

A Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX.

Ana Lucia D Lanna.

Cita:

Ana Lucia D Lanna (2013). *A Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/415>

A BRAZIL RAILWAY COMPANY: FERROVIA, TERRITÓRIOS, MODERNIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Ana Lucia Duarte Lanna

Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP

aldlanna@usp.br

Se todo tempo é tempo de mudanças em alguns momentos elas apresentam-se, seja para os contemporâneos seja para os historiadores, como que aglutinadas. É então que as pessoas se dão conta que o mundo não é mais o que costumava ser e coloca-se a obrigatoriedade de se repensar a ordem, de formular e experimentar alternativas. Parece-me que o final do século XIX é um tempo desta natureza, momento em que a sociedade brasileira enfrentava a condição da ruptura com o estatuto colonial, a independência e a busca da consolidação de um estado nacional.

Estimuladas, sobretudo por um novo dinamismo no contexto da economia internacional, essas mudanças irão afetar desde a ordem e as hierarquias sociais até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos. De fato, nenhum período anterior, tantas pessoas foram envolvidas de modo tão completo e tão rápido num processo dramático de transformação de seus hábitos cotidianos, suas convicções, seus modos de percepção e até seus reflexos instintivos"(Sevcenko,1998:7)¹.

Ser colônia tinha significado a montagem de uma sociedade estratificada, sem autonomia política e fundada na grande propriedade territorial e no escravismo. A constituição da nacionalidade não coincide e nem é sentimento que apóie a Independência. O que se pode reconhecer no país do início do oitocentos é a existência, muitas vezes exarcebada, de arraigados sentimentos locais que levava a se falar de pátria e não de nação. “Para que o nacionalismo, como a cerveja do anúncio de televisão se viesse a impor como paixão

nacional, era indispensável que o país substituísse o trabalho escravo pelo livre e a monarquia pela república” (Mello,2000). Portanto a nacionalidade se formulará, como identidade e caráter (Chauí,2000:21-27)², a partir das reformas empreendidas em relação ao universo do trabalho e da propriedade da terra mantendo e construindo uma sociedade autoritária.

A questão do trabalho emergirá naqueles tempos como um tema central. A imperiosidade do fim da escravidão impunha repensar e rearticular os mecanismos de funcionamento dos mundos do trabalho. Neste sentido, serão elaboradas as estratégias de fim do trabalho escravo. Dentre estas se incluía a possibilidade imigrantista que irá marcar, em São Paulo, de forma decisiva, a organização de um mercado de trabalho livre. Mas, mesmo em São Paulo, onde a imigração em massa, sobretudo de italianos, foi fundamental sob todos os aspectos, estamos muito distantes da clássica imagem elaborada pela bibliografia de uma substituição de negros escravos por brancos imigrantes que teriam "abarroto" o mercado de trabalho a partir das duas últimas décadas do século XIX. Esta reorganização do mundo do trabalho, a crise do escravismo, marca a segunda metade do século XIX no Brasil configurando assim uma característica essencial das nossas especificidades nacionais no processo de integração na economia mundial.

Nesse quadro de transformações emerge uma vida urbana, cada vez mais desvinculada e menos subordinada aos universos agrários e religiosos, O crescimento das cidades, a partir da segunda metade dos oitocentos estava então associada às transformações do país independente que procurava inserir-se nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo tanto do ponto de vista econômico e político quanto pela incorporação de doutrinas, valores, modos de vida (Bresciani,1999:36). O crescimento destes núcleos tiveram como conseqüência a montagem de uma rede de serviços e melhoramentos urbanos que foram em larga medida implementados pelo capital estrangeiro, de grande ou pequeno

² Marilena Chauí, *op. cit.* “a elaboração ideológica do caráter nacional brasileiro é sempre algo pleno e completo...apresenta a nação totalizada – é assim que, por exemplo, a mestiçagem permite construir a imagem de uma totalidade social homogênea -, a da identidade nacional a concebe como totalidade incompleta e lacunar – é assim que, por exemplo, escravos e homens livres pobres, no período colonial, ou os operários, no período republicano, são descritos sob a categoria de consciência alienada, que os teria impedido de agir de maneira adequada” pp.21-27

porte. Pequenos vilarejos cresciam e surgiram novos núcleos urbanos. Em muitos deles, a presença da ferrovia, através de seus equipamentos e instalações e novos fluxos, se fez presente. Estações, depósitos, oficinas, bairros, estabelecimentos comerciais animavam a vida urbana.

É neste quadro que se consolida a construção e expansão da rede ferroviária. Cidades e ferrovias, os símbolos exteriores mais impressionantes do capitalismo(Hobsbawm, 1982), aqui visceralmente ligados com a crise da escravidão e a constituição de um mercado de trabalho livre. A implantação da rede ferroviária apontava para as vinculações da jovem nação brasileira com o capitalismo internacional e indicava a incorporação dos novos símbolos da modernidade dentre os quais destacava-se a velocidade.

A implantação da rede ferroviária, especialmente em São Paulo, na região denominada Oeste, participou da expansão da fronteira agrícola incrementando a produção e exportação do café e criando novas possibilidades de investimento do capital nacional – privado ou estatal, seja na construção da rede ferroviária seja em outros investimentos de caráter eminentemente urbanos. Além disso, a ferrovia incrementou os novos fluxos de mão-de-obra, sobretudo da imigração estrangeira. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro transportou, a partir de 1882, os imigrantes e suas bagagens gratuitamente. O Relatório da empresa de junho de 1899 informava que já tinham sido transportados, sob estas condições, até aquela data, 420.903 trabalhadores estrangeiros. Trazendo o novo e o diferente os trens serão, de forma permanente, objeto de curiosidade e encantamento por parte da população.

Apesar de todos os planos e projetos que viam na ferrovia elemento definidor de uma nova ocupação do território, capaz de instituir eixos longitudinais de expansão, de reformular eixos de poder estabelecidos em torno de antigas capitais tais como Recife e Ouro Preto, as ferrovias construídas no Brasil reforçaram a ligação do hinterland com os portos exportadores. Neste sentido estarão sempre associados e o mesmo movimento que implanta ferrovias constrói e reforma os portos. Agrege-se a isso o fato de que as ferrovias no Brasil foram, prioritariamente, meios de transporte para mercadorias voltadas para a exportação.

A alternativa ferroviária nunca foi colocada, mesmo por seus defensores, como estratégia exclusiva na constituição de uma rede de transportes que integrasse o território e estimulasse o desenvolvimento econômico³. Aparecia associada ao transporte fluvial e marítimo, ou a rodovias e automotivos que começavam a entrar em cena naquele início de século XX⁴. Não substituíram integralmente o transporte realizado por tropas de muares ou pelas barcaças nordestinas. Assim em 1895 os administradores da ferrovia Paranaguá-Curitiba, responsável pela quase totalidade do transporte da erva mate no Paraná constataam que no sentido inverso, do porto para o interior, esta exclusividade não ocorre. Os produtos que chegavam ao porto muitas vezes subiam a serra pela estrada de rodagem Graciosa. O tempo gasto para a realização do percurso era maior mas os custos dos fretes eram menores. A ferrovia que se estabeleceu a partir da garantia da não concorrência com outros empreendimentos ferroviários, o chamado privilégio de zona, nunca foi capaz de impor-se perante outros meios de transporte. “Mesmo depois que as ferrovias suplantaram as tropas de mulas como meio predominante de transporte, estas tropas continuaram predominando como sistema complementar de transporte, transportando as mercadorias entre as ferrovias e as áreas ainda não servidas por elas”(Lamounier,2000).

Um aspecto relevante na construção das linhas férreas foi o fato delas se aproveitarem de traçados já conhecidos superpondo-se, muitas vezes, a caminhos de rodagem já estabelecidos, como foi o caso da Leopoldina em relação à estrada União-Indústria no Rio de Janeiro. Especificamente em relação às regiões cafeeiras onde parte da bibliografia tende a associar a ferrovia com possibilidades crescentes de ocupação do território e ocupação do hinterland já se afirmava que os cafezais precediam a chegada das ferrovias e não o contrário (Monbeig, 1985)

³ De 1891 a 1910 foram construídos 11.352 km de linhas férreas, montante equivalente ao construído entre 1911 a 1930 (11.152km). Até 1945 o total de km construídos tinha alcançado a cifra de 34.991

⁴ Se a necessidade de construção de estradas, ampliando a quilometragem e a qualidade das mesmas, parecia ser tema consensual no século XIX o mesmo não se pode dizer sobre as perspectivas “rodoviaristas ou ferroviárias”. Muito se debateu sobre a viabilidade das ferrovias, se seus interesses eram complementares ou antagônicos aos da grande lavoura e a sua relação com a escravidão. Uma vez definida a ferrovia como alternativa estratégica fundamental para constituição de uma rede viária trava-se a “guerra das bitolas” polemizando sobre a largura das mesmas, sobre os traçados econômicos e projetos e formas de implantação

Mas às ferrovias agregou-se a imagem do progresso, da modernidade, da velocidade. Máquinas resfolegantes cruzando campos cultivados, levando e trazendo mercadorias e passageiros, criando novos edifícios e programas arquitetônicos: as ferrovias e seus equipamentos foram em todo o mundo símbolo das transformações e das novidades instituídas a partir da revolução industrial. Em todo o mundo a ferrovia criará um novo vocabulário e uma relação inédita entre máquina e civilização, antes restrita ao mundo do trabalho. Insere-se assim naquilo que F Béguin já chamava das doces e insidiosas tecnologias do conforto (Béguin, 1991). A velocidade dos trilhos fascina as multidões e vai colocando uma nova maneira de ver o mundo, de vivenciar o deslocamento no espaço-tempo. A literatura e as artes plásticas retrataram de forma recorrente este novo ícone que será associado às possibilidades crescentes de mobilidade e impacto sob as formas, ditas tradicionais, de vida (Baroli, 1963 ; Leblache, 1991). No Brasil podemos perceber a efetividade de todas estas imagens e conjuntos de significados, ainda que a velocidade média dos trens não ultrapassasse 30km/hora, num momento em que na Europa já atingiam a velocidade de 100km; ainda que os horários não fossem respeitados e apesar de servirem mais a transporte de mercadorias que de passageiros e por mais que pudessem ser vistas como caricatura de um progresso possível. Gilberto Freyre descreve-as como criadoras de novos hábitos e costumes, instituidoras de novos movimentos e vestuário, um "complexo cultural".

As muitas festas de inauguração de estações narradas em periódicos locais destacam a potência da máquina, a penetração atordoante da modernidade. A longa carta do agente consular na Bahia, Paul Serre descrevendo a inauguração da penúltima seção Alagoinhas a Propira com vistas a ligar as capitais de Bahia e Sergipe é exemplar, pois narrada por um estrangeiro profundamente crítico e descrente das potencialidades associadas ao transporte ferroviário na Bahia, pontua os aspectos acima mencionados.

"Na data da inauguração saem da Bahia(Salvador), com o governador, cerca de 100 pessoas no trem oficial e mais 400 convidados na segunda categoria para inaugurar o trecho Barracão-Aracaju...M. Victor Vée, secretário geral e engenheiro da Caisse Commerciale et Industrielle de Paris contratou por 37.000frs um cozinheiro de Salvador para garantir alimentação a toda esta tropa por três dias. Em função de

disputas políticas locais parte dos convidados, temerosos de atravessar o sertão, não embarcou na aventura da inauguração e com isso metade dos convidados ficou para trás, coisa pela qual deverão mais tarde ser felicitados...Com efeito não foi uma noite, como estava dito no programa, mas três que se passaram na mata, dormindo sobre as banquetas dos vagões novos(dois carros leitos e um vagão restaurante recentemente importados dos Estados Unidos) que a chuva atravessava. A linha mal construída em alguns pontos, sem as devidas precauções contra o aflúxo das águas tinha cedido. O trem dos convidados partiu primeiro, para se por a salvo, mas mesmo assim descarrilou duas vezes, uma delas sobre um barranco de vinte metros de altura, o que obrigou aos passageiros a andar nove quilômetros, matando de passagem algumas serpentes para alcançar a estação de Boquim. As locomotivas de segurança enviadas de Aracaju também descarrilaram...Os construtores brasileiros não tomaram nenhuma medida prevendo a possibilidade deste tipo de acidentes e foi necessário pedir socorro para a companhia francesa de exploração... A festa continua e o trem para em cada estação onde tem banda, trombone, discursos e aplausos... Em cada parada são emitidos, gratuitamente pela cia, centenas de telegramas de felicitação. Em Pedrinhas a telegrafista tinha onze anos. No caminho bebem café com água mineral e abatem bois e porcos e confiscam farinha de mandioca. Em vez de chegarem sábado a Aracaju chegam segunda a noite e caso não fossem 250 pessoas em vez das 500 previstas teriam passado fome... Em Sergipe a recepção é fria, o hotel onde ficam hospedados as centenas de convidados é de quinta categoria e o banquete de inauguração, servido pelo restaurateur baiano é ruim e rápido, tudo isso em função da briga política entre os presidentes dos dois estados...No total da viagem foram pronunciados 107 discursos e rezada uma missa de ação de graças. Temendo novos transtornos a maioria dos convidados volta à Bahia de navio pelo Lyod Brasileiro"(Serre,1913:32).

As ferrovias e seus empreendedores serão em São Paulo associadas à mítica figura dos bandeirantes

"os paulistas, empreendedores, lidando com dormentes e trilhos, repetiram a história das bandeiras e obedeceram a esta vocação antiga que Rui Barbosa nos recorda

porque magistral completando a tarefa da integração que o pensamento dos mais remotos governos coloniais no empenho de destruírem com os sulcos das estradas a impenetrabilidade de um território que, com ser tão fisicamente unido, se tornara o principal agente de desunião de seus povoadores...Este instinto de mobilidade e de avanço para o interior, por terra e por água, pelos trilhos, veredas e estradas, as gerações contemporâneas da invenção do caminho de ferro deviam recebê-lo, intacto, das gerações dos sertanistas e bandeirantes que por sua vez o haviam recolhido dos índios, e cuja sede de riqueza, de conquista e dominação concorreu para estimular as correrias e incursões pelo sertão, inaugurando uma fase histórica das mais fecundas para a unidade nacional"(Azevedo:36-36).

No debate acerca dos vultosos investimentos ferroviários e da necessária participação do Estado havia, como justificativa central a fundamentar os gastos públicos com as ferrovias, a associação de dois temas: por um lado a constituição e integração do território e por outro o desenvolvimento econômico e o conseqüente povoamento. Estes temas expressam as discussões que perpassavam setores da sociedade brasileira em finais do século XIX onde se caracterizava a procura do nacional. Tratava-se de estabelecer o território e o seu povo para que assim pudesse se constituir a Nação. Neste sentido, a ferrovia será, simultaneamente, projeto econômico e político associado à constituição de um território que contenha uma nação. Impossível pensá-la excluindo a questão da conquista e civilização do sertão. Todo este processo ocorre no Brasil com uma recorrente indistinção público e privado o que define, do ponto de vista do empreendimento ferroviário, suas características e limites.

Fernando de Azevedo afirma que apesar da existência de vários planos gerais para a implantação das linhas férreas no Brasil o nível das dificuldades a serem enfrentadas, desde as de ordem física até as de natureza política, e com suas duríssimas conseqüências para o país, “tendiam a fazer estalar todos os planos em que se cuidasse de enquadrar o sistema ferroviário em formação. Este tinha que forçosamente organizar-se aos pedaços, fragmentariamente, resistindo a todas as tentativas que fizesse a engenharia nacional, para submetê-lo no seu desenvolvimento, às linhas rígidas de planos ideais que não

correspondiam ou se antecipavam em demasia ao estágio de evolução econômica do país” (Azevedo,s.d.). Desta forma, o argumento de Fernando Azevedo afirma que o declínio das ferrovias seria decorrência da ineficiência administrativa e da intervenção do estado na gestão destas empresas, sustenta-se numa multiplicidade de evidências. Flávio Saes, ao tomar como objeto de estudo três das maiores ferrovias paulistas – Mogiana, Paulista e Sorocabana contesta a relação crise e ineficiência. Ele aponta a questão da crise do transporte ferroviário como associada às características mesmas de seu estabelecimento, “as estradas, que visavam servir à atividade exportadora, tinham o traçado definido pela diretriz 'áreas de produção-portos'. Tal fato limitava os fluxos potenciais de transporte e implicava em baixo grau de aproveitamento da capacidade instalada. Em consequência, notamos a baixa rentabilidade das empresas” (Saes, 1982). De maneira distinta J. Katinsky mostra a ferrovia como estratégia de união nacional e afirma que os planos de Cristiano Ottoni, apresentados em 1859 quando publicou *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, funcionaram como premissas para uma política de transportes durante pelo menos mais 70 anos. “Todos os planos posteriores de viação para o Brasil respeitaram as diretrizes estratégicas (ali) expostas. Ou seja, as estradas de ferro, a par de sua prevista rentabilidade, deveriam cumprir a missão de interligar as várias regiões do império (função política) além de promover o povoamento e o incremento da riqueza nacional (função social)” (Katinsky,1994: 39).

A influência francesa apresenta-se como decisiva na concepção que articula transporte e território. O trânsito de engenheiros nacionais pela École National des Pont et Chaussées (ENPC) assim como a presença no Brasil de engenheiros lá formados são centrais desde início do século XIX. A ENPC foi criada na França no século XVIII e desde então formava profissionais engenheiros que pensavam, a partir da aplicação de conhecimentos técnicos, a construção do território lançando mão da noção de rede, seja de transportes, de pessoas, informações ou mercadorias (Picon, 1992 ; Turazzi, 1985).

Muitos foram os planos e projetos apresentados a partir de 1893 em relação à construção de uma rede ferroviária no Brasil. Entretanto são imensas as distâncias entre a grandiosidade, diversidade e quantidade de projetos apresentados e as linhas efetivamente construídas.

Idealizadas as ferrovias, a partir da perspectiva da integração do território acabavam, quando implementadas, por reforçar a relação litoral/interior sem estabelecer ligação entre os vários "caminhos de penetração". Evaldo Cabral de Mello afirma que

"a grande maioria das ferrovias nortistas teve traçados óbvios, em termos de inserção da rede ferroviária na economia de exportação e, portanto, de sua viabilidade financeira e do objetivo de provincialização do comércio regional, rompendo a dominação das grandes praças sobre as pequenas províncias. Destarte reforçaram-se o sistema exportador-importador e o grau de dependência da economia brasileira, o que era, contudo, inevitável, dado tratar-se do único setor que poderia assegurar um nível adequado de rendimento as empresas ferroviárias, o que aliás, nem mesmo foi sempre o caso entre nós..."(Mello, 1996:211)

Quaisquer que tenham sido as diretrizes estabelecidas a partir dos planos formulados ao longo do século XIX, o fato é que as ferrovias foram construídas, conforme falava Fernando Azevedo, fragmentadas.

Como estimuladora de atividades econômicas, gerando povoamento e desenvolvimento e participando da emergência de um mercado interno pujante as ferrovias não parecem ter sido um grande sucesso. A saga da construção da Madeira-Mamoré parece ser apenas o exemplo mais trágico de promessas não realizadas (Foot-Hardman, 1988). As tentativas de colonização utilizando as áreas lindeiras às linhas tornaram-se obrigatórias a partir de 1902. Consolidava-se então a defesa da colonização como promotora de povoamento e desenvolvimento e não como estratégia militar em relação à ocupação do território, tal como definida em meados do século XIX⁵. Entretanto, o mesmo momento que consolida a colonização como povoamento vê emergir uma política imigrantista, vitoriosa a partir dos anos 1880, que define imigração como, prioritariamente, atração de braços para a lavoura e não colonos proprietários. Estabelecia-se então um paradoxo: a constituição das ferrovias parece funcionar como importante agente no processo de transformação da terra em

⁵ Para as diferenças entre uma perspectiva militar e de povoamento envolvendo os núcleos de colonização ver a recuperação do debate entre Taunay e Rebouças apresentada por Maria Alice Rezende de Carvalho, *op. cit.* especialmente capítulos I e II. Ver acerca da idéia dos núcleos de colonização como integrantes de projetos de planejamento territorial José Oswaldo S de Oliveira, *Contribuição ao estudo das origens da ideologia do planejamento moderno no Brasil: Domingos Jaguaribe e as propostas dos núcleos coloniais: 1874-1900*. Tese de Doutorado da FAUUSP, São Paulo, 2000

propriedade privada reforçando a grande propriedade (privilégio de zona, interesses de grandes cafeicultores, etc) e ao mesmo tempo a ela articula-se, enquanto projeto, a perspectiva do povoamento e da constituição de núcleos de pequenos proprietários. Neste sentido cabe a pergunta acerca de qual desenvolvimento econômico esperava-se estimular com a implantação das ferrovias. Aquele fundado na grande propriedade e na atividade econômica voltada para a exportação ou, ao contrário, aquele estabelecido na pequena propriedade e na diversidade econômica. Entre estes dois extremos oscilaram e variaram as ferrovias ao longo do país, entre estas estratégias articulava-se a constituição do trabalho livre. Nestes caminhos diversos consolidavam-se diferenças regionais constitutivas da então jovem república.

Vale mencionar um último aspecto em relação à montagem de uma rede ferroviária e a constituição do território. Trata-se da chamada revolução dos transportes, ou seja da capacidade da ferrovia em instituir de per si, novos pólos de desenvolvimento e articulações regionais⁶. Se pensarmos na situação européia, as ferrovias funcionaram como elementos, centrais sem dúvida, em processos de industrialização e urbanização em curso. Seja na França ou na Inglaterra, ela reforça uma rede de caminhos e pólos regionais pré-existentes. Na Inglaterra, as ferrovias nascem como parte integrante do processo de industrialização e proliferam como campo fundamental dos capitais privados, sem nenhum planejamento. O Estado conseguirá estabelecer algum controle sobre as linhas, quase todas construídas até os anos 1850, apenas nos anos 1880/1890(Allen, 1984). Contrariamente na Bélgica, o estado imperial investirá e controlará, desde seus inícios, toda a rede ferroviária e terá no transporte de passageiros o motivo inicial de sucesso (Lamalle, 1943). Na França, as ferrovias não alteram os fluxos de mercadorias e pólos regionais já estabelecidos desde o Antigo Regime (Caron,1997). A organização das seis grandes companhias ferroviárias na França, em 1842, estabelecendo um regime misto de iniciativa privada e controle estatal fundado numa visão estratégica do território, terá Paris como ponto convergente de todas as

⁶ Os Estados Unidos são o mais impressionante, e talvez único exemplo de construção de uma rede ferroviária que antecipa e atrai cidades, capitais e investimentos consolidando um vigoroso mercado interno e possibilitando a conquista e definição do território. Ver dentre outros Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*. Paris, Le Promeneur, 1990; Chevalier, Cartas América e Colleen Dunlay, "Comment l'État structure les intérêts économiques: la creation d'associations nationales des chemins de fer aux États Unis et em Prussie, 1830/1885" in: *Revue Mouvement Social*, nº 176. Paris, Ed Ouvriers, julho/sept 1996 pp. 69/100

linhas. Também na Inglaterra as diferentes companhias irradiavam suas linhas a partir de Londres e articulavam-se em torno das cidades industriais (Cyrino,2000).Estações terminus foram construídas e implicaram em reformas urbanas e na instituição de planos para a cidade que considerassem os novos equipamentos e fluxos que a ferrovia trazia(Bowie, 2001).

Na África setentrional, de forma muito similar ao Brasil, as ferrovias manterão os caminhos coloniais reforçando a articulação do território com o porto exportador (Dogui,1992:17-28 ; Lakroum,1991:5). No Brasil poderíamos dividir as ferrovias entre aquelas construídas a partir de demandas das atividades exportadoras pré-existentes e daquelas que se definiam como desbravadoras. Para todas elas a articulação com um porto exportador permanece essencial. É esta relação que faz, em alguma medida legível, o mapa ferroviário brasileiro inserindo-se aí a constituição de uma malha urbana e dos novos equipamentos ferroviários.

As ferrovias no Brasil, que viabilizaram e incrementaram as atividades econômicas existentes em zonas ocupadas, marcaram mudanças na paisagem, nos hábitos e costumes, na urbanização, estimularam a produção e circulação de bens, capitais e trabalhadores. Mas, eram apenas um dos elementos do quadro de mudanças em curso, que potencializavam as atividades econômicas pré-existentes. São assim as ferrovias do café em São Paulo, do mate no Paraná e as do açúcar no Nordeste e também a que liga São Leopoldo a Porto Alegre no Rio Grande do Sul, escoando a produção de alimentos produzida na região de colonização alemã. Ficaram todas, segundo Benévolo, durante a Monarquia onde os cascos de burros já tinham chegado(Benevolo, 432). Dentre estas se destacam as ferrovias paulistas, estradas do café. Produção para exportação, crescimento populacional e ferrovia caminharam indissociados na conquista do Oeste. No sudeste, especialmente em São Paulo, elas foram essenciais para a expansão da produção cafeeira e possibilitaram um crescente distanciamento das áreas produtoras em relação ao porto exportador. Neste sentido foram estradas do café(Mattos,1974) ou, na imagem de R. Mattoon, chegaram como “hóspedes convidados, acessório essencial da produção agrícola”(Mattoon,1971:100).

A Paranaguá-Curitiba, como as ferrovias do café, transportava essencialmente um único produto. A extração do mate no Paraná não foi afetada pela introdução da ferrovia, mantiveram-se os mesmos procedimentos relativos à extração do produto e sua transformação para a exportação. As principais atividades econômicas do estado relacionavam-se à indústria extrativa do mate e da madeira. A ferrovia lucrativa nunca monopolizou o tráfego do produto. Os altos custos das tarifas faziam com que para além de Curitiba fosse priorizado o transporte por muares. Wiener, no seu longo relatório comercial sobre o Paraná, descreve a composição das tarifas férreas entre Curitiba e o porto. Estabelecia-se como padrão o custo de transporte pela estrada de rodagem Graciosa e cobra-se um pouco mais. Afirmo o agente comercial francês que não fosse o péssimo estado em que estavam as pontes da estrada de rodagem jamais a ferrovia teria conseguido atrair para si partes substantivas do transporte do mate (Wiener, 1896). Sempre lucrativa, a ferrovia não foi capaz de incrementar outras atividades na zona servida por seus trilhos. Em 1907, já sob o controle da BRC, o novo superintendente afirmava que os fretes elevados tornavam proibitivos o transporte de quaisquer outros produtos que não o mate, porque para este produto os altos preços de venda suportam os custos das tarifas e também a madeira que se beneficiava de lei especial. Todos os demais produtos agrícolas não podiam utilizar-se da ferrovia, e dado o péssimo estado das vias carroçáveis, a comercialização das demais culturas ficava inviabilizada, levando a estagnação da produção⁷.

Para outras linhas construídas no nosso período de estudo podemos afirmar que a intenção primeira era desbravar, e neste sentido, de incorporar e constituir território, para a partir daí instituir o desenvolvimento econômico. As estradas de ferro Madeira-Mamoré, Noroeste, e Vitória-Minas, Central do Brasil para Minas podem ser compreendidas como vias de penetração, pensadas prioritariamente como elementos de integração territorial. A

⁷ Mr. Egan conta a história de um grande proprietário de terras (18km por 12km) que vivia em casa tosca, sem móveis, nem mesmo camas, sem vida civilizada, sem "metiers". Conclui o diretor que apesar da riqueza latente não havia iniciativa econômica. Nesse sentido seriam três os objetivos da BRC ao incorporar a ferrovia: a construção de mais linhas férreas; o povoamento da região e a criação de novos mercados. A referência para tal plano de ação são os Estados Unidos e seu povoamento. A colonização aparece como peça chave neste esquema seja para resolver a dificuldade de recrutar trabalhadores seja para viabilizar o povoamento da região. Os colonos trabalhavam na construção das ferrovias e depois se fixariam na região como agricultores. O operário trabalharia e moraria em casas da companhia em troca de retenção de salário e depois ficaria como explorador de madeira que seria vendida pela SPRG.

Noroeste, em São Paulo é o exemplo mais contundente da ferrovia de penetração sobre a qual a mítica do bandeirante desbravador e integrador de regiões é mais recorrente. Um exemplo interessante é o da construção da estrada de ferro que liga Belém do Pará a Bragança. Nela a concessão imperial associava a construção da linha férrea com a montagem de núcleos de colonização. Após as recorrentes dificuldades iniciais, a ausência de sincronia entre demarcação de terras, construção de casas e chegada de imigrantes, os núcleos construídos abrigarão principalmente migrantes nacionais, a maioria deles vindos do Ceará(Cruz, 1955).

O relatório de 1907 do agente comercial M Wiener coloca claros limites em relação ao potencial transformador das ferrovias. Afirma em relação à SPRG, da qual era entusiasta defensor, que a linha percorre na sua quase totalidade florestas que ninguém explora e campos que nenhum habitante cultiva, que a ferrovia não foi capaz de povoar. As distâncias são abissais entre os projetos e as realizações.

A Brazil Railway Company

A articulação entre o governo brasileiro, as companhias de estradas de ferro e o capital financeiro internacional é recorrentemente apontada como geradora de contratos irrealizáveis, de benefícios extraordinários, custos ilícitos e da má qualidade dos traçados e das linhas implantadas. Estas, de forma geral, custavam muito mais do que o previsto, apresentando uma qualidade, em geral, inferior à necessária para o funcionamento adequado das ferrovias. A tumultuada história da linha São Paulo-Rio Grande (SPRG) explicita bem estas relações. Em 1889 o Governo Imperial entrega a concessão ao engenheiro Teixeira Soares⁸. Este, associando-se a Legru -financista frances - lança, de

" PLAN D'ACTION pour la São Paulo Rio Grande d'après M. Frank Egan, superintendente da rede". Ponta Grossa, 18 agosto de 1907. Citado no *Relatório Wiener, tomo 79, Rapport Paraná n 12*. MAE/Paris

⁸ **João Teixeira Soares** (1848/1922), engenheiro trabalhou em diversas ferrovias tendo sido chefe de construção da linha Paranaguá-Curitiba. Estabelecem-se aí os vínculos com o então administrador da CGCFB, M Cerjat; vínculos estes que serão mantidos e reforçados no empreendimento da BRC. Em 1895, Teixeira Soares aparece envolvido na montagem da SPRG. Associado, mais uma vez, ao financista M. Legru. Teixeira Soares funda a Societe Sud Ouest Bresilien. Foi um mau negócio, que teria levado Teixeira Soares à falência. Em 1909, Legru e Teixeira Soares permanecem associados ao reivindicarem junto ao governo brasileiro

forma fracassada, uma primeira série de títulos referentes ao empreendimento no mercado de Paris⁹.

A Guerra do Paraguai tinha evidenciado a fragilidade das fronteiras e a necessidade de se pensar um sistema de defesa mais eficaz para o território. Em 1895, logo após a Revolta da Armada onde durante alguns meses a região sul do país, incluído aí o estado do Paraná tinha se declarado independente do país, a necessidade de uma ligação norte-sul mais efetiva do território nacional reaparece¹⁰. Mas trechos significativos desta linha serão concluídos apenas em 1909. A inauguração de parte da linha ligando a Sorocabana até 200 km da fronteira do Rio Grande do Sul ocorreu em 11 de abril daquele ano contando com a presença do Presidente da República e de numerosos políticos que saindo de Petrópolis chegaram a extremidade dos trilhos numa viagem de 3 dias. O traçado da linha nunca cumpriu os objetivos de defesa pois, atendendo às necessidades de construtores e especuladores, possuía curvas e mais curvas. Apesar disso ela é saudada como importante via longitudinal, paralela ao litoral que ligará, ainda que sem solução de continuidade, o Norte ao Sul do país. Para o sul, este é um projeto grandioso pois quando concluídos os

concessões para explorar, com exclusividade, as ferrovias no estado de Santa Catarina. Teixeira Soares, dono da concessão original, é presidente da SPRG, num procedimento recorrente, onde ele sempre encabeçava os negócios recém adquiridos ou em via de o serem pela BRC. O jornal Informations Parisiennes de 22 de novembro de 1914 publicava a seguinte notícia, já no bojo da crise da BRC. "Farquhar é um ladrão, ele não pode estar cercado de pessoas honestas. Nós dizemos o que vale para Carlos Sampaio; um outro de seus lugar-tenente, Teixeira Soares, foi publicamente executado em 1898 na Bolsa do Rio. Em 1914 ele tem uma fortuna de mais de 20 milhões e ostenta a roseta oficial da Legião de Honra".

⁹ **Legru** nasceu em 1846. Era comerciante e declarou falência em Seine e Oise. Em 1880, assumiu a gerência da fábrica de açúcar dirigida por seu pai. Os dois foram a bancarrota e, para evitar problemas maiores, ele sai da França entre 1883 e 1889, indo para o Canadá e Bélgica. Fez fortuna na América e teceu ali uma rede de relações que o auxiliaram a participar cada vez mais de negócios americanos. Volta para a França em 1889 e funda na 11 Rue Louis le Grand importante casa financeira. Este nobre endereço será também, na primeira década do século XX, o endereço oficial em Paris da Brazil Railway Company, firma de Percival Farquhar. Legru é fundador ou administrador de vários negócios industriais, notadamente a Sociedade Anônima de Fosfatos Tocqueville(Algéria); Sociedade Mineira e Industrial Rotchenko; Sociedade de Altos Fornos e Acerias na Rússia; Companhia Francesa do Porto do Rio Grande do Sul; a Companhia de Tranway Canadense que opera no Rio de Janeiro. Homem de excelentes relações, morava na 4,Rue Murillo pagando um aluguel anual de 5.500frs. Tinha um estilo de vida memorável. Possuía um iate, O Apache no qual organizava, com estardalhaço, recepções ao longo de seus cruzeiros pelo litoral francês."Estas informações fazem parte de um longo dossiê elaborado pela Polícia de Paris para averiguar, em 1914, as denúncias de improbidades cometidas por Percival Farquhar e sua holding, a BRC. O dossiê informa sobre várias empresas e atividades de Farquhar e alguns de seus parceiros, dentre eles, M. BAYENS, dono da empresa de wagons-lits,Mr Pearson, presidente da Light and Power no Rio de Janeiro, M.CHAUVY, e João Teixeira SOARES(americano). Mas destaca que Legru é o lugar tenente de Farquhar.

trabalhos a SPRG "reunirá, por suas ligações com as ferrovias paulistas o Rio de Janeiro ao Uruguai e à Argentina atravessando os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo que uma linha comercial de primeira ordem, o Brasil terá uma via estratégica que permitirá colocar rapidamente as tropas na fronteira sul"(Paulix, 1909). Getúlio Vargas, na Revolução de 1930, percorrerá este trajeto de integração e defesa militar para chegar ao Rio de Janeiro como chefe revolucionário vitorioso.

A companhia nunca construiu os trechos acordados, apesar de receber do governo brasileiro o montante de capital referente à garantia de juros de 30.000\$00 por km construído. Através de compra de ações a empresa será, a partir de 1909, controlada pelo grupo de Percival Farquhar, a Brazil Railway Company, constituindo-se na linha mestra do reseau pretendido¹¹. O objetivo da empresa BRC era a construção e operação de ferrovias com vistas a estabelecer um grande reseau interligando o sul do Brasil ao Uruguai, Argentina e Paraguai. O sonho de uma ligação pan-americana estava na base dos argumentos daqueles que, defendendo a BRC, viam em Farquhar um visionário, um homem à frente do seu tempo, um estadista. A permanência dos desmandos e descontroles acentua-se. Os relatórios de fiscalização, produzidos por M. Sengès, a partir de 1908, explicitam os problemas que marcam a referida linha. Este engenheiro fiscal, francamente anti-americano, afirma que, apesar da má qualidade da linha construída até a chegada do 'sindicato americano", os gastos eram mais controlados pela administração brasileira, que teria investido na construção apenas o montante de capital de que poderia dispor em função das garantias acertadas com o governo federal. Ainda segundo Sengès o grupo da Brazil Railway Company (BRC) teria se preocupado em construir uma linha em condições

¹⁰ *Correspondance Politique et Commerciale Nouvelle Serie 1897-1918* Chemins de Fer I dezembro 1891/junho 1897 t. 26 MAE/Paris

¹¹ **Percival Farquhar** nasceu em 1864, na Pensilvânia, EUA. Estudou em Yale, onde estabeleceu muitas das relações das quais lançaria mão para a realização de seus negócios. Em 1898, inicia suas aventuras internacionais participando da montagem de uma companhia de tranways em Cuba. Daí vai para a Guatemala, instituindo uma das características de seus negócios: volumosa captação de recursos para a montagem de serviços públicos, seguida de rápida falência. Junto com Pearson, na primeira investida no Brasil, monta a Rio de Janeiro Light and Power, entre 1903 e 1908. Associa-se com empreendedores internacionais como Van Horne da Canadian Pacific Railway e Mr. Keith da United Fruits. Em 1906 cria a Brazil Railway. Com a falência da BRC e a eclosão da I Guerra, organiza empresa exploradora de carne no Paraguai. Casa-se no Estados Unidos em 1918 e no final de 1919 retorna ao Rio. Tenta, sem sucesso reproduzir o esquema de financiamento e concessões, utilizados nos negócios ferroviários na exploração de minas de ferro em Itabira. Vive no Rio de Janeiro até sua morte em 1946.

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

Desta forma, temos que, o total de linhas a serem construídas pelo grupo de Percival Farquhar, sob o regime de garantia de juros, perfazia um total de 2478 Km. Em 1913, às vésperas da falência do grupo, existiam construídas 1409 km, ou seja, aproximadamente 57% do total. Entretanto, o governo republicano já tinha liberado o equivalente a 92% (L9.516.459) do montante referido às garantias de juros acordadas para a totalidade das linhas (os 2478 km). Isso significava que a BRC tinha a receber L790.943 e a construir 1069 km. Mantido o nível das despesas efetuadas seriam necessários, para concluir a obras, mais L4.489.585(Sengès, 1913)¹².

O engenheiro Teixeira Soares, "financista brasileiro bem conhecido, membro do Conselho Administrativo do Banco Francês no Brasil, engenheiro conselheiro da CGCFB e membro correspondente da Sociedade de Engenheiros Civis na França"(Correspondance,1897) e primeiro concessionário da linha SPRG, aparece como o mais importante intermediário entre os interesses da companhia e o governo federal.

¹² Na farta correspondência trocada entre os diretores da BRC destaca-se os incômodos e transtornos causados por este fiscal. As disputas pelo poder no RGS também são pontuadas como essenciais para a definição dos traçados das linhas e benefícios a serem obtidos. Em carta pessoal Farquhar aponta Borges de Medeiros como inimigo e opositor ao seu projeto. Entretanto, destaca a adesão de Pinheiro Machado, depois de várias "conversas íntimas" e de como este último controla a bancada de seu estado nos órgãos legislativos. *ANPFVM 754 A 35* Colocado o impasse são produzidos vários relatórios e pareceres de advogados justificando a liberação de mais recursos e a não ruptura dos direitos de concessão por parte do governo federal. O desenlace deste impasse encontrava-se inconcluso nos anos 1930. Mas, o governo continuava a realizar os pagamentos referentes aos acordos estabelecidos acrescidos de 30% do valor inicialmente estipulado; a linha não tinha sido concluída, seja na mera quantidade de quilômetros a serem disponibilizados para o tráfego, seja no cumprimento de qualidades técnicas. Nesse ínterim o grupo de capitalistas "americanos"- o sindicato Farquhar – já tinha tido sua falência decretada. Apesar disso, continuavam administrando a ferrovia homens que foram, ao longo de sua trajetória, parceiros decisivos daquele grupo

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

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

O jornal a Gazette de Paris, de 11 de março de 1914 publica uma notícia que nos auxilia a compreender os mecanismos de ação de BRC e nos traz de volta o engenheiro Teixeira Soares, articulador de tantos outros investimentos internacionais.

"A partir de 1907 Sr. Farquhar se ligou a um senhor Teixeira Soares, concessionário da linha SPRG e lhe comprou todas suas ações, as quais constituíam a quase totalidade do capital da sociedade...Esta sessão foi feita pelo preço médio de três milhões de francos, pagáveis em vencimentos diversos e espaçados...O valor de cada uma destas ações era pouco importante, pois na Bolsa do Rio eles eram negociados entre 2,5 fr e 2,75fr. Nesta época um francês de Roubaix, estabelecido no Rio de Janeiro comprou por este preço algo em torno de 1.500 títulos...O preço destas ações foi cotado a 80 mil réis, ou seja 120frs cada. Elas constituíram (compradas por este preço sic) o primeiro portfólio da Brazil Railway. Jamais nenhum dividendo foi obtido por esta companhia" (Gazette de Paris, 1914).

Tratava-se de uma empresa holding, ou seja, ela controlava outras empresas por meio de participação acionária. Nenhuma destas empresas situava-se em território norte-americano, da mesma forma que nenhum dos títulos negociados em mercados de valores o foram nos Estados Unidos. Esta internacionalização é marca registrada da BRC e dos tempos inaugurados com o fim da recessão internacional do século XIX. Este se espriar pelo mundo também dificultou enormemente a cobrança dos títulos e dívidas assumidos pela empresa, quando de sua crise, a partir de 1917. Porque se capitais e investimentos eram transnacionais a legislação era norte-americana, e era naquele espaço nacional que as ações e processos deveriam acontecer.

Além disso, o estatuto da empresa dava aos diretores, fundadores do empreendimento, um poder praticamente absoluto sobre os caminhos a serem seguidos. As decisões tomadas pelos diretores referentes a compra e venda de ações e bens, de participação em empreendimentos, enfim, dos destinos operacionais da companhia, sobrepujavam-se às decisões das Assembléias de acionistas, o que significava que não havia instância prevista de controle sobre as ações e deliberações da diretoria¹³. Estes aspectos indicam que a empresa, já na sua fundação, estava marcada por amplos espaços de impunidade. Farquhar era o mentor desta empresa associado a outros empreendedores internacionais e políticos locais.

As manifestações de fortes resistências à presença avassaladora do grupo de Farquhar manifestam-se na imprensa nacional já em 1911. Os argumentos apresentados evocam um tom de emergente anti-americanismo, um receio com a excessiva e monopolizadora presença de um grupo estrangeiro no Brasil, ameaçando a soberania. As críticas ficam especialmente contundentes quando Farquhar ameaça obter o controle da São Paulo

¹³ Article 5: Les directeurs auront le pouvoir de vendre, transférer ou disposer de quelque forme que ce soit de tout ou partir des biens de la Compagnie, d'émettre des titres, obligations ou autres garanties au nom de la Compagnie, de vendre lesdits pour la somme qui leur parâtra convenable à leur libre arbitre, d'hypothéquer ou engager de toute forme les biens mobiliers et immobiliers de la Compagnie, pour garantir le paiement de sés actions sans l'assentiment ou le vote des actionnaires.

Article 19: des assemblées régulières se tiendront, etc....cependant les décisions de la majorité des directeurs seront valables, même s'il y avait eu vice dans le mode de convoquer la dite assemblée. Citado no artigo Brazil Railway Company, deuxième article" in: Informations 18 mars 1914. O Règlement pour l'Administration au Brésil de la Brazil Railway Company et entreprises subsidiaires de 3 avril 1914 mantém as regras formuladas em 1906.

Railway e do porto de Santos, áreas efetivamente lucrativas no vasto empreendimento ferroviário brasileiro e que materializavam a associação porto/ferrovia com a prosperidade econômica.

A empresa, que foi criada para explorar negócios ferroviários, agregou rapidamente investimentos em portos, companhias de colonização, exploração de madeiras e rebanhos e hotéis¹⁴. O funcionamento do negócio, que supunha o monopólio de atividades no seu ramo de atuação, Este modelo significava englobar várias atividades, com vistas a viabilizar as linhas ferroviárias que não tivessem tráfego inicial rentável(Gremaud,1992).

A BRC funcionou no Brasil a partir de 1906. Em 1914, ocorre uma primeira grande crise,sucedida por reorganizações, intervenções, diagnósticos que nunca suprimiram o controle da empresa por seu criador Percival Farquhar e nem a presença permanente em cargos diretórios de Teixeira Soares e muito menos o pagamento pelo governo brasileiro das "obrigações contratuais". O engenheiro Molitor vem ao Brasil em uma dessas (re)negociações e, apesar de amigo de Farquhar, elabora um relatório contundente sobre a situação da BRC e acaba por explicitar, do ponto de vista operacional, o desastre da construção ferroviária.

O relatório (Molitor, 1915) informa que traçado das linhas é péssimo. Analisa as condições entre São Paulo e Santa Ana do Livramento, traçado de 1323,5 milhas. Afirma, de forma a fazer os resultados compreensíveis a todo mundo, que o traçado existente significa que cada passageiro desta linha principal passa 968 sobre ele mesmo e é elevado a uma altura de 25.921 pés e desce 27.805 pés. Para cada milha de distância percorrida o viajante e a mercadoria fazem cerca de $\frac{3}{4}$ de um círculo completo. Molitor compara uma viagem Rio Montevideú feita por mar ou por trem. Indo por terra o passageiro teria que

¹⁴A BRC "envue d'acquerir dans le sud du Brésil des concessions des chemins de fer ou de droits d'affermage, ainsi que des participations dans des Compagnies preexistants et d'établir un vaste réseau en connexion avec l'Uruguay, l'Argentine et le Paraguay. Par la suite, pour augmenter le trafic de sés réseaux, la société s'était intéressée as des entreprises de ports, d'exploitations forestiers, d'élevage, de colonisation, d'hotels^, etc formant um système économique qui couvrait les états de São Paulo, Paraná, Santa Catarina,Rio Grande do Sul et Mato Grosso. Etendant exagérément sa sphère d'action, elle avait pris des intérêts dans les chemins de fer de l'Uruguay, Bolivie Chili et même du haut bassin d'Amazonie" *Assotiation National des Porteurs Français des Valeurs Mobilie annuaire 1915-1920* p.159.

percorrer 1985 milhas e gastar 294\$000 indo de primeira classe e gastaria 92 horas. Mas se o mesmo passageiro fosse de navio gastaria 73 horas, percorrendo 1253 milhas e gastando 198\$000 réis. Evidentemente não havia concorrência possível. Mas, alerta Molitor, se os traçados tivessem sido bem feitos a viagem de trem poderia ser concluída em 50 ou 60 horas.

Se o traçado das linhas é ruim, não são melhores o estado geral e sua manutenção. Existem nos estoques, quantidades enormes de trilhos e travessas acondicionados de forma a que este material se deteriore rapidamente. Mas, apesar da existência destes estoques, a qualidade dos trilhos instalados é péssima, demandando trocas e reparos, que nunca são realizados, mas que seriam essenciais para uma melhor performance dos trajetos em exploração..

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

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

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

Retornando ao relatório Molitor podemos ver assinalado cada trecho e empresa são administrados como unidades separadas, sem troca entre elas e, não como parte de um reseau. O sonho de uma ferrovia pan-americana não encontrava condições reais para se materializar e parecia não fazer parte integrante das expectativas de seus empreendedores. Além destas questões, havia ainda o problema constitutivo dos subornos e corrupção. Gastos elevados, incorporados nos custos operacionais, que incluíam pagamentos e favores a políticos brasileiros e engenheiros fiscais, compra inadequada e superfaturada de material, salários elevados para a diretoria. Denúncias acerca de contratos irrealizáveis, necessidade permanente de pagamentos de taxas e comissões, furto de material, compras inadequadas são recorrentes em todas as linhas férreas no Brasil.

Portanto, as ferrovias foram construídas num quadro complexo e diversificado de intenções, problemas, interesses, ligações com o capital internacional, possibilidades de lucratividade e controle de mão-de-obra. Fazem parte do quadro de transformações em curso na sociedade brasileira dos oitocentos. Unificava-as uma recorrente indistinção entre interesse da empresa e vontades particulares e uma permanente proteção do Estado. Estes aspectos acabavam por estimular os movimentos especulativos e de corrupção, fazendo das ferrovias grandes negócios de construção e financeiros. A tudo isso se agregava às ferrovias a potente carga simbólica da modernidade e da velocidade, formas pelas quais o país reinseria-se no processo civilizatório.

Algumas informações sobre a SPRG / BRC

9 de novembro de 1889 - o engenheiro João Teixeira Soares obtém a concessão da SPRG ligando Itararé a Santa Maria do Bocamonte. O advento da República confirma a concessão. Os trabalhos deveriam estar concluídos num prazo de 5 anos, após aprovação dos estudos e orçamento. A estrada é de via singela e, além da garantia de juros de 6%, o concessionário tem terras por 20km para cada lado inviabilizando a concorrência e criando a obrigação do desenvolvimento da colonização. A sucessiva alteração de regras, benefícios e traçados leva a uma consolidação da concessão em 1901 (decreto no 3.947 de 7 de março de 1901).

Entre 1906 e 1910, assistimos a diversas investidas de Percival Farquhar comprando ações até se transformar no maior acionista da ferrovia e fazer dela o eixo principal de todo o processo de expansão da BRC. Os presidentes da companhia serão os companheiros de Farquhar na montagem do empreendimento, que é assumido pela BRC já onerado por pesadas dívidas financeiras e por traçados precariamente construídos e sem nenhuma perspectiva de apresentarem lucratividade, enquanto investimento ferroviário

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

Em 1909, Teixeira Soares, dono da concessão original, é nomeado presidente da SPRG, num procedimento recorrente, onde ele sempre encabeçava os negócios recém adquiridos ou em via de o serem pela BRC.

Em 1910 assume o controle da companhia a Brazil Railway Company. Neste momento a SPRG se transforma em peça chave deste empreendimento. Sua maior ambição, sempre anunciada aos financiadores internacionais, dentre os quais permanece em posição de destaque M Legru, era a integração do cone-sul e a construção de uma linha pan-americana. Englobaria os países da América do Sul – Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e Chile interligando-os com Brasil. Este, por sua vez, seria cruzado, em sentido longitudinal, pelos trilhos da BRC. Apesar da falência do grupo o governo brasileiro permanece pagando suas contas, as garantias de juros, até 1930. A subida de Vargas ao poder transforma a situação. O governo ocupa as linhas, suspende o pagamento de juros, propõe um resgate por valores inaceitáveis(sic).

Entre 1912/1916 a Guerra do Contestado envolve a cessão de terras para colonização de empresa subsidiária da BRC a Southern Brazil Lumber e Colonization Company

Em 1915, tendo em vista as crescentes dificuldades financeiras da BRC, constitui-se o esquema de receber tendo sido nomeado para o cargo Cameron Forbes americano e amigo Farquhar. Em relação à SPRG vale notar que o governo brasileiro acordou pagar a garantia de juros sobre o total de km da linha mais um adicional de 30% com vistas a facilitar a conclusão das obras. Elaboração do Relatório do Engenheiro Molitor

Em 1916, um representante dos obligataires franceses, M Chevalier, passa a negociar com o receiver a reorganização da BRC. Uma das condições impostas é que Farquhar se demita de vários cargos que ele ocupava na companhia e nas empresas subsidiárias. Entretanto, o grupo capitaneado por Forbes, em princípio representante dos interesses de portadores de obrigações prejudicados pela má condução dos negócios da BRC, assume a importância da manutenção de Farquhar como "articulador político, sem poder decisório na empresa", dado sua enorme influência e trânsito junto ao governo brasileiro. O relatório de Forbes, apresentando alternativas para a reorganização da BRC, fundamenta-se nos dados obtidos pelo engenheiro Molitor e nas propostas e diagnósticos elaborados por Percival Farquhar em 1915. Na documentação, cartas e relatórios de Farquhar dirigidas a Forbes, diga-se de passagem seu amigo de longa data, vemos o ex-presidente do grupo realizando

negociações junto ao governo brasileiro, apresentando diagnósticos sobre os vários negócios da BRC e sugerindo, a solução enfim adotada, de manutenção da integridade do negócio como essencial para viabilizar sua reorganização.(Carta,1915)

Em 1918 aprova-se a reorganização da BRC que prioriza o pagamento das obrigações e só após o resgate das diversas séries é que os eventuais dividendos acionários começariam a ser pagos. A proposta aprovada defende e mantém a unidade do sistema construído por Farquhar e garante a permanência do controle dos grandes bancos, que agora tem maioria das ações: Societe Generale, Banque de Paris et Pays Bas, Banque Speyer e Schoreder e Loewenstein.

Em 1918, a empresa é reorganizada e passa a ser controlada por um Comitê Conjoint, do qual faz parte o engenheiro Teixeira Soares, velho conhecido dos negócios ferroviários no Brasil e na França. Neste momento Farquhar é afastado, ainda que os novos diretores sejam pessoas que compunham seu grupo íntimo de parceiros

Em 1934 o Governo Federal expropria as linhas férreas e todo o ativo da companhia, compreendidos aí um milhão de hectares de terras para a "colonização". O decreto de 8 de março de 1940 autoriza o pagamento de Cr\$48.300.000,00 a serem utilizados pela Companhia para o pagamento dos títulos emitidos no mercado internacional – as obrigações.

Bibliografia

- Allen, Geoffrey(1984), *L'épopée du train: de la vapeur au TGV*. Paris: Atlas
- Azevedo, Fernando(s.d.), *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo
- Baroli, Marc (1963), *Le train dans la littérature française*
- Béguin, François (1991), "As maquinarias inglesas do conforto" in: *Espaço e Debates no 34*. São Paulo:NERU
- Bowie, Karen Bowie(org)(2001) ,*La modernité avant Haussmann*. Paris: Ed Recherches
- Bresciani, Maria Stella (1999), "Imagens de São Paulo: estética e cidadania" in: Antonio Celso Ferreira et alli (org), *Encontros com a história: percursos historiográficos de São Paulo*.São Paulo:Ed UNESP/FAPESP
- Caron, F. (1997), *Histoire des chemin de fer em France*. Paris: Fayard,
- Chauí, Marilena (2000), *Mito fundador e sociedade autoritária*, São Paulo:
- Cruz, Ernesto (1955), *A estrada de ferro Bragança*. Belem:SPVEA
- Cyrino, Rogerio (2000), *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da empresa The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd através da análise de sua arquitetura*. Dissertação de Mestrado, FAU USP, São Paulo
- Dogui, Noureddine (1992), "La construction du réseau minier de Sfax-Gafsa" in: *Revue de Histoire des Chemins de Fer*, vol 7 Paris:AHICF, 1992 pp 17/28
- Foot-Hardman, Francisco (1988), *Trem fantasma, a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras
- Gauld, Charles (1972), *The last Titan: Percival Farquhar 1864-1953.American Entrepreneur in Latin America*. California: Institute Studies
- Gremaud, Amaury Patrick (1992), *O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930: o caso da Brazil Railway Company*. São Paulo, dissertação de mestrado FEA USP
- Hobsbawm, Eric (1982), *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra
- Katinsky, Júlio (1994), "Ferrovias nacionais" in: Motoyama ,Shozo (coord.), *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo
- Lakroum, Monique (1991), "Les transports, fondements de l'échange en Afrique" in: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, v. 4 Paris: AHICF,1991 pp 5/24

- Lamalle, Ulysse, (1943), *Histoire des chemins de fer belges*.
- Lamounier, Maria Lúcia (2000) “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra” in: *História econômica e história das empresas*, III. 1 (2000), São Paulo:FEA
- Leblache, Jean Jacques (1991), *Chemins de fer et creation artistique au XIX siècle*. Paris
- Mattoon, R. (1971), *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil*. Tese de Doutorado, Yale University
- Mattos, Odilon N. (19), *Café e ferrovias: a evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo:
- Mello, Evaldo Cabral de(1999), *O norte agrário e o Império 1871-1889*.Rio de Janeiro:Toopbooks
- Mello,Evaldo Cabral de (2000), “A fabricação da nação” in: *Caderno Mais, Folha de São Paulo*, 17 de setembro de 2000
- Picon, Antoine (1968), *Architectes et Ingénieurs au siècle des Lumières*. Marseille
- Picon, Antoine(1992), *L'invention de l'ingénieur moderne – L'École des Ponts et Chaussées*. Paris
- Sevcenko,Nicolau (1998), "Introdução" in: Novais,Fernando (coord coleção), *História da Vida Privada no Brasil* v. 3 São Paulo:Companhia das Letras
- Turazzi, Maria Inês (1985), *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. Rio de Janeiro

Documentos

Ministère des Affaires Étrangères - Paris

- Compagnie des Chemins de Fer du Paraná, confidentielle, n0 78" 08 de outubro de 1897 in: *Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Serie 1897/1918* tomo27. MAE/Paris
- Projects des chemins de fer em Santa Catarina. *Correspondance Politique et Commerciale, nouvelle serie t. 28* dossier 3 de 27 de novembro de 1909 MAE/Paris

Relatório Wiener III No 153, "Note sur le chemin de fer du Paraná Curitiba", 22 mars 1896. *Correspondance Politique et Commerciale* t.98 MAE/Paris.

Serre, M. Paul A (1913), Vice Cónsul de 1ere classe charge de la Gérance du Consulat de France à Bahia à son Excellence Monsieur Sthephen Pichon, Sénateur et Ministère des Affaires Étrangères à Paris, "Inauguration d'une voie ferrée reliant Bahia à Aracaju(Sergipe) – La Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien" in: Consulat de France à Bahia, Direction des Affaires Politiques et Commerciales, Direction D' Amerique no 39, Bahia, le 7 juin de 1913, (4e rapport) *Correspondance Politique et Commerciale* t. 32 MAE/Paris

ANPFVM - Paris

Alberto Gaston Sengès, engenheiro fiscal, chefe do distrito. *Lettre Officiele no. 48 Confidentiel. Cópia Relatório do 12 distrito de Inspeção Federal das Ferrovias encaminhado ao Sr. Jose Eustaquio de Lima Brandão. Curitiba, 29 de setembro de 1913.* ANPFVM 754 A 35.

Informations Parisiennes de 22 de novembro de 1914, ANPVM D 259

Relatório de F. E. Molitor para o Receiver da Brazil Railway Company, Mr. W. Cameron Forbes, 20 de setembro de 1915

Carta e Relatório encaminhado a M. Cameron Forbes. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1914 e 7 de junho de 1915. ANPFVM

Diversos

Paulix *Le Journal* de 19 de julho de 1909

Pinto, Adolpho A(1903), *História da Viação Pública em São Paulo*. São Paulo

Benévolo,Ademar(1953), *Introdução à história ferroviária no Brasil*. Recife, Ed. Folha da Manhã