninguém ter pedido a palavra; e, sujeita finalmente á votação, é a proposta acima aprovada por unanimidade de votos. Nada mais havendo a tratar, o Sr. Presidente declara encerrada a presente assembléa, e manda a mim, Guilherme de Mello Castanho, 2º secretário da assembléa, lavrar a presente ata, que é lida, aprovada e assignada pelos accionistas presentes. São Paulo, 29 de Outubro de 1910, - (Assignados): *Guilherme de Mello Castanho*, 2º secretario; *Ignacio de Mendonça Uchôa*, presidente da assembléa; *Alvaro de Menezes*, *Estevam A. de Oliveira*, *Francisco Germano de Medeiros*.⁴³

Após os acionistas majoritários, membros da diretoria da empresa, optarem por realizar o lançamento de debêntures por intermédio do banco L. Behrens & Söhne, estes chegaram a conclusão que seria constituído um procurador para, na Europa, efetivar os acordos com os alemães. Em uma fala atribuída a Estevam Augusto de Oliveira, teria sido apresentada aos demais a proposta que viria a ser a escolhida.

A Estrada de Ferro Araraquara estava em processo de prolongamento, inclusive durante a transição de diretoria. Em tese, a realização de um novo empréstimo tinha como finalidade reunir os capitais necessários para a finalização do traçado até a cidade de São José do Rio Preto, o que se efetivará em 1912. Entretanto, como já trabalhado no capítulo anterior, a EFA tinha um histórico financeiro deficitário, e o empréstimo poderia além de possibilitar a conclusão do traçado, trazer um equilíbrio maior para EFA.

Seria um pouco precipitado concluirmos que os novos acionistas da EFA tinham plena consciência das possibilidades ilícitas de lucro que poderia realizar. Mas o uso de ferrovias como garantias para o levantamento de capitais no circuito bancário, tanto no circuito bancário brasileiro quando europeu, já era uma prática comum aos sujeitos atuantes no circuito ferroviário a frente das companhias.

⁴³ DOSP, 30/10/1910, p. 3526. Disponível em https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/1910/diario%2520oficial/outubro/30/pag_3526_E9QF89G4S75P5e0RQR1ICUJ79AJ.pdf&pagina=3526&data=30/10/1910&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial&paginaordenacao=103526. Acessado pela última vez em 06/03/2018.

O caso mais estudado neste sentido na historiografia brasileira diz respeito às estratégias de lucro do empresário estadunidense Percival Faquhar. A frente da Brazil Railway Company, uma empresa holding, buscou lucrar a partir da conquista de concessões para novas ferrovias e com a compra de ferrovias que já tinham recebido autorização para funcionar com subvenções. Faquhar, além de ter grandes montantes de capital, era dotado de um capital simbólico que lhe facilitava o acesso aos mercados financeiros internacionais. Após adquirir empresas, em sua maioria companhias ferroviárias, buscava lançar títulos nas principais bolsas mundiais. Entretanto, como considerou a historiadora Ana Lanna, Farquhar apresentava aos possíveis investidores de suas empresas informações contábeis pouco condizentes com as reais projeções de lucro e receita, lucrando por meio dessas fraudes (LANNA, 2002, p.70-71).

Não seria absurdo considerar que os novos acionistas da EFA tivessem se inspirado nas estratégias da Brazil Railway para arquitetar seus planos, mas por falta de dados que possibilitem tal afirmação, optamos por considerar o empréstimo realizado junto ao banco L. Behrens & Söhne pode ter dividido opiniões entre os membros da nova diretoria. A documentação analisada possibilita compreender que entre os membros da nova diretoria eleita em 1909 pode ter ocorrido alguma divergência, visto a celeridade em João Duarte Junior, Florisbello Leivas e Luiz Teixeira Leire deixaram e fazer parte da diretoria da EFA.

Nos primeiros anos de gestão dos novos diretores da EFA, foram realizados dois empréstimos. Em 15 de novembro de 1909, dia em que a proclamação da república brasileira completava sua primeira década, os diretores da EFA realizaram um empréstimo junto a casa bancária londrina Fredk J Benson & Co. de cerca de 600.000 libras esterlinas⁴⁴. O aumento do passivo da companhia foi a marca da administração da nova diretoria, um endividamento que iria se intensificar com a realização do empréstimo com a casa Behrens.

⁴⁴ RPSAAGA, 1910, p.7.

O uso do nome *Chemin Fer Du Nord São Paulo* foi usado nas debêntures ao invés do nome Estrada de Ferro Araraquara. Esta mudança pode ser entendida como parte da estratégia de viabilização do empréstimo e aumento da atratividade dos títulos da EFA lançados em Paris, possivelmente por exigência da casa bancária L. Behrens & Söhne⁴⁵.

De fato, a situação financeira da EFA já vinha apresentando déficits desde seus primeiros anos de atividade. Entretanto, o fato da linha ter chegado à cidade de São José do Rio Preto durante a gestão dos novos diretores, nos possibilita cogitar uma ideia inicial de aumentar o raio de serviços da companhia não foi descartada pelo grupo que assumiu o controle da ferrovia. Entretanto, o que nos chama a atenção é a questão do entrelaçamento de circuitos por meio das estratégias de lucro ilícitas nos circuitos do escroqueries.

Após a saída de alguns membros da diretoria, novas eleições foram realizadas e fora escolhido para ocupar o cargo de presidente da companhia o engenheiro Álvaro de Menezes. Não é uma coincidência o fato dos relatórios direcionados aos acionistas da EFA disponíveis para pesquisa não conterem os exemplares referentes à gestão realizada por este grupo. Menezes foi acusado durante o processo de falência da EFA de ter desviado grandes somas dos cofres da companhia, capital conquistado por meio dos empréstimos.

As supostas ilicitudes cometidas pelos novos diretores no que tange a organização contábil e fiscal da ferrovia, trazem a tona um questionamento que, no momento, ainda não pode ser elucidado: o desvio de capital da EFA em meio aos espaços disponíveis nos circuitos do escroquerie foi algo premeditado, algo pensado pelos sujeitos que adquiriram a EFA e outras ferrovias na região araraquarense? Faltam evidências que permitam considerar tal grau de consciência dos diretores da EFA. Por outro lado, a realização do

⁴⁵ A EFA não foi a única estrada de ferro que utilizou de um nome francês para conseguir maiores investimentos no mercado estrangeiro, esta prática já pode ser identificada anos antes, como é o caso da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande antes de ser adquirida pela Brazil Railway Company, passando a utilizar o nome inglês, ver: (ESPIG, 2011, p.132); (LANNA, 2002, p.74).

empréstimo e as irregularidades na sua realização podem ser mais bem investigadas, o que nos possibilita o estudo sobre o próprio circuito do escroquere se entrelaçando ao circuito ferroviário paulista.

O circuito do complexo cafeeiro, como já analisado antes, pode ser pensado como um emaranhado de circuitos coesos a partir da relação com a produção cafeeira. Um dos reflexos mais evidentes dessa conjuntura é a internacionalização do circuito ferroviário, que se entrelaça ao circuito bancário e das bolsas de valores. Os profissionais liberais que assumem posições na diretoria da EFA atuaram em meio às incertezas cotidianos do mundo dos negócios, porém, ao aproximarmos a escala de investigação, veremos que os novos acionistas não se uniram ao acaso.

Álvaro de Menezes ocupava, no início da década de 1890, o cargo de engenheiro auxiliar na 3ª seção da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo (SOPES)⁴⁶. No ano de 1891, passou à chefia da 3ª seção, também sendo chefe interino da 1ª seção⁴⁷. Menezes atuou na construção de sistemas de abastecimento de água, saneamento e na delimitação de divisas municipais. Entretanto, a especialidade de Menezes era a mecânica, realizando inspeções em estradas de ferro.

Os contatos entre Menezes e outros futuros acionistas da EFA ainda em fins do século XIX. João Duarte Junior, também engenheiro, trabalhou ao lado de Menezes na SOPES⁴⁸, e assim como Florisbelo Leivas⁴⁹, que atuava na

⁴⁶ OESP, n.4.781, 04/03/1891, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910204-4781-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

⁴⁷ OESP, n.4.887, 14/06/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910614-4887-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

⁴⁸ Em 1894, a SOPES realizou uma visita à Serra da Cantareira, o objetivo foi avaliar o andamento da construção do sistema de abastecimento de água. Faziam parte da excursão que Jorge Tibiriçá (Secretário da Agricultura de SP); Bernardino de Campos (Presidente do Estado de SP); Coronel Jardim (Comandante das forças armadas de SP); Alfredo Pujol (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Rivadavia Corrêa (Deputado); José Rebouças (Diretor de S. de Obras Públicas); Alvaro de Menezes (ajudante); Leivos Abreu (ajudante); Duarte Junior (ajudante); Oscar Corrêa (ajudante); Ferreira de Almeida (ajudante); Thimoteo Roso (ajudante); Costa Ribeiro (ajudante); Garcia Redondo (professor Politecnica). OESP, n.5.739 08/07/1894, p.1 Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940608-5739-nac-0001-999-1-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

repartição especializada em água e esgotos e foi subordinado de Álvaro de Menezes⁵⁰. Não por acaso, os três engenheiros residiam na capital paulista, Rua Vitória, Santa Ephigenia⁵¹.

Os indícios que ligam os membros da diretoria é a ocorrência de seus nomes em fontes distintas. Sem entrar em mérito de grau de envolvimento entre os sujeitos citados, é no mínimo digno de análise o fato de alguns deles terem frequentado a mesma instituição de ensino na mesma época, para depois se reencontrarem como investidores no circuito ferroviário.

Em tese, o grupo de engenheiros da SOPESP se articulou com o senador Ignácio Mendonça Uchoa por meio de seu filho, Flávio Mendonça Uchoa, que cursou engenharia na Politécnica do Rio de Janeiro. Em 1890, Flávio Uchoa cursou a cadeira “Discriptiva Aplicada” e teve como colega de turma João Duarte Junior⁵².

As relações familiares entre Ignácio Mendonça Uchoa e Luiz Santos Dumont, também engenheiro que cursou o ensino superior por volta de 1890⁵³, é um indício que merece ser levado em consideração ao tratarmos da formação do grupo que adquiriu o controle da EFA e de outras ferrovias região.

Entre os novos acionistas da EFA, Luiz Teixeira Leite foi o único a cursar engenharia na Escola Politécnica de São Paulo, tendo se formado por volta de 1898⁵⁴. Leite, 1899, ocupou o cargo de auxiliar na SOPESP⁵⁵. A

⁴⁹ DOSP, 01/11/1893, p.8.456. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3776928/dosp-diario-oficial-01-11-1893-pg-8456/pdf>, Acessado em 15/04/2018

⁵⁰ Florisbello Leivas, em novembro de 1893, trabalhou na Repartição de Agua e Exgottos, repartição onde Alvaro de Menezes ocupou, até 1895, o cargo de subchefe. DOSP, 07/03/1895, p.12951. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3678874/dosp-diario-oficial-07-03-1895-pg-12951/pdf> Acessado pela última vez em 15/04/2018

⁵¹ Alvaro de Menezes, João Duarte Junior e Florisbello Leivas foram alguns dos nomes presentes na lista dos membros da Guarda Nacional (ativos e reservistas) responsáveis pelo distrito de Santa Ephigenia. Esta lista está divida por nome das ruas. OESP, n. 5.738, 07/06/1894, p. 2. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940607-5738-nac-0002-999-2-not>. Acessado em 24/05/2017.

⁵² DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

⁵³ DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

⁵⁴ Estipulei esta data a partir da análise de indícios de que Teixeira Leite cursava engenharia ainda em 1898. ver: OESP, n.7.149, 10/06/1898, p.2. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18980610-7143-nac-0001-999-1-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

hipótese mais coerente até o momento é que este acionista da EFA foi aluno, durante sua graduação em engenharia, de Álvaro de Menezes⁵⁶ e João Duarte Junior⁵⁷.

Os indícios analisados indicam que as experiências de formação, profissionais dos novos acionistas da EFA se cruzaram em algum momento. O interesse pelo investimento ferroviário pode ter ocorrido por terem atuado na Superintendência de Obras Públicas, o que lhes favoreceu, além dos conhecimentos técnicos apropriados durante a graduação em engenharia, um contato maior com as potencialidades econômicas das ferrovias na região araraquarense, fronteira agrícola e populacional.

Estevam Augusto de Oliveira, antes da compra massiva de ações da EFA, foi um dos diretores da Companhia Thermal de Poços de Caldas. Em 1906, também eram membros da diretoria da mesma empresa Alvaro de Menezes e João Duarte Junior⁵⁸.

A compra de ferrovias na região araraquarense por um mesmo grupo de investidores é, por si só, um tema a ser mais bem investigado na historiografia. Entretanto, o que nos interessa é entender como estes se articularam nos chamados circuitos do escroquerie.

O primeiro ponto a ser problematizado é a articulação entre um grupo recém-ingresso nos empreendimentos ferroviários com uma casa bancária centenária, no caso a L. Behrens & Söhne. Apesar das possibilidades dos acionistas da EFA conhecerem algo a mais sobre possibilidades ofertadas pela crescente exportação de capitais franceses para o Brasil, o grande articulador entre os capitais privados e circuito ferroviário foram os agentes do circuito bancário.

Entretanto, algo que fugia ao controle dos grupos estrangeiros envolvidos na concessão do empréstimo e no lançamento de debêntures era a

⁵⁵ OESP, n.7.597, p1. 09/09/1899. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18990909-7597-nac-0001-999-1-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

⁵⁶ Desde 1895, Menezes foi professor da Politécnica de São Paulo. OESP, n.5.969, 05/03/1895, p1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950305-5969-nac-0001-999-1-not> Acessado pela última vez em 15/04/2018.

⁵⁷ Foi professor da Politécnica de São Paulo, desde 1896, sendo catedrático da disciplina de Topografia. GREMIO POLYTECHNICO. Dr. João Duarte Junior. Revista Polytechnica, São Paulo, v. 9, n. 55, p. 3-4, out. 1918.

⁵⁸ DOU, 15/05/1906, p.16. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1645752/dou-secao-1-15-05-1906-pg-16>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

situação financeira da ferrovia brasileira, que apesar de seu grande potencial, vinha apresentando um aumento do passivo que não pode ser desconsiderado. A prática de enviar um representante da casa bancária para intervir, ou fazer parte da diretoria da EFA não ocorreu. Aquele modelo de financiamento que entrelaçava os banqueiros de Hamburgo aos rentistas europeus sofreu um revés no caso da ferrovia araraquarense, pois parte dos capitais levantados junto aos banqueiros alemães foi desviada pelos novos acionistas. Em 1914 a Estrada de Ferro Araraquara foi declarada falida e uma série de disputas tiveram início.

Enquanto a falência da EFA era decretada, os grupos estrangeiros envolvidos na concessão do empréstimo tinham um novo obstáculo para resolução de seus problemas por viés jurídicos: o início da Primeira Grande Guerra. Uma guerra de proporções nunca antes vista, impôs à dinâmica dos circuitos do escroquerie um novo contexto legal e econômico. Alemães e franceses se tornariam inimigos de guerra, e as estratégias para lucro tiveram que ser repensadas.

3.3 SITUAÇÃO FINANCEIRA DA EFA DURANTE A FALÊNCIA.

A estação ferroviária da EFA em São José do Rio Preto foi inaugurada em junho de 1912. A chegada de uma ferrovia a esta cidade era, em parte, a concretização do projeto de ligação ferroviário elaborado pelo engenheiro Pimenta Bueno, em 1876. Entretanto, dois anos após ser concluída a ligação férrea Rio Preto – Araraquara, a falência da companhia freou o projeto de continuar com os prolongamentos.

Em abril de 1914 ocorreu a assembleia que reuniu os acionistas e credores da EFA. O objetivo da reunião era para que fossem apresentados os resultados do relatório dos síndicos da falência. O presidente da assembleia foi o juiz João Baptista Pinto de Toledo, da primeira vara. A primeira informação trazida aos presentes foi a lista contendo os nomes dos credores da EFA. Foram citados 119 credores, sendo a ordem determinada pelo tipo de dívida/títulos.

Os debenturistas eram os que primeiro deviam receber os dividendos, o que fazia com que os acionistas só recebessem qualquer pagamento após os portadores obrigações. A título de comparação, os membros da nova diretoria que assumiu o controle da EFA e efetivaram o empréstimo em 1911, figuravam entre os últimos a receber qualquer quantia: Luiz Teixeira Leite era o 98º na listagem, enquanto Luiz Santos Dumont era o 111º e Ignácio Uchoa era o 118º. O que nos chama mais atenção é primeiro nome da listagem: a casa bancária L. Behrens & Söhne, representante dos debenturistas a qual era devido 60% do passivo da ferrovia araraquarense.

Na continuação da assembleia, foram convocados os representantes dos síndicos da falência. Segundo os síndicos, desde abril de 1910 não foram realizadas assembleias com os acionistas da EFA, desse modo, não ocorreram a aprovação dos balanços e pareceres pelo conselho fiscal da empresa. Sendo que a documentação contábil, fiscal, da empresa se restringiria a cadernetas e tiras de papel.

Segundo a perícia, os síndicos da falência, escolhidos pelo judiciário, identificaram a falsificação do livro de transferência de ações. As investigações

apontaram que o diretor Alvaro de Menezes teria se colocado como procurador de membros do corpo acionário, transferindo para si o controle da maioria das ações, o que teria lhe possibilitado forjar assembleias. Detalhe, o valor de ações transferidas para Menezes seria superior ao próprio capital social da empresa. Entretanto, a partir de agosto de 1913, a escrituração e contabilidade da EFA passaram a ser realizadas pelos síndicos, sendo os contadores da empresa Ball, Baker, Cornish & Comp. Porém, Menezes teria, mesmo após a falência, continuado a lançar títulos da EFA no Rio de Janeiro.

Os síndicos chegaram a conclusão que Luiz Santos Dumont teria adquirido títulos lançados por Alvaro de Menezes, tendo em seguida sacado estes títulos contra a ferrovia falida, em dezembro de 1912, com a autorização do próprio Menezes. Somadas atividades ilícitas por parte dos membros da diretoria, a situação econômica da companhia ainda sofria com impostos em atraso e com a irregularidade no pagamento dos trabalhadores ferroviários.

Entre os apontamentos dos síndicos, foi dito que desde 1910 a EFA não realizava eleições para compor o conselho fiscal. Em contrapartida, a diretoria teria envolvido a companhia em projetos de construção de sistemas de abastecimento de água e esgoto em cidades do interior paulista, negócios estranhos à finalidade de uma estrada de ferro.

Provavelmente, entre as considerações dos síndicos, a colocação que trouxe tensão para a assembleia: cerca de 1500:000\$000 teriam desaparecido dos cofres da EFA. Os síndicos chegaram a defender a prisão de todos os membros da diretoria envolvidos nesse caso.

Após a exposição dos síndicos, João Sampaio, representante da empresa Barros Penteado & Comp. exigiu o direito à fala. Enquanto representante de Silvio Alvares Penteado, procurou contrapor os apontamentos referentes ao seu cliente trazidos no momento anterior. Silvio Alvares Penteado foi diretor da EFA, porém não figurava entre os novos acionistas no momento em que foi autorizado o empréstimo junto aos banqueiros alemães. Entretanto, Penteado estava uma situação delicada, já que assumiu após Alvaro de Menezes o cargo de diretor da estrada de ferro. O advogado de Penteado, Paulo Dias, complementando a fala de Sampaio, defendia que seu cliente não

teria sido solidário com Alvaro de Menezes, que não estava presente na assembleia, afirmando que Penteado seguia o estatuto da empresa. Em resposta, o advogado João Dente, representando os síndicos, afirmou que Menezes continuava em liberdade por ter renunciado ao cargo de diretor antes de ser decretada a falência da EFA.

Foram escolhidos pelos membros assembleia para ocuparem a posição de responsáveis pelo processo de liquidação da ferrovia araraquarense: Roberto Rote (procurador do banco L. Behrens & Söhne), Francisco Sampaio Moreira e a Banca Francesa e Italiana per l'América del Sud.

Analizando esta documentação⁵⁹, nos chama a atenção a articulação realizada pelos banqueiros alemães. Como abordamos no capítulo anterior, era uma das estratégias de casas bancárias alemãs manterem um representante junto ao corpo diretor das empresas que financiam, ou intermediaram o lançamento de títulos. Pelo que foi abordado pelos síndicos, há indícios sólidos que entre 1911 e 1914, período que não foram localizados documentos detalhados produzidos pelos diretores da EFA, os banqueiros alemães não conseguiram ter um representante na cúpula gestora da ferrovia. Entretanto, visto que a casa Behrens figura como representante dos debenturistas, podemos considerar que a falência da companhia férrea possibilitou aos alemães assumir uma posição distinta no direcionamento da ferrovia. Por outro lado, os pareceres sobre a desorganização contábil e fiscal da EFA, trouxeram a tona um ponto cerne para os investidores estrangeiros: a omissão da situação financeira da empresa brasileira por parte dos banqueiros e seus representantes no lançamento dos títulos em Paris.

As dívidas da EFA durante sua falência podem ser divididas da seguinte maneira: R\$31.919:947\$000 seria o total do passivo. Comparando com moedas estrangeiras da época, seria equivalente, no ano de 1914, a 1.993.750 libras esterlinas, ou a 49.843.764 francos⁶⁰. Os valores devidos aos portadores

⁵⁹ OESP, n.12.909, 25/04/1914, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140425-12909-nac-0012-999-12-not>, Acessado pela última vez em 15/04/2018

⁶⁰ Os débitos da EFA foram registrados pelos síndicos em três moedas diferentes, mil-réis, libras esterlinas e francos. Este fato levou-me a estabelecer critérios para comparação e para poder chegar a um montante em mil-réis recorri a estudos de história econômica sobre taxas

de debêntures da EFA, representados pelos Behrens, são responsáveis por dois terços do passivo da ferrovia. Desse modo, judicialmente, a liquidação da companhia araraquarense tinha como principal grupo credor envolvido os alemães e os portadores franceses.

Nas várias pontas dos circuitos do escroquerie, que ligam periferias, semiperiferias e o centro da economia mundo, foram postas estratégias de lucros, que em muitos casos, beiram a fraude. Os banqueiros alemães articularam-se nestas brechas, mas, frente as especificidades do caso da EFA, acabaram por se envolver em um arriscado negócio. Assumir a condução do processo de liquidação, a princípio, significaria um meio de reorganização da empresa, seguindo os moldes dos negócios bancários alemães. Entretanto, os planos da casa L. Behrens tomaram rumos distintos após esta assembleia.

Enquanto representantes dos debenturistas, pelas próprias seguranças que este título oferece, os alemães e seus representados tinham prioridade no processo de saldo das dívidas acumuladas pela empresa, sendo prioritários sobre o ativo. Por outro lado, os portadores de títulos quirografários dificilmente recuperariam seus investimentos a não ser em um novo acordo mediado pelos liquidatários e os possíveis grupos interessados na compra da massa falida.

.O relatório apresentado pelos síndicos da falência não é a única documentação produzida sobre o contexto contábil e fiscal da EFA. O já citado Silvio Penteado contratou especialistas para assessora-lo na avaliação contábil e fiscal da EFA, produzindo o relatório: Considerações elucidativas sobre a causa primordial da falência da Comp. Estrada de Ferro Araraquara, publicado em 1915. Trata-se de um material que buscava contrapor as teses expostas pelos síndicos da falência, ao mesmo tempo em que uma tentativa de defesa do próprio Penteado às acusações de envolvimento com as fraudes que influenciaram diretamente a bancarrota da EFA. É válido ressaltar que no processo de sindicância da EFA, a Companhia Paulistas de Aníagens esteve envolvida como síndica, esta empresa tinha como seu presidente o próprio Penteado. Desse modo, este personagem acompanhou todo o processo de

de câmbio durante o início do século XX. 1 libra é equivalente a 16,01 mil-réis (MOURA FILHO, 2010, p.34). 1 libra é equivalente a 25,2 francos (ABREU, 1994, p.98).

falência da ferrovia araraquarense, tendo tempo hábil para se organizar na montagem de uma defesa sólida.

O relatório assinado por Penteado aponta que os síndicos não teriam tido tempo suficiente para realizar uma análise mais aprofundada do contexto de falência da EFA. A própria falta de documentação apontada durante a sindicância limitaria as investigações, dificultando afirmativas mais consistentes a respeito de vários temas cernes do processo.

Penteado acusou o representante dos banqueiros alemães, Robert Rote, de ter manipulado as conclusões dos síndicos, suprimindo qualquer referência as irregularidades supostamente ocorridas na autorização e realização do empréstimo lastreado no lançamento das debêntures em Paris. E é na questão do empréstimo que Penteado encontra o argumento central de seu relatório: a falência teria ocorrido por conta do empréstimo e o empréstimo teria sido baseado em irregularidades.

Penteado afirma no relatório que os banqueiros L. Behrens & Söhne teriam lançado as debêntures gerando um passivo muito maior do que aquele que poderia ser absorvido pela EFA. O ex-presidente da EFA argumenta que o acordo com os financistas de Hamburgo impôs para a ferrovia uma política de prolongamentos e investimentos que estavam além das receitas da companhia. Segundo o mesmo relatório, os banqueiros L. Behrens & Söhne teriam declarado que se basearam na situação financeira da EFA apresentada no balanço de 1909. Porém, Penteado argumenta que mesmo com o valor de 231:000\$000 contos de réis de receita, os juros e as quotas de amortização somariam 900 contos réis ao ano, algo que inviabilizaria a operacionalidade da EFA.

Outro argumento presente no relatório diz respeito a suposta falta de qualquer documentação que garantisse que o empréstimo fora autorizado previamente em assembleia. Este ponto contrasta com a ata que analisamos no subcapítulo anterior. Não temos como afirmar que tal documento foi forjado ou que tenha de fato ocorrido uma assembleia. O que nos chama a atenção é que Penteado argumenta que os banqueiros não tinham anexado ao contrato referente ao acordo com a EFA um documento que atestasse que todos os

procedimentos legais necessários para a realização do empréstimo por parte da diretoria e do próprio banco teriam sido seguidos. Penteado denuncia que, para a aprovação do empréstimo, Alvaro de Menezes teria contado com a cumplicidade de dois amigos e dois empregados, para os quais teria realizado a transferência de um grande montante de ações, o suficiente para a autorização do empréstimo. Menezes e seus aliados teriam somados 10518 ações das 11251 que necessitavam para decidir os rumos da EFA, a falsificação do livro de transferências foi o meio encontrado pelo grupo para chegar ao montante de títulos necessário para autorização do empréstimo⁶¹.

Tanto o relatório dos síndicos da falência quanto do ex-diretor Silvio Penteado ressaltam a situação econômica crítica da EFA. Entretanto, no que tange as tomadas de decisão e estratégia dos membros da diretoria e dos banqueiros alemães, há muita divergência. Afirmar que existiria um esquema de fraude previamente arquitetado por Alvaros de Menezes, ou pelos banqueiros, é uma questão por si só complicada.

Em meio a disputas jurídicas entre os credores da EFA, debenturistas e acionistas quirografários, foi encontrada pelos credores brasileiros uma falha nos trâmites legais do empréstimo. Por uma questão jurídica, as debêntures não poderiam ser emitidas sem a assinatura de um membro da diretoria da EFA. De acordo com o decreto nº 177-A de 15 de setembro de 1893, debêntures deviam ser assinadas por administradores da empresa que está lançando os títulos⁶². Como é possível notar pela figura abaixo, as debêntures da EFA tinham a assinatura de um membro da diretoria, mas, provavelmente, do procurador.

⁶¹ PENTEADO, 1915.

⁶² DECRETO n.177-A, 15/09/1893. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-177-a-15-setembro-1893-540980-publicacaooriginal-42526-pl.html>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

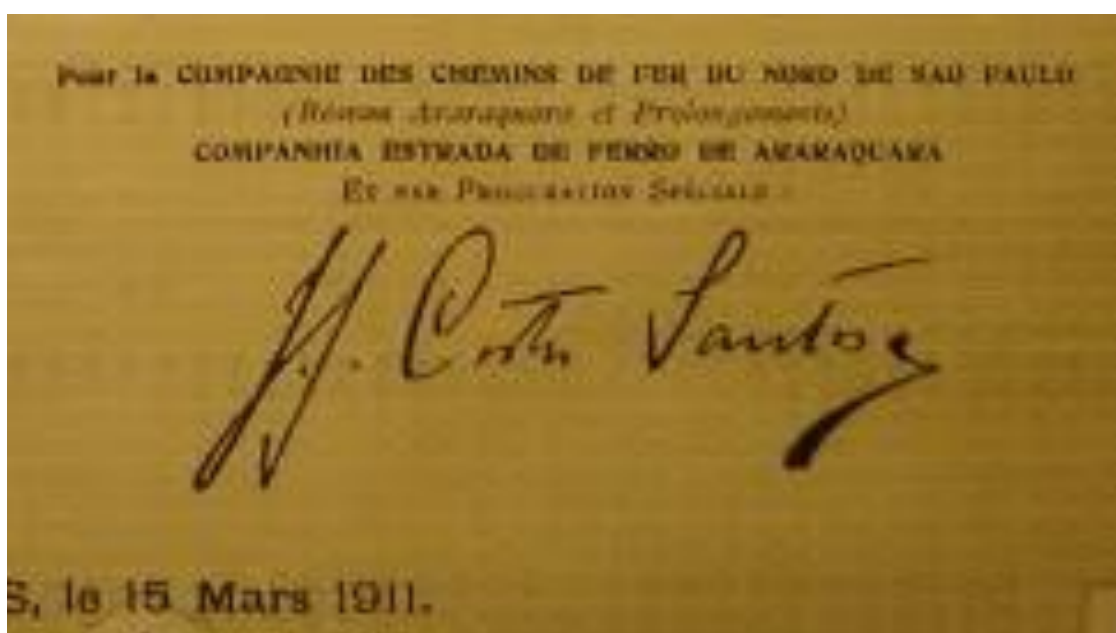


Figura 6. Assinatura constante na Debênture.

Fonte: Acervo pessoal.

Por meio da análise destas documentações é possível identificar que entre 1909 e 1914, os bastidores administrativos da EFA foram marcados por irregularidades. A situação que já parecia de difícil resolução, ganhará ainda novos detratores com as imposições relacionadas com a eclosão dos conflitos da Primeira Guerra Mundial. As estratégias de negócio dos banqueiros L. Behrens & Söhne e dos rentistas franceses exigirão a busca por alternativas legais (e ilícitudes) para viabilizar a manutenção de seus capitais investidos no Brasil. O entrelaçamento entre o circuito ferroviário, o circuito bancário e rentista, será chacoalhado em suas bases pela criação de um aparato legal que limitará a exportação de capitais por meio de acordos entre sujeitos de países em posições contrárias no conflito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Por meio das investigações realizadas neste trabalho, procuramos analisar os espaços para fraudes e ilicitudes em meio a dinâmica econômica da economia-mundo da transição do século XIX para o XX. Ao tomarmos como objeto e investigação um empréstimo, nos foi possível ampliar a escala de observação na direção dos circuitos que se entrelaçaram: o circuito bancário alemão, o circuito rentista francês e o circuito ferroviário paulista.

Apesar das lacunas do trabalho, a aproximação da escala de análise para os bastidores dos acordos realizados pela diretoria da EFA e ao casa bancária L Behrens & Söhne possibilitaram uma maior compreensão a respeito da atuação de casas bancárias alemãs no financiamento de empresas ferroviárias no Brasil. A articulação entre casa bancária L. Behrens & Söhne e os diretores da EFA não deve ser pensado como um acontecimento isolado, pelo contrário, ao aproximarmos a escala de análise nos foi possível identificar que os diretores da EFA, a partir de leituras próprias sobre o contexto de sua época, aproveitaram-se dos espaços disponíveis nos circuitos do escroquerie.

Entre as contribuições desta tese, destacamos a proposta de diálogo entre Braudel e abordagens propostas por autores da micro-história italiana. Ressaltamos que, devido as próprias especificidades do trabalho, não nos foi possível traçarmos maiores aprofundamentos teóricos, mas, por outro lado, as considerações sobre o conceito de circuitos, a partir deste diálogo, podem vir a ser importantes para a realização de outros estudos semelhantes.

A visão aqui desposada foi, então, a de apontar para gestação de circuitos entrelaçados. A ferrovia e seu traçado, suas potencialidades de transporte e de geração de novos negócios, os incrementos produtivos e os aumentos populacionais, com o surgimento de povoações tão comum ao lado dos trilhos; este circuito ferroviário, que podemos considerar como parte do circuito do complexo cafeeiro, foi também parte de outros circuitos, estando nas pontas de tantos outros circuitos que se apropriavam e invertiam capitais. Os sujeitos colocaram em prática suas estratégias meio a esses circuitos atrelados.

FONTES.

I Centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE – Conselho Nacional de Geografia, 1954. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000298/centenarioferrovias1954/centenarioferrovias1954.pdf>. Acessado em: 22/01/2018.

A BATALHA, n. 3.897, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/hotpage/hotpageBN.aspx?bib=175102&pagfis=16919&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader>. Acessado em 31/01/2016.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO 1948. Superintendência dos serviços do café. Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, pg. 68-9, 1948.

DALLOZ, Victor Alexis Désiré Dalloz. **Jurispurdence Du XIX siècle. Tome Quatornième**. Bruxelas: Éditeur dês Oeuvres De M. Merlin, 1829. Disponível em:

<https://books.google.com.br/books?id=YUNBAAAACAAJ&dq=loi%2035%20du%2022%20de%20juillet%20de%201791%20escroquerie&hl=pt-BR&pg=PP7#v=onepage&q=loi%2035%20du%2022%20de%20juillet%20de%201791%20escroquerie&f=false> acessado pela última vez em: 31/10/2017.

DECRETO n.177-A, 15/09/1983. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-177-a-15-setembro-1893-540980-publicacaooriginal-42526-pl.html>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

DECRETO n. 641 de 26 de julho de 1852. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Acessado em: 20/01/2018.

DECRETO n.748 de 29/12/1900. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=60168>. Acessado em 21/08/2016.

DECRETO nº 101, de 31 de Outubro de 1835. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acessado em: 20/01/2018.

DECRETO n. 30, 13/06/1892. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1892/lei%20n.30,%20de%2013.06.1892.htm> acessado pela última vez em 10/11/2017.

DECRETO n.5349 de 18/10/1904. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56688>. Acessado em 11/09/2016

DOSP, 07/03/1895, p.12951. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3678874/dosp-diario-oficial-07-03-1895-pg-12951/pdf> Acessado pela última vez em 15/04/2018

DOSP 19/09/1908, p. 2765. Disponível em:
<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1908/decreto%20n.1.663,%20de%2016.09.1908.htm>. Acessado em 02/11/2016.

DOSP, 30/10/1910, p. 3526. Disponível em
https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/1910/diario%2520oficial/outubro/30/pag_3526_E9QF89G4S75P5e0RQR1lCUJ79AJ.pdf&pagina=3526&data=30/10/1910&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial&paginaordenacao=103526. Acessado pela última vez em 06/03/2018.

DOSP, 10/03/1911, p.1039. Disponível em
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>. Acessado em 19/09/2016

DOSP, 14/03/1911, p.1102. Disponível em
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>. Acessado em 19/09/2016.

DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

DOU, 15/05/1906, p.16. Disponível em
<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1645752/dou-secao-1-15-05-1906-pg-16>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

GATTEL, C.M. **Dictionnaire Universel de la Langue Française, Avec la Prononciation Figurée**. Lyon: Lobrairie de J. Cellard Et C, 1827. p.673. Disponível em:
<https://books.google.es/books?id=pzETAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q=escroque&f=false> Acessado pela última vez em 16/04/2018.

GREMIO POLYTECHNICO. Dr. João Duarte Junior. Revista Polytechnica, São Paulo, v. 9, n. 55, p. 3-4, out. 1918.

L. BEHRENS & SÖHNE. **175 Jahre. L. Behrens & Söhne Hamburg 1780 – 1955**. L. Behrens & Söhne Collection, 1955-1967. Center for Jewish History, Digital Collections. Disponível em:
http://digital.cjh.org:1801/view/action/singleViewer.do?dvs=1523799112404~68&locale=pt_BR&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=6&adjacency=N&application=DIGITOOL-3&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true acessado pela última vez em 20/12/2017

MERTERNS, A. Dictionnaire des dictionnaires, résumé des résumés de la législation usuelle. Bruxelas, 1845, p.120-121.

Link:<https://books.google.com.br/books?id=qXhCAAAAcAAJ&pg=PA1&lpg=PA1&dq=Dictionnaire+des+dictionnaires,+r%C3%A9sum%C3%A9+des+r%C3%A9sum%C3%A9s&source=bl&ots=uhJQPPI9KF&sig=Q2BIEG52a3HH1lq1OA4aK3iERs&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjQr9LZyZnQAhWljJAKHfZ-BPqQ6AEIKTAC#v=onepage&q=Dictionnaire%20des%20dictionnaires%2C%20r%C3%A9sum%C3%A9%20des%20r%C3%A9sum%C3%A9s&f=false>.
Acessado em 12/06/2016.

OESP, n.4.781, 04/03/1891, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910204-4781-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

OESP, n.4.887, 14/06/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910614-4887-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen> Acessado pela última vez em 15/04/2018.

OESP, n. 5.738, 07/06/1894, p. 2. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940607-5738-nac-0002-999-2-not>. Acessado em 24/05/2017.

OESP, n.5.739 08/07/1894, p.1 Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940608-5739-nac-0001-999-1-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018

OESP, n.5.969, 05/03/1895, p1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950305-5969-nac-0001-999-1-not> Acessado pela última vez em 15/04/2018.

OESP, n.7.149, 10/06/1898, p.2. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18980610-7143-nac-0001-999-1-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

OESP, n.7.597, p1. 09/09/1899. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18990909-7597-nac-0001-999-1-not>.

OESP, n.12.701, 27/12/1913, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19131227-12791-nac-0006-999-6-not>. Acessado pela última vez em 15/04/2018.

OESP, n.12.909, 25/04/1914, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140425-12909-nac-0012-999-12-not>, Acessado pela última vez em 15/04/2018

OESP, n.21.306, 17/03/1939. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390317-21306-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 15/01/2018.

OESP, n.21.336, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390422-21336-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 10/01/2018.

OESP, n.24.660, 25/09/1955, p.64. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550925-24660-nac-0064-999-64-not>; Acessado em 10/01/2018.

PENTEADO, S. A. **Considerações Elucidativas Sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara** (relatório): elaborado por Sylvio Alvares Penteado, presidente da empresa em 1914.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida externa brasileira em francos, 1888-1956. **Revista de Economia Política**, vol. 14, n.4 (56), outubro-novembro, 1994. Disponível em <http://www.rep.org.br/pdf/56-7.pdf>. Acessado em 20/028/ 2016.

ARBULU, P. La bourse de Paris au XIXe siècle : l'exemple d'un marché émergent devenu efficient. **Revue d'économie financière**, année 1998, volume 49, numéro 5, p. 213-249. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/ecofi_0987-3368_1998_num_49_5_3734. Acessado em: 20 de Agosto de 2016.

ARENDT, H. **As origens do Totalitarismo**. São Paulo: Companhia das letras, 1989.

AZEVEDO, A. **Cochranes do Brasil; a vida e a obra de Thomas Cochrane e Ignacio Cochrane**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1965.

BENTIVOGLIO, Julio. A história conceitual de Reinhart Koselleck. **Dimensões**, vol. 24, 2010, p. 114-134.

BETHELL, Leslie Ed. (Org.). **História da América Latina. Da Independência até 1870**. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado; Brasília, DF: Fundação Alexandre Gusmão, Vol. III, 2001.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. **Apologia da História ou o ofício do Historiador**. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed., 2001.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo: o tempo do mundo**, vol. 3. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

_____. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

BOURDIEU, Pierre. Algumas propriedades dos campos. In: BOURDIEU, Pierre. **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983. p. 89-94.

CAMARGO, J. F. **Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**. 2v. São Paulo: IPE/USP, 1981;

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 4ª ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998.

CHARTIER, Roger. **À beira da falésia. A história entre certezas e inquietude**. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

CURY, Vânia Maria. **História da Industrialização no século XIX**. Editora UFRJ. Rio de Janeiro, 2006.

DARNTON, R. **Os dentes falsos de George Washington**: um guia não convencional para o século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

DYSON, K. **States, Debt and Power: 'Saints' and 'Sinners' in European History and Integration**. Oxford: Oxford University Press, 2014.

ESPADA LIMA, H. *A Micro-História Italiana*: escalas, indícios e singularidades. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

ESPIG, M. J. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908 – 1915)**. Pelotas: Editora Universitária/UFPEL, 2011.

FALEIROS, Rogério Naques; TOSI, Pedro Geraldo. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In.: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó; GOULART FILHO Alcides. (Org.). **Transportes e formação regional: contribuição à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed.UFGD, 2011.

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

GRANDI, G. **Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880 – 1903)**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

FENDT JR., R. Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913, uma avaliação da política brasileira. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro 1977, p. 521-39.

GINZBURG, C.; PONI, C. O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico. In: _____. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa: DIFEL, 1991.

_____. "Sinais: raízes de um paradigma indiciário". In: _____. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Companhia das Letras. 1989.

HARVEY, David. **Para entender O capital: livros II e III**. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013

HILFERDING, R. **O capital financeiro**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBBSBAWM, E. **A Era do Capital - 1848-1875**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2015.

_____. **Era das Revoluções 1789/1848**. 15 ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2001.

HOLLOWAY, Thomas. **Vida e Morte do Convênio de Taubaté: A primeira valorização do café**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

JASMIN, Marcelo Gantus. História dos conceitos e teoria política e social: referências preliminares. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. Vol. 20, n. 57, p. 27-38.

KEMP, Tom. **A revolução industrial na Europa do século XIX**. Lisboa: Edições 70, 1987.

KISLING, Wilfried. German and British Banks and Trade in nineteenth century Brazil. **First World Congress of Business History, Bergen (Anais)**. August 2016. Disponível em: http://ebha.org/public/C3:paper_file:278. Acessado em: 20/12/2017.

KOSELLECK, Reinhard. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n.10, 1992, p. 134-146.

_____. **Futuro passado. Contribuição à semântica dos tempos** históricos. Trad. Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora PUC/Rio, 2006.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920)**. 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

LEVI, Giovanni. Sobre Micro História. In: BURKE, Peter. (org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: UNESP, 1992.

LOPES, A.; MOTA, C. G. **História do Brasil: uma interpretação**. São Paulo: Editora SENAC, 2008.

LOUREIRO, Isabel Maria. **A Revolução Alemã: 1918-1923**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

MARX, K. **O Capital**. Livro 3. Volume 4. Tomo 1. São Paulo: Nova Cultural, 1986.

MAURO, Frederic. As Empresas Francesas e o Financiamento da Industrialização do **Brasil**. **Revista de Economia Política**, vol. 10, nº 3, 1999.

MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo: Bipa, 1946.

_____. **Roteiro do café e outros ensaios:** análise histórica-demográfica da expansão cafeeira do Estado de São Paulo. São Paulo: Departamento de Cultura, 1939.

MOURA FILHO, Heitor Pinto de. Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795-1913). **Cadernos de História**, v.11, n.15 (2010).

NUNES, Ivanil. **Douradense: a agonia de uma ferrovia.** São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

MATOS, Odilon Nogueira de. **A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** São Paulo, 1973. 205 f. Tese (Doutorado). Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 1973

OLIVEIRA, C. A. B. **Processo de industrialização do capitalismo orginário ao atrasado.** São Paulo: Editora UNESP, 2003.

PERISSINOTTO, R. M.. **Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930)**, 2 tomos, São Paulo, Ed. Annablume, 2000.

PERROT, Michelle. (org). **História da vida privada 4:** Da Revolução Francesa à Primeira Guerra. São Paulo: Companhia das letras, 2009.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo.** 2. ed. São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1977.

PROST, Antoine. **Doze lições sobre a história.** Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2008.

REIS, José Carlos. **História & teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade.** 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

REVEL, J. (org.). **Jogos de Escala:** a experiência da micro-análise. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RICOUER, P. **A memória, a história, o esquecimento.** Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.

SAES, F. A. M. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). **Revista de História**, São Paulo, n. 119, dez. 1988.

SAFRANSKI, R. **Schopenhauer: e os anos mais selvagens da filosofia.** São Paulo: Geração Editorial, 2018.

SCHULZ, J. **A Crise financeira da abolição (1875-1901).** São Paulo: Edusp/Instituto Fernand Braudel, 1996.

STEFANI, Célia Regina Baider. **O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** São Paulo: USP/ FFLCH, 2007. Dissertação de Mestrado. Disponível em <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>

THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de erros:** uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.

VEYNE, Paul Marie. **Como se escreve a história: Foucault revoluciona a história.** Tradução de Alda Baltar e Maria Auxiliadora Kneipp, 4.ed. Brasília, UNB, 1998.

_____. **Foucault: seu pensamento, sua pessoa.** Trad. de Marcelo Jacques de Moraes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

WALLERSTEIN, I. **El moderno sistema mundial.** I. La agricultura capitalista y los Orígenes de La economía-mundo europea en El siglo XVI. Madrid: Siglo XXI, 2010.

WILLIAMS, B. **The Making of Manchester Jewry, 1740-1875.** Manchester: Manchester University Press, 1985.