

# público e privado: as políticas e os planejamentos da secretaria de agricultura, comércio e obras públicas em relação à sorocabana railway company\*

## public and private: the proposals and planning of the secretaria de agricultura, comércio e obras públicas in relation to sorocabana railway company

**Lucas Mariani Corrêa\*\***

Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Assis, São Paulo, Brasil

**Eduardo Romero de Oliveira\*\*\***

Campus Experimental de Rosana, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rosana, São Paulo, Brasil

### RESUMO

Durante os anos iniciais da Primeira República, o governo paulista, por meio da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, passou a desenvolver propostas para coordenar as ferrovias e sua expansão no estado, em prol de suas diretrizes de ocupação do território e da dinamização econômica. A Sorocabana Railway Company será arrendada para um grupo de empresários, para suprir algumas necessidades e alguns plane-

### ABSTRACT

In early First Republic age, the Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas developed proposals to coordinate the railroads and their expansion through São Paulo west in favor of the settlement and economical boost. The Sorocabana Railway Company will be lease by a businessmen group, to meet some needs and planning to São Paulo government. However, many changes occurred and the enterprise goes

---

\* Agradecemos aos professores doutores Flávio Azevedo Marques Saes e Paulo Cesar Gonçalves as importantes contribuições ao longo da pesquisa que originou o presente artigo e à FAPESP o financiamento (Processo FAPESP n. 2011/16.954-8).  
Submetido: 3 de setembro de 2016; aceito: 25 de abril de 2017.

\*\* Doutorando e mestre em História pela Faculdade de Ciências e Letras de Assis da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Departamento de História, bolsista CAPES. *E-mail*: lucasmcorrea@hotmail.com

\*\*\* Professor do Curso de Turismo no Campus Experimental de Rosana da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Doutor em Filosofia e mestre em História pela Universidade de São Paulo. *E-mail*: eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com

jamentos do governo paulista. Contudo, ocorreram diversas mudanças e a empresa volta à administração pública. Visto isso, nossa pesquisa tem por objetivo analisar primeiramente quais eram as propostas e diretrizes da Secretaria de Agricultura para organização e desenvolvimento das ferrovias. Por fim, compreender qual o envolvimento e relação da Sorocabana Railway Company com tais diretrizes.

**Palavras-chave:** Ferrovia. Sorocabana Railway Company. Século XX. Estado de São Paulo. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

back to the public administration. Considering all this, our research goal is, first of all, to analyze the governmental proposals and guidelines, through the Secretaria de Agricultura, about the railways. Second, we expect to comprise the relationship of the Sorocabana Railway Company with such guidelines.

**Keywords:** Railroad. Sorocabana Railway Company. Twentieth century. State of São Paulo. Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

## Introdução

O presente artigo tem por objetivo analisar quais eram as propostas e diretrizes do governo para a organização e o desenvolvimento das ferrovias. Acreditamos que foi atribuído à Estrada de Ferro Sorocabana um papel principal e, além de transporte, articulador às políticas agrícolas e de colonização, e que sua concessão à iniciativa privada em 1907 (renomeada em Sorocabana Railway Company) seguia tais diretrizes.

Partimos da compreensão de que as ferrovias assumirão, na história brasileira, um papel além de simples meio de transporte, ou dinamizador econômico. Paulo Queiroz demonstra que os meios de transportes têm um papel “ativo”, ou seja, podem modificar, ou mesmo criar novas circunstâncias, e não se ajustam simplesmente às já existentes. Os meios de transporte seriam resultado da associação entre as determinações econômicas e as “injunções do universo da política” (Goularti Filho; Queiroz, 2011, p. 99-101). Ou seja,

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

mas a língua, a cultura, as ideias e os costumes que circulam ao longo dos caminhos. (Goularti Filho; Queiroz, 2011, p. 101)

Partindo desses pressupostos dos meios de transporte como algo complexo, propomo-nos analisar as ferrovias. Estas, enquanto tema de pesquisa, foram amplamente estudadas na historiografia brasileira, principalmente, as ferrovias paulistas. Assim, achamos prudente compreender e demonstrar como esse meio de transporte foi abordado em diferentes estudos. Essa bibliografia aborda os mais diversificados aspectos das empresas ferroviárias e/ou suas relações com o governo e com outras atividades econômicas.

Sob o viés da história econômica, a que mais se dedicou ao estudo desse tema na historiografia, podemos afirmar que, em sua maioria (principalmente até a década de 1980), associava a ferrovia como apêndice da agricultura. Ou seja, esses historiadores/pesquisadores associavam o acúmulo do capital excedente da agricultura (principalmente da cafeicultura) que levava os grandes agricultores a diversificar seus investimentos, aplicando nas ferrovias.

Nessa perspectiva, podemos citar a obra de Odilon Matos. Sua obra, ainda hoje, é de grande importância para a temática. Esse autor buscou dissertar sobre a trajetória das ferrovias paulistas, pensando o desenvolvimento ferroviário como paralelo ao crescimento da produção cafeeira no estado de São Paulo, isto é, a malha ferroviária paulista seguia a cultura cafeeira (Matos, 1990)<sup>1</sup>. Nessa mesma direção, temos uma das obras estrangeiras pioneiras a demonstrar um panorama geral do caso brasileiro, a de Julian S. Duncan. Em seu estudo, Duncan se dedica à compreensão das gestões públicas e privadas das empresas ferroviárias brasileiras. Discute a ineficiência desse sistema, sua relação com o governo e interferência do fator político na escolha das diretorias das empresas (Duncan, 1932). Não obstante, Flávio Saes aborda o período que compreende de 1870 a 1940, e referencia a intrínseca relação café,

---

<sup>1</sup> Odilon Matos divide a história ferroviária em quatro fases. A primeira, a dos ensaios fracassados. A segunda, a das concessões de zonas de privilégio e garantia de juros. A terceira, a partir de 1880, em que as empresas ainda possuem privilégios de zona, mas dispensaram a garantia de juros. E a última, já no período republicano, descreve as empresas em total liberdade, sem proteção do estado e livres para construção e expansão de obras e trilhos (Matos, 1990, p. 65-69).

ferrovia e população. De acordo com Saes, haveria uma dependência da ferrovia e do povoamento em relação ao café, afirmando que o desenvolvimento populacional segue a expansão cafeeira (Saes, 1981, p. 37-67)<sup>2</sup>.

Ainda sob o viés da história econômica, mas já compreendendo a ferrovia como elemento central, e não apenas como apêndice da cafeicultura, temos duas obras importantes, outra de Flávio Saes (1986) e a de Ana Célia Castro (1979). Mais próximo à nossa análise, Saes demonstra que o governo, para concretizar suas propostas políticas, cedia concessões dos serviços públicos básicos, principalmente das ferrovias, para particulares. Analisa como essa relação entre público-privado era vantajosa para ambos os lados, apontando, por sua vez, que em muitos casos a formação ou o desenvolvimento de uma determinada região se devia a iniciativas particulares. Ainda nos atenta ao fato de que, em finais do século XIX, as ferrovias, como empresas, buscavam objetivos distintos da cafeicultura: seus próprios objetivos de rentabilidade (Saes, 1986). Já Castro analisa o empreendimento ferroviário para compreender a entrada de capital estrangeiro no Brasil. Visando à mudança de suas características na passagem do século XIX para o XX, ela propõe uma divisão da história ferroviária brasileira em duas grandes ondas. A primeira se estende da década de 1860 até 1902, e a outra grande periodização, a partir de 1903 até 1913 (Castro, 1979)<sup>3</sup>.

Entre as obras da historiografia internacional que se dedica ao transporte ferroviário no Brasil, podemos citar as obras de Eduardo Zalduendo, assim como de J. Fred Rippy. De acordo com esses pesquisadores, a legislação brasileira sobre concessões ferroviárias surgia com grandes atrativos para o investimento de capital privado e isentar o governo desse oneroso empreendimento. As garantias dessa legislação favoreceram

---

<sup>2</sup> Thomas H. Holloway e Pierre Monbeig, mesmo dedicando poucas páginas à problematização das ferrovias, também as relacionam estritamente à expansão da cultura cafeeira. Não obstante a Saes (1981), além das ferrovias, também relacionam o povoamento do interior do estado paulista à cafeicultura e a seu desenvolvimento (Holloway, 1984; Monbeig, 1984).

<sup>3</sup> De acordo com Castro, durante esse período haveria uma mudança nas características das empresas ferroviárias no Brasil. As ferrovias passam a ser administradas por profissionais, e não mais pelos organizadores e financiadores. Além disso, segundo essa pesquisadora, as companhias ferroviárias estariam carregadas de obrigações, somando um capital muito superior ao capital inicial investido, e a maior parte desse capital era levantado em Londres (Castro, 1979, p. 100-101).

para a formação de empresas com capitais britânicos<sup>4</sup>. Observam que essas empresas desempenharam importante papel para o desenvolvimento ferroviário no país (Zalduendo, 1975, p. 208-228; Rippey, 1966)<sup>5</sup>.

A ferrovia ainda adentra teorias/metodologias que se desdobram da análise econômica e permeiam análises políticas, como a área denominada história das empresas. Entre os historiadores brasileiros, temos dois trabalhos pioneiros, o de Célio Debes (1968) e o de Fernando Azevedo (1953). Existe ainda uma vasta historiografia sobre as companhias ferroviárias que se tornaram mais recorrentes a partir da década de 1970 até os dias mais atuais (cf. Mattoon Jr., 1971; Rosa, 1976; Petratti, 1977; Dias, 1981; El-Kareh, 1982; Martins, 1985; Paula, 2000; Nunes, 2005; Grandi, 2007).

Já, sob uma perspectiva mais da história política, podemos destacar as duas obras de Paulo Cimó Queiroz. Na tentativa de compreender a ação do estado com empresas ferroviárias e investidores privados, Queiroz problematiza as ações políticas e relações de poder envolvidas na criação da ferrovia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Não obstante a Saes (1986), o autor ressalta a relação de interesses públicos e privados. Nessa dinâmica, releva haver, por um lado, os interesses públicos – as políticas de segurança nacional, a ocupação dos “sertões” brasileiros – e, por outro, os interesses privados de explorar uma atividade econômica. Por fim, define que as ferrovias no Brasil, mesmo que em menor grau, sempre tiveram em seus projetos anseios políticos nacionais (Queiroz, 1997, 2004).

Em vista da complexidade do tema e de todas suas implicações socio-culturais, a ferrovia também não poderia ficar fora do foco de historiadores que se dedicam à compreensão da história do trabalho/trabalhador no Brasil. Esses historiadores, influenciados pela historiografia marxista e até mesmo cultural, problematizam desde a questão da mão de obra empregada em sua construção e seu funcionamento, passando por sua

---

<sup>4</sup> Existem diversos autores, principalmente britânicos, que defendem a tese de Império Informal Inglês no Brasil e na América Latina, além da Índia e Austrália, e, de acordo com eles, sendo as atividades ferroviárias o maior exemplo disso. Ver Rippey (1966), Jenks (1963), Platt (1968) e Marichal (1988).

<sup>5</sup> Ainda podemos citar outros importantes trabalhos de pesquisadores estrangeiros que se dedicam à análise do caso das ferrovias brasileiras, como Summerhill (2003) e Rodríguez (1998). Esses pesquisadores, assim como Zalduendo (1975), fazem uma análise sob o viés da história econômica, mas uma análise com um grande período de recorte temporal, uma história ferroviária de longa duração.

origem e pelo tipo de organização de trabalho, demonstrando as práticas e estratégias dos trabalhadores ferroviários contra o sistema disciplinar da empresa e até a compreensão de quais as estratégias das empresas ferroviárias e o poder de disciplina exercido sobre o seu operariado (cf. Segnini, 1982; Moreira, 2008; Araujo Neto, 2006).

Já, em uma análise diferente das anteriores, alguns pesquisadores, como Francisco Foot Hardman<sup>6</sup>, Maria Ines Malta Castro e Gilmar Arruda, embasados em diferentes aportes teóricos, problematizam o processo de implantação das ferrovias no Brasil, na tentativa de compreenderem as mudanças no imaginário em determinados espaços geográficos. Esses autores demonstram que a ferrovia, em determinado momento, contribuiu para os ideais republicanos e as camadas dominantes do país, para instaurar a ideia de progresso. Porém, demonstram que, na prática, o progresso e a mudança dos espaços concretamente não ocorriam (Hardman, 2006; Castro 1993; Arruda, 2000)<sup>7</sup>.

Dando continuidade aos trabalhos que analisam as mudanças causadas pelas ferrovias, podemos citar dois pesquisadores que as relacionam ao processo de formação urbana em algumas regiões: o já referenciado Gilmar Arruda e Nilson Ghirardello. Esses pesquisadores associam a ferrovia como responsável pela colonização e formação dos denominados “sertões”, principalmente no estado de São Paulo. Ambos salientam que o simples anúncio da chegada dos trilhos da ferrovia mudava completamente o cenário, surgiam núcleos urbanos, desenvolviam-se atividades econômicas e o cenário natural se transformava (Arruda, 2000; Ghirardello, 2002)<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Hardman retrata como a sociedade em processo de modernização buscava o novo e, nesse sentido, demonstra o que ele denomina de fantasmagoria que envolve a modernidade. Para esse pesquisador, fantasmagoria seria a rapidez das transformações ocorridas na sociedade, e como tudo é esquecido e deixado à margem pelo novo. Nessa perspectiva, a ferrovia também se tornaria uma fantasmagoria, pois o símbolo que ela representava antes, de progresso, de modernidade, é deixado no vazio, no imaginário popular (Hardman, 2006).

<sup>7</sup> Outra obra recente se dedica com maestria à relação das ferrovias e suas implicações com o imaginário social, a de Luís Gustavo M. Botaro (2015). Em linhas gerais, em sua pesquisa, Botaro analisa a relação entre a discussão de modernidade e a ideia de progresso nos periódicos da cidade de Botucatu, e quais os efeitos concretos da construção de oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana e suas implicações para o desenvolvimento urbano (Botaro, 2015).

<sup>8</sup> Nilson Ghirardello ainda disserta que a ferrovia se tornou uma empresa que desem-

Por fim, no intuito de demonstrarmos a complexidade e riqueza do tema, podemos encontrar pesquisas que vão desde o estudo de gêneros até a problematização por meio das teorias da micro-história<sup>9</sup>. Como exemplo, podemos citar uma obra emblemática, a organizada por Cristina Campos, Eduardo Romero de Oliveira e Maria Lucia C. Gitahy. Ela é o resultado de uma coletânea de artigos que envolvem os temas: a formação de regiões e cidades e a história das inovações técnicas e tecnológicas, e consequentemente alguns dedicados à ferrovia. Os artigos que tratam sobre a ferrovia têm em comum as novas abordagens que envolvem esse objeto de pesquisa. Dentre elas, está a discussão da inovação tecnológica da ferrovia, o avanço industrial causado por ela, a discussão de memória e ferrovia e as diversas atividades econômicas que ela exercia, ou seja, assinala não apenas a sua relação com a cafeicultura (Campos; Oliveira; Gitahy, 2011)<sup>10</sup>.

Feito essa breve discussão historiográfica, podemos afirmar que, ao estudar ferrovias, devemos compreendê-las como um empreendimento plural, e sua relação com o governo será complexa. Nesse sentido, de-

---

penhava outras atividades econômicas, como a de colonização, pois, além de vender gado, vendia também loteamentos para formar cidades em suas margens e movimentar o comércio da região. Nesse sentido, as empresas ferroviárias planejavam as cidades antes de suas expansões de trilhos, comprando, ou conseguindo por meio das concessões, as áreas por onde passaria a linha férrea, loteando-as (cf. Ghirardello, 2002).

<sup>9</sup> Podemos destacar a obra de Lídia Maria Vianna Possas, cujo estudo traz uma nova perspectiva de análise do mundo ferroviário, tomando como ponto de partida as relações criadas nesse universo e dando especial atenção às questões que envolvem a participação das mulheres, a partir do universo de trabalho na ferrovia do Oeste Paulista, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nos anos de 1930 a 1940. O foco central de sua análise se concentra nas “mulheres que viveram junto com os trens e trilhos” na cidade de Bauru, na perspectiva de “apreender as possibilidades de transformação, de mudanças sociais”, além das representações que sobre elas acabam sendo imputadas pela sociedade (Possas, 2001). Utilizando a micro-história para problematizar a ferrovia, podemos destacar o trabalho de André Luiz da Silva, que se utiliza da ferrovia para compreender o envolvimento e julgamento de uma importante figura de uma empresa ferroviária, que foi acusado pela memória coletiva de ser o responsável pelo fracasso de uma empresa e determinada região (Silva, 2013).

<sup>10</sup> Os artigos referenciados são: O público e o privado na expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo no início do século XX, de Sidney Piochi Bernardini; Cidades e ferrovia, de Nilson Ghirardello; Ferrovia e urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962), de Cristina de Campos; Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1957), de Eduardo Romero de Oliveira e Fernanda Henrique Aparecida da Silva.

monstraremos que o governo de São Paulo utilizará a ferrovia para atingir seus objetivos, principalmente a Sorocabana. Primeiramente, para obter crédito e levantar capital para dar prosseguimento à sua política de valorização do café, cederá concessões de exploração ao grupo de empresários estrangeiros representados por Farquhar, e estes, por sua vez, aproveitarão da sua relação com o aparelho estatal paulista para desenvolver suas atividades. Já em um segundo momento, por necessidades distintas e receios, esse contrato será rompido e a SACOP retomará a administração da Sorocabana.

## **1. A formação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas**

Diante da dinâmica socioeconômica mundial em finais do século XIX e no início do XX, a qual levava como bandeira a ideia de progresso e modernidade, o governo republicano paulista levaria adiante as políticas de infraestruturação do território do estado (cf. Schwarcz, 2012; Sevcenko, 1998)<sup>11</sup>. Assim, organizaram a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (SACOP), para que o estado pudesse desenvolver e promover tais políticas de forma articulada e gerenciada, além de projetos de desenvolvimento econômico de todo o território, preocupando-se com a capital e o interior<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Vale salientar que não foi o governo republicano que iniciou o processo de infraestruturação do território de São Paulo. Esse processo seria uma herança do período imperial. Diversas foram as diretrizes traçadas pelo governo provincial paulista, que a SACOP viria a seguir e consolidar em forma de decretos e leis. Entre elas, estavam a importância do desenvolvimento industrial e fabril, a necessidade da ligação e conexão do interior com os centros urbanos por meio da ferrovia, a criação de núcleos coloniais, o incentivo a uma indústria agrícola de produtos diversificados, além do contínuo incentivo à imigração (Bernardini, 2007, p. 76).

<sup>12</sup> Tal afirmação é baseada na própria organização dessa Secretaria, suas jurisdições e seus campos de atuação. Em suas diversas Seções/Diretorias, ela respondeu a tudo que se relacionou política e economicamente à agricultura, ao desenvolvimento do comércio e à indústria (mesmo que primária) e a tudo relacionado à infraestrutura do estado de São Paulo: reformulação urbana, viação, portos, colonização. Em linhas gerais, durante os anos iniciais da República, ela era responsável pela coordenação e fiscalização das principais atividades paulistas.

A organização da SACOP viria de tentativas anteriores. Já nos primeiros anos do regime republicano, entre 1889 e 1891, surgiria uma primeira tentativa do governo paulista de organizar e controlar os seus planejamentos, a criação da Superintendência de Obras Públicas, que se transformaria posteriormente, em essência, na Secretaria de Agricultura (Bernardini, 2007, p. 77). O governador convidou, para o cargo de diretor, o engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza<sup>13</sup>, que ocupava o cargo de inspetor-geral da Companhia Ituana de Estradas de Ferro (São Paulo, 1890, p. 18)<sup>14</sup>. Esse engenheiro fez transformações que guiaram posteriormente as diretrizes administrativas dos secretários da Agricultura. Nomeou para os cargos de chefe das Seções um quadro funcional técnico-acadêmico, na tentativa de profissionalizar e aperfeiçoar os serviços, como engenheiros e geólogos<sup>15</sup>. Outra providência tomada foi a organização de um arquivo, facilitando o controle e a busca de informações de cada contrato (Bernardini, 2007, p. 78).

Contudo, os problemas causados pela falta de estrutura e planejamento do governo ainda eram diversos, como epidemias, que assolavam as cidades de Santos e Campinas, e problemas com serviços das empresas ferroviárias. Para resolver esses problemas e melhorar a organização, no ano de 1891, o governo paulista cria as secretarias previstas no orçamento

---

<sup>13</sup> Sobre a trajetória de Antônio Francisco de Paula Souza, desde sua formação até seu trabalho na Ituana e na organização da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo, ver Campos (2010).

<sup>14</sup> Como diretor, Antônio Francisco de Paula Souza começou a instituir avaliações e serviços mais técnicos. Avaliou todo o serviço público realizado dentro da área de competência da Superintendência de Obras Públicas, que foi expresso nos Relatórios do presidente de estado, no ano de 1890. Criticou o “formato” de política realizada pelo governo, as concessões e os privilégios, principalmente das estradas de ferro (São Paulo, 1890, p. 191-227). Além disso, questionou também a mercantilização dos serviços públicos, que havia entregado “importantes serviços a companhias que privilegiam lucro fácil”. Com essas críticas, o então diretor não ficou no cargo por muito tempo, outro engenheiro, José Pereira Rebouças, e veio a assumir já no ano posterior (Bernardini, 2007, p. 80-81).

<sup>15</sup> Como afirma Fernanda Silva, a profissão de engenheiro entraria em cenário político-acadêmico em finais do século XIX, assumindo papel de destaque na sociedade. Eles assumiriam o papel fundamental e central na tentativa de reestruturação e modernização, na busca da constituição de uma nação realizada pelos republicanos. Entretanto, em finais do século XIX e início do XX, a grande quantidade de engenheiros seria formada por engenheiros ferroviários e a grande maioria dos atuantes seria composta por engenheiros das empresas ferroviárias (Silva, 2012, p. 43-55).

para o ano seguinte, asseguradas na Lei n. 15, de 11 de novembro<sup>16</sup>. A Secretaria de Agricultura estaria prevista em seu Artigo 4º. Porém, somente no ano de 1892, com o Decreto n. 28, de 1º de março, é que a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas é organizada<sup>17</sup>.

No entanto, seria somente a partir de 1907, durante o governo de Jorge Tibiriçá e Carlos Botelho como secretário, que a SACOP retomaria seus serviços e traria mudanças mais significativas para a estruturação do estado<sup>18</sup>. Carlos Botelho seguiria os passos de Antônio Francisco de Paula Souza e optaria por deixar cada vez mais técnicos os serviços da SACOP<sup>19</sup>. Nesse momento, podemos nos atentar para algumas características importantes que começavam a ficar evidentes: a tentativa de instituição de um corpo técnico dentro do aparelho estatal paulista, que viria posteriormente a divergir das ideias e políticas de continuidade da elite agrária do estado (cf. Bernardini, 2007; Perissinotto, 2010).

Feito esse primeiro exposto, podemos estabelecer as diretrizes que seriam tomadas a partir desse momento. Essas diretrizes de desenvolvimento do estado paulista tiveram grandes eixos característicos, dos quais se ramificavam eixos menores<sup>20</sup>. Para governar e estruturar São Paulo,

<sup>16</sup> O governo republicano paulista organizou as secretarias baseado na organização federal dos ministérios. A SACOP seria, em termos de atuação, a representação do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

<sup>17</sup> Seria configurada em apenas duas Seções. De modo geral, à Primeira cabia tratar de assuntos relacionados à agricultura, ao serviço de colonização e de imigração, aos índios, à navegação fluvial e marítima, aos sistemas de comunicação e à Comissão Geográfica e Geológica. A Segunda respondia pelas obras públicas, pelas estradas de ferro e de rodagens, pela mineração, pelo comércio e indústria, pelos serviços públicos básicos das cidades e pela administração econômica (Cintra, 1985, p. 22, apud Bernardini, 2007, p. 84).

<sup>18</sup> A formação inicial da Secretaria acompanhou os momentos conturbados do início da República no Brasil e no estado de São Paulo, sofrendo “diversas reformulações, por um lado, pela modernização de sua estrutura administrativa e, por outro, pelo conjunto de novas atribuições que foi adquirindo” (Bernardini, 2007, p. 83).

<sup>19</sup> Uma das primeiras medidas que tomou foi separar as funções técnicas das administrativas. Em cada seção da Secretaria, teria essa divisão, deixando os serviços cada vez mais técnicos. Com essa reformulação, seria composta pelo Gabinete do Secretário; Diretoria-Geral; Diretoria de Agricultura; Diretoria de Indústria e Comércio; Diretoria de Terras, Colonização e Imigração; Diretoria de Viação; Diretoria de Obras Públicas; e, por fim, Contadoria.

<sup>20</sup> Bernardini afirma que a Secretaria introduzia no governo estadual um planejamento territorial moderno, “pois passaria a cuidar e responder por um novo desenho da estrutura física do estado” (Bernardini, 2007, p. 82).

em vista do que se almejava como progresso, a SACOP dava atenção de primeira instância para

1) *Colonização* – incluía a ocupação não indígena dos “oestes” paulistas<sup>21</sup>. Dentro dessa diretriz governamental, estava a imigração, controlada e administrada, a criação de núcleos coloniais, que os levavam aos problemas relativos às terras (controle de todos os contratos de posse e ocupações ilegais);

2) *Agricultura* – a Secretaria tentaria desenvolver o que em seus relatórios chama de indústria agrícola: produções com características técnicas e realizadas de forma moderna, com maquinário e melhorias de espécies em laboratório. Surgiriam, a partir dessa diretriz, as fazendas e os hortos experimentais, que produziriam diversos meios de cultura e produtos agrícolas para dar base e treinamento para os agricultores e futuros agricultores. A Secretaria criou um sistema de educação e incentivo ao pequeno agricultor, para ter uma educação técnica do que se viria a produzir, além de incentivar a produção diversificada, tentando dar uma solução à monocultura cafeeira, que traria vários problemas para o governo paulista;

3) *Viação férrea pública e particular* – essa diretriz era tida pelo governo e pela Secretaria como de vital importância para levar o estado ao progresso. Seria somente a partir da ferrovia que o governo conseguiria interligar todo o território do estado através de transporte e informação, deixando os locais mais longínquos ligados aos centros urbanos. A ferrovia ainda seria a única ligação de locais de grande produção agrícola

---

<sup>21</sup> De acordo com José Carlos Ziliani, os termos “sertão”, “oeste” ou “espaços vazios” foram construções simbólicas “para representar determinados espaços, em geral desconhecidos ou conhecidos precariamente”. São lugares imaginados, construídos e postos em articulação com a colonização. Esse autor observa que a ideia do “sertão” surgiu para determinar o lugar do(s) outro(s), sempre de forma generalizante e homogeneizante. Essa determinação se dava de forma depreciativa e negativa sobre esses “locais”, na tentativa de concretizar o local de quem olha como o correto, o verdadeiro (Ziliani, 2010, p. 11-12). Gilmar Arruda referência que a ideia de sertão contribuiu para a formação da nova realidade que começava a se impor na organização espacial brasileira: o desenvolvimento urbano. A vida urbana tornar-se-ia o símbolo maior para os termos de comparação entre o “civilizado” e “incivilizado”. Foi a partir dessa nova realidade “que o outro termo ou mesmo o outro espaço que representava a esmagadora maioria do território do país, foi pensado” (Arruda, 2000, p. 18-19).

com os meios de escoamento para o mercado nacional e internacional. Além disso, daria ao governo paulista a possibilidade de aumentar a receita do estado, pois absorvia a produção de outros estados, como de Minas Gerais, do Paraná e do antigo Mato Grosso, sendo esta última a que analisaremos em seguida.

## **2. As propostas da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas em relação ao sistema ferroviário paulista**

As ferrovias terão um papel fundamental tanto para a concretização das outras duas diretrizes salientadas (agricultura e colonização), quanto para a dinamização econômica do estado de São Paulo. Para tanto, o governo estadual, com a SACOP, tenta criar um plano geral de viação para coordenar o desenvolvimento das empresas férreas, buscando inseri-las em suas diretrizes governamentais. Entre todas, uma delas terá um papel importante para a concretização desses planos que levariam São Paulo a um lugar importante diante do mercado internacional: a Estrada de Ferro Sorocabana<sup>22</sup>.

Tal importância fica expressa na fala do secretário da Agricultura em 1896:

O problema do povoamento do nosso solo, pelo estabelecimento de colônias está, pois, subordinado ao estabelecimento da viação férrea e precisa ser encarado de combinação com este, sendo ambos ao mesmo tempo resolvidos, para o que é necessária toda prudência, mas caminhando-se para sua solução sempre firme e seguidamente, na certeza do êxito mais completo e profícuo para o engrandecimento deste Estado. Este trabalho não cabe por certo dentro dos estreitos limites de uma administração. É tarefa para mais de uma geração. Mas será tanto mais depressa concluído quanto

---

<sup>22</sup> Usamos a denominação Sorocabana, para denominá-la em sentido amplo, uma vez que essa empresa mudará de nome no decorrer de sua existência, sendo Companhia Sorocabana (1874-1892), Companhia União Sorocabana e Ituana (1892-1903), Estrada de Ferro Sorocabana (1904), Sorocabana Railway Company (1907) e Estrada de Ferro Sorocabana novamente (1920). Contudo, aqui nos referimos a ela no momento em que era estatizada pelo governo paulista, quando foi utilizada como um dos principais elementos para concretizar as diretrizes governamentais da SACOP.

mais firmemente for seguido pelos Governos do estado, sem vacilações nem receios. (São Paulo, 1896b, p. 48)

Além disso, nessa apresentação, fica evidente também a preocupação com relação ao desenvolvimento de um plano férreo para todo o estado, pois somente assim teriam sucesso seus planos de empreendimento.

De modo geral, as ferrovias eram mundialmente associadas à ideia de progresso e modernidade, chegando ao Brasil com essa mesma ideia e a de civilidade (cf. Arruda, 2000; Hobsbawm, 2011; Castro, 1993; Campos, 2011, Hardman, 2006)<sup>23</sup>. Entretanto, as ferrovias paulistas foram construídas e projetadas para atender interesses de particulares. Mesmo com essa simbologia, o que imperou foram as implicações e os interesses econômicos, e, em alguns casos, as propostas políticas de ocupação humana do território, porém visando à dinamização econômica.

Em vista do início do processo de instauração das ferrovias no Brasil, cabe salientar que o governo não tinha capital suficiente para investir e demorou a ter adeptos e investidores no país. Assim, esse investimento deveria vir de fora. A fim de atrair tais investidores, ainda durante o governo imperial foi determinado que quem o fizesse, teria garantia do retorno de seus capitais investidos. Era, nas palavras de Castro, “um grande negócio, para nacionais e estrangeiros, construir estradas de ferro no Brasil”. De acordo com a pesquisadora, a partir da legislação de 1857, o governo passou a garantir juros sobre o custo estimado da ferrovia, entre 5% e 7%. Se a empresa tivesse déficit, receberia a diferença. Contudo, se o saldo fosse superior a 8%, a companhia repartiria os excedentes com o estado; se fosse superior a 12%, por três anos consecutivos, teria que reduzir as taxas cobradas. Além desse privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria garantia de privilégios para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas, carvão. A empresa contaria com o privilégio de zonas, através das quais ela teria o direito de explorar áreas vizinhas aos trilhos, de ambos os lados, e outra empresa ferroviária não poderia desenvolver qualquer atividade nessas áreas. Essas garantias e esses privilégios, cedidos por meio de concessões, poderiam ter a validade de 50 a 90 anos. Trans-

---

<sup>23</sup> Cabe observar que outras tecnologias também promoveram esse dito efeito de ligação com “civilidade e progresso”, simbolicamente trazido pelas ferrovias. Entre eles podemos citar, principalmente no caso do Brasil, o telégrafo (cf. Maciel, 1997).

corridos 30 anos, o governo tinha o direito de rever o contrato e reaver a ferrovia, podendo explorá-la, dar esse direito a outros concessionários ou renovar o contrato (Castro, 1979, p. 47-48)<sup>24</sup>.

No território de São Paulo, somente após a Proclamação da República é que se regulamentariam as concessões das empresas ferroviárias. Isso viria com a Lei n. 30, de 13 de junho de 1892. Em linhas gerais, essa lei estadual mantinha as concessões segundo o formato do período provincial, ou seja, quando uma empresa ferroviária gozava da exploração de uma zona territorial, seria a única que poderia realizar transporte ferroviário, além da garantia de juros (São Paulo, 1892c)<sup>25</sup>.

Nos anos posteriores a 1900, os secretários da Agricultura passariam a expressar seu interesse pelas ferrovias<sup>26</sup>. Primeiramente, porque elas eram responsáveis pela dinamização econômica do estado, sendo de sua alçada todo transporte dos produtos agrícolas, fonte de renda dos cofres públicos e também dos próprios políticos no caso de São Paulo, uma vez que os grandes fazendeiros eram também os representantes políticos, sendo de grande importância o controle do governo desse meio de transporte por meio de fiscalizações, que ficaram mais rigorosas a partir desse período.

<sup>24</sup> Essa legislação será muito discutida posteriormente pelo governo. Esses privilégios acabarão por atrair empresas nacionais e estrangeiras para explorar o ramo ferroviário, e os cofres públicos sofrerão com essas garantias. Ao analisar os relatórios do ministro do Império nos anos que antecedem essa legislação de garantia de juros, notamos que eles, nos anos iniciais de 1850, chamam a atenção para a falta de interesse de investidores para esse empreendimento (Ministério do Império, 1850-1853). Já, no ano de 1854, descrevem-se as primeiras tentativas de construções ferroviárias e a relação do levantamento de capital na Inglaterra para sua realização (Ministério do Império, 1854, p. 44-46). Nos anos posteriores, a partir de 1860 até a década de 1870, podemos notar a rápida evolução do sistema ferroviário do país (Ministério da Agricultura, 1860-1870).

<sup>25</sup> Já apareceria, a partir dessa lei, uma tentativa de controle e intervenção, por parte do governo, na viação férrea do estado, uma vez que essa lei lhe dava o direito de desapropriar uma empresa que não correspondesse aos planos de viação, construindo barracões, oficinas, estações, além de manter o fluxo contínuo e funcional de suas linhas.

<sup>26</sup> Notamos que, a partir desses anos iniciais da República, o governo passaria a eleger as ferrovias como um elemento estratégico de ligação com os sertões e de assegurar as fronteiras do país. As ferrovias representavam a ligação com a civilização. A chegada de suas linhas simbolizava a garantia de não estar mais no “inóspito”. A construção da ferrovia Noroeste do Brasil se deu nessa dinâmica (cf. Queiroz, 2004, p. 112; Ghirardello, 2002).

Visto isso, devemos nos atentar para a compreensão do início de uma intervenção governamental maior nas empresas ferroviárias. O café era o produto economicamente mais importante do estado de São Paulo e do país – afirmativa amplamente reiterada pela historiografia econômica e que dispensa comentário. Na verdade, a sua atividade exportadora era a atividade que mais gerava rendas para os cofres públicos (Fausto, 1989, p. 227-231). Por isso, na tentativa de estimular ainda mais e favorecer os cafeicultores, tentou-se inicialmente controlar a tarifa sobre esse produto. Contudo, nesse período o Brasil tentava se recuperar de uma crise econômica, a crise causada pelo chamado encilhamento. Portanto, baixar as tarifas dos produtos agrícolas era uma das medidas encontradas para reerguer a economia<sup>27</sup>.

Nesse período também começavam a se intensificar os problemas causados pelas concessões antigas, com garantia de juros e de zonas de exploração. Devemos recordar que, a essa altura, as grandes empresas ferroviárias paulistas já estavam consolidadas e expandindo seus trilhos. Em 1903, no Relatório da SACOP, o inspetor de Viação demonstra a necessidade de um planejamento geral de expansão da malha ferroviária no território de São Paulo. Segundo ele, havia uma competição desorganizada entre as grandes empresas ferroviárias. Afirma que, na construção das ferrovias paulistas, nunca “se observou um plano bem delineado, tendo em vista os interesses geraes do Estado e do país”. As companhias sempre “faziam o que bem entendiam”, para atingir as zonas onde teriam maiores lucros. Para ele, tal fato pode ser notado pela construção de diversos trechos secundários sem que a companhia ao menos tivesse terminado a linha-tronco proposta no contrato de concessão (São Paulo, 1903b, p. 84-85)<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> No Relatório da SACOP de 1900, inicia-se um estudo sobre os gastos das empresas ferroviárias, indo desde as despesas com obras da extensão de linhas, até com a madeira utilizada para o carvão. Nesse ano, também nos chama atenção a discussão sobre um possível controle tarifário das empresas férreas sobre os produtos agrícolas, principalmente o café. Alega-se que foi feito um estudo e os lucros das empresas estariam exorbitantes, podendo diminuir, assim, a tarifa aplicada sobre o café, sem prejudicar suas receitas (São Paulo, 1900b, p. 176-179).

<sup>28</sup> Ele cita o fato de a Companhia Paulista fazer com que as outras duas (Companhia Mogiana e Companhia Sorocabana) disputassem e gastassem grandes quantias de dinheiro para defender suas zonas de exploração, garantidas por lei. Isso, segundo ele, desestabilizou e afetou a proposta inicial dessas três empresas, que deveriam atingir os limites naturais do estado.

Segundo esse inspetor, somente um plano ferroviário geral solucionaria esse problema. Além disso, passa a discutir os problemas de se ter uma única empresa, ainda estrangeira, como responsável pela ligação de toda a produção do estado com o único meio exportador, o Porto de Santos. Havia a necessidade de um estudo para dar uma alternativa à hegemonia criada pelos ingleses da São Paulo Railway. A fim de dar uma possível solução, propõe que as três grandes ferrovias sigam os planos ferroviários gerais, atingindo o final proposto por suas linhas-tronco, ou seja, os limites naturais da fronteira do estado. Após isso, defende que a Companhia União Sorocabana e Ituana e a Companhia Mogiana deveriam seguir em direção ao litoral, cada uma para um porto respectivo: a primeira, para o de Cananeia, e a segunda, para o de São Sebastião e, possivelmente, para o de Santos (São Paulo, 1903b, p. 85-87).

O mesmo inspetor propõe então a solução para esses problemas: o resgate da Companhia União Sorocabana e Ituana, informando o secretário e o presidente do estado que o resgate seria possível já a partir de 1905. De acordo com sua proposta, as linhas dessa ferrovia serviriam uma região onde era possível o fomento da policultura e favorável a ele, o que levaria à valorização das terras devolutas pertencentes ao estado que eram limítrofes com o traçado da linha férrea. Além disso, em sua opinião, ao desapropriar e assumir o controle dessa empresa, o governo teria em mãos “um elemento capaz de facilitar o desenvolvimento da colonização em larga escala e de fomentar a prosperidade das várias indústrias que a região comportasse” (São Paulo, 1903b, p. 88-89).

Ainda levanta outra importante questão que o resgate solucionaria: o problema das tarifas. Nesse sentido, afirma que

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

Por fim, observa que uma empresa ferroviária do governo poderia regular as tarifas de forma racional. Como conclusão sobre a estatização dessa empresa, descreve que, em outros países, o máximo dos benefícios econômicos resultantes das estradas de ferro só são atingidos quando o

governo detém todo o sistema ferroviário ou, pelo menos, uma parte importante dele (São Paulo, 1903b, p. 90)<sup>29</sup>.

Essa não era a primeira vez que a temática fazia parte das discussões do governo. Em âmbito nacional, em anos anteriores, durante a Presidência de Campos Sales, com o início do Funding Loan, os problemas com as garantias de juros das empresas ferroviárias, que eram uma “sangria aos cofres públicos”, acirram-se ainda mais. Foi discutido e proposto nesse período o resgate das empresas ferroviárias estrangeiras que gozavam da garantia de juros de 7%. Para tal operação, um novo empréstimo externo foi obtido em 1901.

De acordo com Castro, a partir de 1901, começaram diversas e demoradas negociações entre o governo e essas empresas. Iniciou-se um processo de resgate de 12 ferrovias que gozavam dos 7% de juros como garantia. Como solução, foi diminuído ou determinado o fim da garantia de juros para a empresa que quisesse continuar explorando o serviço. Contudo, Castro demonstra que no Nordeste as empresas resgatadas foram todas arrendadas a uma única empresa: a Great Western. Essa empresa ferroviária abdicou da garantia de juros, mas aumentou suas linhas de pouco mais de 100 quilômetros para 1.000 quilômetros, tornando-se uma *merger*<sup>30</sup>. Concluindo, a pesquisadora nos atenta para um fato que também veremos em São Paulo: de que esses resgates demonstram que já havia um conflito de interesses nacionais com relação aos capitais externos. Nesse sentido, levanta a indagação de por que seria possível nesse setor a imposição de uma solução que atendia aos interesses do governo brasileiro. Respondendo seu próprio questionamento, afirma que, em vista das disputas entre os donos das empresas e o governo, é possível determinar que os interesses deste se opunham aos das empresas (Castro, 1979, p. 76-79).

Tais fatos nos levam a crer que, a partir desse período, o governo brasileiro passou a conceber as ferrovias de forma diferente. O que ve-

---

<sup>29</sup> Nesse sentido, segundo Maria de Fátima S. Moreira, após a união e com a expansão dos trilhos de ambos os ramais, a Companhia União Sorocabana e Ituana já se tornava uma empresa estratégica, pois ocupava uma grande extensão do território de São Paulo, além de ter, a partir de então, dois acessos à capital da província e ao Porto de Santos (Moreira, 2008, p. 50-51).

<sup>30</sup> De acordo com essa autora, processo semelhante ao dos Estados Unidos (Castro, 1979, p. 70).

mos nesse momento é uma mudança da própria ferrovia, como elemento estratégico. Como já elucidado, inicialmente se nota uma dificuldade para a construção das ferrovias, por ser um empreendimento com custos elevados. A única forma de atrair capitais seria dar diversos e inegáveis benefícios para quem as construísse. Logo, o que era solução passou a ser problema para os cofres públicos. Assim, se o governo detivesse o controle e guiasse as ferrovias segundo os seus interesses, teria a solução.

Nota-se também uma mudança na concepção da administração pública condizente a ferrovia, mais especificamente sobre a Sorocabana, que repercutirá em diversas ações futuras. Pouco a pouco, essa companhia ferroviária ganhará renome e importância perante o governo paulista. Como demonstraremos no raciocínio que se segue, a Sorocabana acabará se tornando uma das principais empresas, na concepção da SACOP, para a concretização de diversas propostas do governo, indo desde a ocupação territorial, passando pelo estímulo da policultura, até a possibilidade de levantamento de capital.

Dentro dessa dinâmica dos resgates das ferrovias e do que foi referência do anteriormente, a Companhia União Sorocabana e Ituana, em 1904, passa por uma liquidação forçada por dívidas e, devido ao seu mau funcionamento, vai a leilão. O governo federal, por ser seu principal credor, arremata a empresa. Em 1905, na tentativa de levar em frente as propostas de 1903, o governo paulista é aconselhado a comprar a Estrada de Ferro Sorocabana do governo federal<sup>31</sup>. “O preço foi de 65 mil contos de réis pago em ouro” e, para adquirir a quantia, foi feito um empréstimo no exterior (São Paulo, 1905b, p. 163). Inicia-se, a partir desse ano, o estreitamento das relações dessa empresa ferroviária com o governo paulista.

---

<sup>31</sup> Em vista dessa mudança e dessas negociações, podemos levantar diversas teorias sobre o porquê de o governo federal arrematar essa empresa ferroviária e vendê-la para o estado de São Paulo. O que nos parece mais plausível é que o governo federal, por ser o maior credor daquela empresa, era o mais interessado na negociação. Consideramos ainda o fato de que, nesse ano de 1905, a linha-tronco da Sorocabana teria terminado em Bauru. Essa mesma cidade foi determinada como ponto de partida para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; ao nosso entender, essa seria uma forma de ligar a cidade à capital e, conseqüentemente, levar um fluxo populacional para as linhas da Noroeste. Tal fato também interessaria ao governo paulista, pois seria a ligação com o estado de Mato Grosso. Porém, essa é apenas uma especulação.

Já os anos seguintes, 1906 e 1907, têm grande importância para as políticas voltadas às ferrovias. No cenário nacional, esses anos são marcados por uma política que daria prioridade para investimentos em ferrovias, portos, telégrafos, e incentivo à imigração. Há também a operação/política da valorização do café (cf. Delfim Netto, 2009). Essa política passou por diferentes etapas. Inicialmente, o governo federal e outros estados, como o Rio de Janeiro e Minas Gerais, foram chamados para participar dessa tentativa de valorização do café, porém se negaram; e o governo paulista acabou por ter que efetuar esse projeto sozinho<sup>32</sup>. O denominado Convênio de Taubaté, de 1906, visava à valorização do café no mercado externo. Para tanto, foi necessário que o governo paulista fizesse empréstimos, pois se comprometeu com a compra das sacas de café na tentativa de tirar o excedente do mercado e valorizar o produto (cf. Saes, 1986, p. 167-169; Castro, 1979, p. 93; Love, 1989, p. 67-68).

Entretanto, sem o apoio federal, os empréstimos não foram suficientes para manter o projeto de valorização. Em 1906, o governo se vê impedido a buscar novos financiamentos e decide, por fim, arrendar de forma proveitosa a Estrada de Ferro Sorocabana (Saes, 1986, p. 168). Existiram quatro propostas: da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, da São Paulo Railway e de Percival Farquhar (São Paulo, 1906d).

Como afirma Flávio Saes (1986), desde o processo de Fundin Loan e o denominado Convênio de Taubaté, houve incentivos para atrair capital estrangeiro e manter a taxa de câmbio estável. Isso favorecia a entrada de empresas e grupos estrangeiros a fim de investir no país. Consequentemente, Farquhar já teria um ponto positivo para esse arrendamento. Analisando o parecer da SACOP sobre as propostas, nota-se

---

<sup>32</sup> A bibliografia problematiza que o governo federal não achava viável economicamente o projeto paulista para elevar os preços do café. Entre algumas propostas de compreensão, demonstram que durante esse período as grandes instituições financeiras europeias passavam por uma crise, cortando investimentos. O protecionismo de produtos, em países periféricos (americanos, asiáticos), não era visto com bons olhos por essas instituições e pelos governos europeus. Assim, seria muito difícil levantar capital para esse tipo de proposta paulista. Contudo, cabe observar que o governo paulista teria feito um acordo com os governos de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, para se ajudarem, mas por fim não teriam cumprido, e o governo paulista teria, nessa primeira valorização, atuado por conta de seu próprio capital (cf. Love, 1989, p. 53-76; Fausto, 1989, p. 217-226; Delfim Netto, 2009).

logo no início pela fala do então secretário da Agricultura, Carlos Botelho, que as propostas desse empresário foram, de fato, as mais atrativas para o estado (São Paulo, 1906d, p. 16).

Esse arrendamento, além de garantir para o governo mais de £ 2.000.000, para dar continuidade à sua política de valorização do café, assegurou ainda o pagamento do serviço da dívida com o Dresdner Bank de £ 3.800.000, adquirida com a compra da ferrovia, mais 6% sobre o capital do governo, gasto com a construção de dois ramais, mais um pagamento de 25% sobre a quota de arrendamento. Ainda foi proposto pelo arrendatário que o governo se mantivesse como dono por meio de ações da empresa (São Paulo, 1906d, p. 16-21; Saes, 1986, p. 169).

A partir de então, surgiria a Sorocabana Railway Company, uma empresa acionária e aparentemente com grande capital. Por parte do estado, caberia nesse arrendamento o término das obras já iniciadas na linha, as quais viriam a ser concluídas nos anos subsequentes. Depois disso, essa empresa ferroviária ganharia destaque nos relatórios da SACOP.

Nos anos iniciais da concessão, os relatórios sempre referenciam o lado positivo do arrendamento. Em 1909, o secretário da Agricultura demonstra os enormes gastos com as obras garantidas na concessão, que praticamente triplicaram depois do arrendamento, levando os cofres da SACOP praticamente ao déficit. Nesse mesmo ano, para aumentar e facilitar sua fiscalização, a SACOP cria uma Comissão de Obras e Fiscalização para essa companhia (São Paulo, 1909b, p. LII)<sup>33</sup>.

Já nos anos que precedem a Primeira Guerra Mundial, o cenário das políticas ferroviárias em São Paulo muda. A fim de garantir melhor fiscalização, em 1913 a SACOP consegue criar o Plano Geral de Viação (São Paulo, 1913b, p. X-XII). Com o início do conflito mundial, o café passa novamente por uma crise no mercado externo, o que faz com que as empresas ferroviárias sofram uma diminuição em suas receitas, assim como o aumento do custo das mercadorias importadas básicas para o

---

<sup>33</sup> A SACOP demonstra maior preocupação com a Sorocabana em relação às demais empresas. A partir da valorização do café, as companhias ferroviárias passam a ser cada vez mais questionadas e cobradas para a redução das tarifas sobre o café, o que conseqüentemente leva a SACOP a questionar sobre o preço das tarifas sobre todos os produtos agrícolas do estado. Um plano de estudo sobre as tarifas é iniciado no ano de 1909, terminando dois anos depois, em 1911. A partir desse estudo, a SACOP consegue que as empresas baixem suas tarifas sobre os produtos agrícolas.

funcionamento dos trens, desde o carvão até a parte de maquinário. Conseqüentemente, a economia brasileira sente um abalo com o reflexo do conflito (Saes, 1986, p. 229-232). A Secretaria passa a fiscalizar rigorosamente os gastos das empresas ferroviárias, na tentativa de evitar o pagamento desnecessário da garantia de juros.

A partir de 1915, com um novo secretário da Agricultura, há uma mudança nos discursos e direcionamentos tomados, que será um reflexo do cenário nacional. Esse secretário, Candido N. Nogueira da Motta, passará a chamar a atenção para a exploração das riquezas brasileiras pelos estrangeiros, principalmente do estado de São Paulo. Conseqüentemente, a SACOP voltará seus olhares para os empreendimentos da Brazil Railway Company, a qual será arrendatária de um grande número de empresas ferroviárias nas regiões Sudeste e Sul do país.

Durante esses anos, as empresas que fazem parte dessa *holding* tiveram problemas econômicos e, com isso, problemas com o desempenho de suas atividades de transporte. Tais fatos reerguem um dilema e uma solução levantados alguns anos passados: o de estatização das empresas ferroviárias. Em resposta aos problemas com as empresas estrangeiras, principalmente às pertencentes à *holding* Brazil Railway Company, Candido N. Nogueira da Motta propõe a encampação de três ferrovias que, segundo ele, eram vitais para o desenvolvimento e política do estado: a Sorocabana Railway Company, a Estrada de Ferro Araraquara e a São Paulo Northern Railroad Company (arrendada pela *holding*). De acordo com o secretário da Agricultura, essas três ferrovias respondiam por áreas estratégicas e deveriam ser administradas pelo governo (São Paulo, 1915-1916b, p. XXXII-XXXV).

Nos anos que se seguem, as discussões da SACOP referentes à ferrovia giraram em torno da briga contra essa *holding*. Os problemas e discussões levaram à desapropriação de diversas ferrovias pertencentes ao grupo. A partir de 1919, a SACOP começa o processo que culminaria na estatização da grande maioria das ferrovias do território paulista, o que, contudo, não cabe à nossa análise. Nesse período, a Sorocabana voltaria para as mãos do governo de São Paulo<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Como descrito por Saes em suas conclusões, a Sorocabana se tornará, nos anos posteriores à década de 1920, uma repartição individual dentro da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o que nos leva a crer que essa ferrovia, de fato, será utilizada como reguladora para o sistema ferroviário paulista (cf. Saes, 1986).

Porém, a partir do que foi exposto, cabe-nos a compreensão do que, de fato, levou o governo paulista a romper o contrato de concessão com a Sorocabana Railway Company. Para tal, devemos compreender, em partes, o lado inverso ao estado, o da empresa ferroviária e como se deu sua relação com o governo, e qual foi o trajeto até o rompimento de concessão.

### 3. A Sorocabana e sua relação com o governo

Dando continuidade em nossa análise, antes de chegar às mãos do governo paulista como uma empresa ferroviária única, a Sorocabana passará por algumas reestruturações e mudanças: ela será o resultado da união de duas empresas, a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro e a Companhia Ituana de Estradas de Ferro (cf. Corrêa, 2014). Essas companhias, a fim de garantirem seu funcionamento e tornarem-se uma empresa mais forte, resolvem se unir em 1892, denominando-se Companhia União Sorocabana e Ituana (Moreira, 2008, p. 50).

Contudo, mesmo expandindo seus trilhos, a Companhia União Sorocabana e Ituana passava por momentos econômicos graves no início do século XX. Assim, como salientado, acaba sendo transferida ao governo da União em 1904. E, em 1905, o governo de São Paulo compra essa empresa do governo federal. Durante os anos 1905 e 1906, muda-se a administração da Estrada de Ferro Sorocabana. Nesses anos, passa a ser administrada por Alfredo Maia. Sob a sua administração, cria-se um planejamento de desenvolvimento para a empresa e o traçado de suas linhas férreas. Além disso, normatiza-se o tráfego, que causava problemas, e a entrega de mercadorias<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Alfredo Maia passa a ter o cargo de administrador dessa empresa férrea. De acordo com Ana Célia Castro, durante esse período (início do século XX), no Brasil, haveria uma mudança no formato administrativo das empresas de estradas de ferro. Essa mudança poderia ser percebida pela substituição de administradores/donos (diretores, superintendentes); ou seja, a substituição dos fazendeiros, ou de quem tivesse um grande número de ações, por profissionais destinados especificamente para tais cargos. Isso significaria a profissionalização e a criação de uma administração mais técnica para administrar essas empresas (Castro, 1979, p. 100-101). Nessa mesma direção, Perelman afirma que essa profissionalização administrativa tinha a intenção de manter os acionistas isolados das questões e dos problemas administrativos, dando total liberdade de ação para a empresa (Perelman, 1997, p. 58-62).

Os resultados positivos vieram em sequência à compra. O Relatório de 1906, apresentado pelo secretário da Agricultura, descreve positivamente a melhoria da empresa Sorocabana, chamando a atenção para o bom negócio realizado pelo governo e demonstrando a receita desse ano, que foi de 12.736:715\$070, com uma despesa de 7.019:207\$386, tendo um saldo de 5.717:507\$684 (São Paulo, 1906b, p. 209). Contudo, esse possível bom momento coincide com o período já exposto anteriormente, que levam a abertura de concessão dessa empresa ao interesse privado.

De todas as propostas, a que mais atraiu inicialmente o interesse do governo foi a de Percival Farquhar. Como salienta o fiscal dos contratos de concessão do governo, “a primeira vista, das quatro propostas consideradas, é esta, incontestavelmente a mais sedutora. Feito o contrato com esse proponente, a administração pública descansaria”. Entretanto, no final do parecer, o fiscal acaba desaprovando todas, e, na de Farquhar, ele aponta algumas coisas a serem melhoradas (São Paulo, 1906d, p. 16-21).

Tal proposta se torna interessante, pois, nos primeiros anos de 1900, o interesse da SACOP era de promover o desenvolvimento do estado de São Paulo, entre outros meios, através da ocupação do território – colonização e imigração –, do desenvolvimento da policultura, além do transporte e comunicação; e, nesse contrato de arrendamento da Sorocabana, estaria a chance de realizar esses objetivos sem despendendo do capital dos cofres públicos. Portanto, a proposta do grupo liderado por Farquhar foi a que mais correspondeu a essas intenções<sup>36</sup>.

Em linhas gerais, a proposta teria dois pontos de interesse para o governo paulista. O primeiro deles seria manter os projetos de prolongamentos e expansão do trajeto da linha para as fronteiras do estado. Porém, o arrendatário seria o responsável pelos estudos, que seriam feitos segundo seu interesse e necessidade, estipulando prazos para a entrega dos prolongamentos já em curso (Mackenzie, 1906, p. 5).

---

<sup>36</sup> Faziam parte desse grupo diversos empresários, entre eles Sir Willian von Horne, Minor C. Keith, Willian L. Bull, F.S. Pearson e Alexander Mackenzie, todos envolvidos com investimento em ferrovias e serviços públicos. Além destes, tornar-se-iam membros Minor Cooper Keith e Hector Legru, que era banqueiro em Paris e viera a conhecer Farquhar já em suas atuações no Brasil (Gauld, 2006, p. 137; Saes, 1986, p. 169).

Um segundo atrativo seria o pagamento da dívida com Dresdner Bank. Os arrendatários ainda emprestariam ao governo £ 800.000, “a juros de 5% e amortização de 1% ao ano, pagos semestralmente; tipo líquido de emissão 92%”, valor destinado à política de valorização do café. Ainda, como salientado, o governo manteria a participação e obteria um quarto do respectivo capital da empresa a ser criada pelo grupo, recebido em formato de ações ordinárias, dando ao governo o direito de participação na Diretoria da empresa. O arrendatário ainda se comprometeria a depositar em seu nome, no Tesouro do Estado, apólices do estado ou da União no valor de £ 1.000.000, como garantia de execução do contrato (Mackenzie, 1906, p. 5-7).

Já, sobre a referida proposta de colonização,

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

A colonização feita por particulares não era novidade para o governo e para a SACOP. Esse formato de parceria era apreciado e buscado pelo estado. Tal proposta ainda reverteria os lucros da venda de lotes para o governo. Esse grupo já demonstrava, desde o princípio, que a Sorocabana, se arrendada, se tornaria uma empresa com propósito muito além do transporte ferroviário, pelo menos na perspectiva do governo.

No entanto, ao analisar as propostas, o inspetor de Estradas de Ferro e Navegação faz uma contraproposta. Ao observá-la, podemos notar que uma das maiores preocupações do governo era o pagamento do empréstimo contraído para comprar a Sorocabana. O inspetor propõe, em vez de 60 anos de concessão, apenas 37 anos, tempo que o arrendatário demoraria para pagar o empréstimo ao Dresdner Bank. Além disso, teria imposto um empréstimo de £ 1.000.000, em vez de £ 800.000. O inspetor ainda propõe mais controle sobre os preços das tarifas, baseando-se sempre na Companhia Paulista (São Paulo, 1906d).

Mesmo se demonstrando favorável à proposta do grupo Farquhar, afirma que esse ainda não seria o melhor para o governo, que, assim,

deveria continuar gerindo a companhia ferroviária. Porém, no ano seguinte ao parecer de 1907, esses empresários teriam proposto ainda um empréstimo de £ 2.000.000, uma vez que o contrato da São Paulo Railway seria aceito por esta ter o maior poder aquisitivo e possibilidades de levantar capital para um possível empréstimo para o governo paulista. Aceito o tal empréstimo oferecido, o governo aceitaria o contrato de arrendamento da Sorocabana pelo grupo Farquhar (Castro, 1979, p. 93; Valentini, 2009, p. 101-102).

Assim, em 22 de maio de 1907, o governo de São Paulo cedia o arrendamento para Percival Farquhar e Hector Legru. Nesse documento, manteve-se a proposta feita, apresentada por Alexander Mackenzie. Sobre a colonização e expansão das linhas, também se manteve o proposto pelos arrendatários. Ainda, outro elemento do contrato deve ser referenciado. Os contratantes teriam isenção de impostos estaduais e municipais para o desenvolvimento de indústrias que viessem a construir, ao longo do trajeto da ferrovia, e de todos seus bens, pois estes seriam considerados bens do estado (Sorocabana, s.d., p. 32).

Visto isso, podemos afirmar que o contrato acabou ficando em um formato favorável aos arrendatários, mudando apenas algumas cláusulas de lugar ou dividindo-as. O grupo Farquhar conseguiu, enfim, a concessão de uma das mais importantes ferrovias do estado por 60 anos, tendo o governo de São Paulo como sócio, iniciando, nesse momento, as atividades da Sorocabana Railway Company.

Percival Farquhar, associado aos outros empresários, criou a *holding* Brazil Railway Company (BRC)<sup>37</sup>, da qual a Sorocabana Railway fará parte<sup>38</sup>. A BRC se estrutura no Brasil, aproveitando a dinâmica de atração

---

<sup>37</sup> Flávio Saes classifica a Brazil Railway Company como holding por “não operar diretamente nenhuma empresa concessionária de serviço público, mas simplesmente de possuir ações e obrigações de empresas concessionárias. Tal participação acionária lhe garantia a direção destas outras empresas” (Saes, 1988, p. 28).

<sup>38</sup> Por não fazer parte de nossa proposta de análise no presente artigo, sobre essa holding devemos apenas chamar a atenção para o fato de que sua administração era estruturada de forma peculiar para o período em São Paulo. Todas as suas empresas se relacionavam economicamente. O dinheiro não pertencia, assim, a uma única empresa, mas a todas. Um exemplo desse tipo de relação é o pagamento de obrigações e dívidas de uma empresa através dos lucros obtidos por meio de outra, ou quando se retirava o capital de uma, para expandir outras (cf. Corrêa, 2014; Saes, 1988, p. 29).

de capital estrangeiro para execução de algumas atividades e favorecer a política do café. Assim, em um cenário propício, Farquhar inicia os projetos de aquisição de empresas ferroviárias e também de outras atividades<sup>39</sup>.

Voltando nossa atenção à Sorocabana Railway, esta manterá suas atividades com características positivas nos primeiros anos de atuação. A primeira ação da nova administração foi manter o quadro funcional antigo. O administrador Alfredo Maia também manteve seu cargo na Diretoria da empresa como vice-presidente. Assim, mantiveram-se inicialmente os trabalhos de reestruturação material das linhas e dos prédios, já os prolongamentos ainda ficaram por conta do estado, como previsto no contrato de arrendamento (Sorocabana, 1907, p. 1-2).

Nos primeiros cinco anos de administração estrangeira, a Sorocabana Railway Company desempenharia suas atividades da forma esperada pelo governo paulista. Durante esses anos iniciais, a expansão da linha até os limites do estado com o Paraná foi terminada. Por sua vez, as obras da Brazil Railway Company nos estados do Sul do país expandiram as linhas até o limite do estado de São Paulo (Sorocabana, 1909, p. 2)<sup>40</sup>.

Até 1911, a Sorocabana Railway trabalharia em conjunto com os planejamentos e propostas da SACOP. Quando foi necessário, baixou-se o frete de diversos produtos agrícolas, transportaram-se produtos importados e pesquisadores gratuitamente, principalmente os voltados à pecuária. A pedido dessa Secretaria, a Sorocabana Railway Company foi a primeira, dentre as grandes, a criar os vagões-escola, voltados ao ensino técnico e divulgador da pecuária e agricultura voltada à policultura. Além disso, o transporte e a relocação de imigrantes também foram desempenhados pela companhia<sup>41</sup>. Contudo, em relação à colonização a ser

---

<sup>39</sup> Nesse momento já se estruturavam as bases para o desenvolvimento das atividades da holding que se desenvolveria fortemente nos estados do Sul do país. A Sorocabana Railway Company manteria contrato de tráfego mútuo com as ferrovias do Sul, praticamente desde o início dessa concessão (cf. Valentini, 2009).

<sup>40</sup> A partir de então, a Sorocabana Railway seria responsável por ligar a capital do estado, a cidade de São Paulo, além de outras localidades, aos estados do Sul. No dia 27 de dezembro de 1910, é assinado um contrato de tráfego mútuo e circulação recíproca de material rodante entre a Sorocabana, a São Paulo-Rio Grande e a Cie. Auxiliaire.

<sup>41</sup> Durante esse período, houve um aumento do tráfego de passageiros e uma tentativa de explorar o máximo dos ganhos e do que essa ferrovia poderia lucrar. Criaram-se os trens de passageiros noturnos, também para as viagens sentido Sul do país.

realizada por parte da Sorocabana, como proposto no contrato, nada foi desempenhado. Não houve, nos gastos da receita, qualquer menção à colonização (cf. Sorocabana, 1907-1911)<sup>42</sup>.

Durante esse período, nota-se que o governo de São Paulo atribuiu, pouco a pouco, uma carga de importância sobre essa ferrovia. Atribuiu-se a ela certo título de renome como empresa. Para o governo federal e o governo paulista, tratava-se de um empreendimento confiável<sup>43</sup>. A administração da Sorocabana Railway Company se valeria dessa importância, principalmente para atuar livremente nesses primeiros anos sem uma fiscalização mais acentuada, como acontecerá nos anos finais<sup>44</sup>. Não houve, nesses anos iniciais, a fiscalização e Tomada de Contas da SACOP, assegurada no contrato de concessão, favorecendo, aos poucos, a *holding*

---

Durante o ano de 1912, o relatório da empresa acusa um aumento de passageiros de 21,07%, em relação ao ano de 1911, e de 82,68%, em relação a 1907, atingindo o número de 1.426.398 passageiros. O transporte de mercadorias em toneladas também aumentaria. No ano de 1912, o Relatório do Tráfego demonstraria que teria um aumento de 25,54%, em relação ao ano de 1911, e de 72,19%, em relação ao de 1907. De acordo com os engenheiros fiscais, tal aumento se dava também graças ao tráfego mútuo com as ferrovias do Sul do país (Sorocabana, 1912, p. 28).

<sup>42</sup> Devemos aqui já pontuar que, a *holding* se empenhou em desenvolver tais atividades no Sul do país. Para mais informações, ver Valentini, 2009.

<sup>43</sup> Como empresa consolidada e confiável, a Sorocabana tinha crédito até mesmo com instituições financeiras. Como demonstra Delmir Valentini, ao procurar uma instituição financeira em Londres, a J. Henry Schroeder & Company, para levantar o empréstimo dos prometidos £ 2.000.000, Farquhar teria ouvido “que o crédito do Estado São Paulo era suficiente para amparar o empréstimo [...], que o valor potencial da Sorocabana era suficientemente conhecido” (Valentini, 2009, p. 102).

<sup>44</sup> Além disso, houve nesses anos iniciais uma série de pedidos de posse de pequenas estradas de ferro municipais, ligadas à própria Sorocabana, criadas com dinheiro municipal. Nesses processos, alegava-se quase sempre que nada poderia infligir os direitos dessa empresa quanto ao privilégio de zona dessas áreas. Nesse caso, essas pequenas estradas eram absorvidas pela linha da Sorocabana. Também nesse período inicial, propõe-se uma nova estação para São Paulo, a fim de demonstrar a importância da empresa na capital do estado. Cria um projeto de melhoria e estruturação da oficina de Sorocaba para produção e reparos. Ainda, inicia-se, também nesse período, um esforço para desenvolver a seção fluvial. Esta, que pouco aparece nos estudos que citam ou se debruçam sobre temáticas relacionadas à Sorocabana, mesmo em pequenas proporções, nesse período recebeu atenção de alguns estudos para estimular sua atividade. Sua receita, comparada à do transporte ferroviário, era bem inferior e, devido à estiagem dos rios, acabaria sendo praticamente abandonada posteriormente (Sorocabana, 1907-1911).

a designar junto à Sorocabana seu lugar no esquema administrativo da Brazil Railway Company: a de fonte de renda fixa<sup>45</sup>.

No entanto, de modo geral, já partir de 1912 e 1913, com o conflito iminente na Europa, o preço do café voltaria a decrescer, mesmo com a política de valorização, e uma crise econômica afetaria a receita das ferrovias. A primeira mudança que viria a recair sobre as empresas ferroviárias seria a proposta do governo de uma tarifa diferenciada para o café. Essa medida afetaria muito a receita das ferrovias, pois o café era o produto de maior importância econômica. Não apenas as ferrovias seriam afetadas com a queda do preço do café, mas toda a economia paulista, até mesmo do aparelho estatal. A Secretaria de Agricultura sofreria um corte em seus créditos, dificultando a atuação de suas propostas e seus planejamentos (São Paulo, 1915b–1916b). Todavia, mesmo com dificuldades financeiras, o governo paulista atuava em prol da Sorocabana, realizando suas obras de expansão de trilhos<sup>46</sup>.

Entretanto, aparentemente a Sorocabana Railway Company não foi inicialmente muito afetada por essa crise<sup>47</sup>. Porém, essa possível estabi-

---

<sup>45</sup> Nos anos seguintes, a renda da Sorocabana seria utilizada para cobrir problemas financeiros de outros empreendimentos do grupo.

<sup>46</sup> Cabe ressaltar que a SACOP teria grandes dificuldades para conseguir dar prosseguimento em suas propostas, devido à baixa de seus créditos para despesas. Durante alguns anos, nos *Relatórios anuais* (1909-1914), os secretários faziam menção aos problemas que os gastos com as obras da Sorocabana haviam causado na receita. De acordo com o Relatório de 1909, os gastos com “novas construções” na Estrada de Ferro Sorocabana, somente nesse ano, seriam no valor de 6.372:845\$076, e o crédito para isso era de 2.000:000\$000 (São Paulo, 1909b, p. LII). Até o ano de 1914, apareceria a preocupação com os gastos com as obras da Sorocabana e a baixa receita da Secretaria (São Paulo, 1909b-1914b).

<sup>47</sup> Isso se deve a uma mudança de posicionamento e estratégia administrativa. A partir do ano de 1911, de acordo com os relatórios do governo no “Memorial de rompimento de contrato de concessão”, a Sorocabana Railway Company passaria a atuar com o mínimo de gastos possíveis, visando ao maior lucro. Tal estratégia tinha a intenção de diminuir o número de pessoal trabalhando – mantendo-se apenas o essencial para o seu funcionamento – e da diminuição máxima de gastos com a manutenção da linha, explorando o máximo possível (São Paulo, 1920e, p. 23-31). Além dessa política de economia, mantendo apenas o essencial, não podemos descartar o fato de a própria região em que atuava a Sorocabana estar prosperando e aumentando o número de exploração da agricultura e de outras atividades, além da cafeeicultura (Sorocabana, 1917, p. 17). A Sorocabana também absorvia o tráfego dos produtos de outros estados, nos quais havia empreendimentos da *holding*, como a exploração madeireira no Sul, a Southern Brazil Lumber & Colonization Company,

lidade econômica era aparente, pois os acionistas não recebiam dividendos. Desde 1913, os lucros líquidos da Sorocabana não eram repassados para os debenturistas. Eram investidos em outros empreendimentos com pior situação econômica e/ou destinados a pagar dívidas e comprar ações de outras empresas (São Paulo, 1920e, p. 54-59)<sup>48</sup>. Além disso, a empresa será utilizada para levantar enormes quantias por meio de empréstimos em bancos estrangeiros, para financiar outras atividades da *holding*, indo desde o melhoramento de gado, passando por construção de hotéis, até mesmo pagar dividendo de acionistas de outras empresas da *holding* (Sorocabana, 1918a, p. 16-17)<sup>49</sup>.

Nos anos que se seguem, até 1917, essa empresa ainda gozará de seus privilégios e sua importância para continuar ampliando ainda mais a dependência das propostas da SACOP com sua atuação, e isso será correspondido. Tal fato pode ser confirmado, primeiramente, pelo grande número de concessões cedidas a ela, além de várias atribuições das propostas de estruturação do território do estado serem passadas à *holding*, como a da colonização, que não veio a ocorrer no estado de São Paulo, mas ocorreu no Sul (cf. Valentini, 2009). Além disso, podemos incluir o levantamento de verbas para o financiamento do plano de Valorização do Café<sup>50</sup>. Assim, notamos que esse empreendimento privado ocupou

---

e da pecuária, em Mato Grosso, principalmente da Brazil Land, Cattle and Packing Company (cf. Silva, 1999). A Sorocabana seria responsável pelo transporte da produção do grupo até Santos e para os centros consumidores paulistas. Com isso, sua receita se manteria mesmo em tempos de crise.

<sup>48</sup> De acordo com Luiz T. A. Pereira, engenheiro representante da Brazil Railway Company no Conselho Administrativo da Paulista, havia, de fato, um projeto no qual os lucros da Sorocabana eram revertidos e investidos nos outros empreendimentos (Valentini, 2009, p. 103).

<sup>49</sup> Foram realizados dois empréstimos com desconhecimento até mesmo do governo. Um, em 23 de fevereiro de 1912, de £ 4.000.000, contraído com o London County Westminster Bank, de Londres. E outro no mesmo banco, em 18 de março de 1915, de £ 1.500.000 (São Paulo, 1920e, p. 237-240).

<sup>50</sup> Dentro desse programa para elevar o preço do café, uma das propostas do governo tidas como solução era comprar e estocar esse produto. Por necessidade, criou-se um planejamento para construir armazéns. O governo, desde o início, demonstrou interesse em ceder concessão para tais construções e para a administração desses armazéns. Desde o início também, a Sorocabana Railway Company era cotada como a favorita para tal. Nesse momento, notamos de fato a importância e o renome que essa empresa representava para o governo, e também a utilização de sua reputação pelos arrendatários em benefício próprio, além de demonstrar a boa relação mantida entre o governo e a companhia (revista *Brazil-Ferro-Carril*, 1914, p. 43-45).

brechas e atuou no lugar do estado, sendo feito com consentimento do aparelho estatal.

Contudo, entre 1918 e 1919, a *holding* não tinha condições de manter suas diversas atividades econômicas e financeiras, estando praticamente falida. A SACOP, em vista da sua mudança de direcionamento, como já descrita anteriormente, que expressava a importância de retomar essa empresa para regular as demais, somada a certa pressão pública midiática e de membros do próprio governo republicano nacional, contrários à atuação da *holding* no país<sup>51</sup>, levará o governo paulista a ser obrigado a rever o contrato e rompê-lo<sup>52</sup>.

Assim, essa empresa havia mudado na concepção por parte do governo. Nesse sentido, em 1918, o governo de São Paulo romperia o contrato de concessão da Sorocabana Railway Company, reassumindo essa ferrovia no segundo semestre de 1919. O governo passou a criticar a empresa, principalmente, por seu formato administrativo e de gestão econômica. Nessa direção, o então presidente do estado se pronunciava:

Da Sorocabana que tem sahido as correias com que a *Brasilian Railway* tem procurado amarrar o feixe desconforme das estradas, que conseguiu arrendar, no seu plano fracassado de açambarcar a viação férrea do paiz, sem contar que para esse effeito aqui vieram certos agentes, preocupados unicamente em receitas e auferir lucros promptos, deixando a estrada em uma situação tal que só depois de alguns annos, e si tudo correr bem, voltará a ser o que era em mãos de Alfredo Maia. (São Paulo, 1920e, p. 241)

Já, no intuito de consolidar sua proposta de regular as empresas ferroviárias utilizando a Sorocabana, no ano de 1920, o governo paulista levantaria algumas acusações descritas como estelionato, abuso, prevari-

---

<sup>51</sup> Essa campanha midiática será feita por periódicos de grande impacto, como *O Estado de São Paulo* e o especializado em ferrovias *Brazil-Ferro-Carril*. Em linhas gerais criticavam a livre atuação da *holding*, alertando sobre o perigo que representava o grupo de empresários liderados por Percival Farquhar para a economia e política nacional (cf. Corrêa, 2014, p. 114-120).

<sup>52</sup> Podemos ainda afirmar que houve o que se pode chamar de “gota d’água”, o conflito na região do Contestado (cf. Valentini, 2009). Além desse conflito, houve também um grande número de mortos na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (empresa também parte da *holding*), que teve repercussão nos periódicos nacionais e internacionais, fatos que, com certeza, ajudaram a pressionar o governo paulista a repensar o plano de encampação proposto como solução pela SACOP.

cação e furto, que, contudo, não foram levadas para processo<sup>53</sup>. Em vista dessas acusações levantadas contra a Sorocabana Railway Company, o que podemos afirmar é que a SACOP cria uma situação favorável ao governo, como administrador do sistema ferroviário. Ou seja, ao acusar e deixar como culpada apenas a administração particular, a administração governamental se redime de assumir a culpa como participante das decisões tomadas por aquela empresa, justificando também suas ações como interventor no sistema ferroviário do estado nos anos subsequentes. Por fim, essa companhia ferroviária, no momento em que será administrada novamente pelo governo do estado, passará a ser gerida pela SACOP. Nos anos iniciais, como nos atenta Saes, tornar-se-á uma repartição dessa Secretaria, confirmando que de fato o interesse e as propostas da SACOP prevaleceram (cf. Saes, 1986).

## Considerações finais

Por fim, partimos das afirmações de Paulo Cimó Queiroz e Alcides Goularti Filho (2011), citadas na introdução deste trabalho, que afirmam que, ao realizar um estudo sobre um meio de transporte, devemos evitar a tendência em analisá-lo sob um ponto de vista puramente técnico, ou seja, como algo que sirva simplesmente para estabelecer ligações entre espaços distintos. Acreditamos demonstrar com este trabalho o que Queiroz chama de papel “ativo” dos meios de transporte.

Para tanto, abordamos em primeiro lugar como o governo de São Paulo desenvolveu sua administração em vista de suas propostas de estruturação do território. Com isso, notamos, por meio dos meandros do surgimento e desenvolvimento da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que o governo paulista (republicano) começaria a estruturar as políticas de desenvolvimento do estado, seguindo três grandes eixos temáticos: agricultura, colonização/imigração e transporte/comunicação.

Em vista dos meios de transporte, no caso a ferrovia, demonstramos como esta acabou ocupando o papel central para a possibilidade de

---

<sup>53</sup> Tal fato não seria novidade, ele se deu sobre o administrador da São Paulo Nothern Railroad Company, Paul Deleuze; contudo, este seria julgado e preso (cf. Silva, 2013).

desenvolvimento dos planejamentos e diretrizes da SACOP e de seu corpo técnico. Entretanto, a Secretaria acabou notando a importância de uma ferrovia em particular, a Estrada de Ferro Sorocabana. Com sua administração sendo feita pelo governo, seria possível regularizar e coordenar todas as outras, melhorando assim o controle do estado sobre os empreendimentos privados.

Contudo, como demonstramos, a administração do estado de São Paulo acabou favorecendo a atuação e execução de seus planejamentos por particulares. Durante muitos anos, grande parte da execução da estruturação do território de São Paulo foi feita por empresas privadas, como a *holding* Brazil Railway Company, que arrendou a Sorocabana e outras tantas ferrovias, paulistas e brasileiras. Tal formato administrativo possibilitou que um grupo estrangeiro dominasse quase a totalidade dos meios de transporte brasileiros.

Uma vez arrendada, a Sorocabana seria administrada pela Sorocabana Railway Company. Essa concessão, desde o início, teve suas peculiaridades. Como demonstramos, o governo de São Paulo tinha lugar na Diretoria da empresa. Além disso, essa concessão possibilitou o levantamento de capital em formato de empréstimo, para que o governo pudesse dar continuidade à sua proposta de Valorização do Café.

Como parte da Diretoria e com ajuda financeira, essa empresa ficaria por muitos anos sem ser fiscalizada. Além disso, como demonstrado, a Sorocabana acabaria desfrutando de grande importância, criada pelo próprio governo. O que acabaria servindo de moeda para que os arrendatários levantassem créditos e continuassem sua atuação sem fiscalização.

Ao longo dos primeiros anos, a Sorocabana Railway Company manteve suas atividades e propostas de arrendamento em ordem, seguindo as diretrizes propostas pela SACOP. No entanto, sem ter fiscalização, essa empresa foi pouco a pouco sendo utilizada como fonte financeira para a *holding* da qual fazia parte. Todavia, o cenário muda devido às crises econômicas que se abatem sobre o país, causadas pela Primeira Guerra Mundial e pelo próprio formato administrativo da companhia. O governo passou a questionar a viabilidade desse empreendimento que já não estava em boas condições econômicas, rompendo o contrato de concessão e reassumindo o controle da Sorocabana.

Nas mãos do Estado nos anos subsequentes, essa empresa aumentaria drasticamente seus lucros, tornando-se uma repartição da Secretaria de

Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Como repartição, cumpriria seu papel de reguladora, como o proposto, mantendo-se como empresa estatal durante mais da metade do século XX, o que valeria uma investigação futura.

De modo geral, durante o recorte temporal de nossa pesquisa, podemos afirmar que, no estado de São Paulo, a relação entre o poder público e o privado se deu em diversas esferas e estão intrinsecamente relacionadas. Desde a Proclamação da República, o que se concretizou como diretriz governamental foi guiado pelo interesse privado. Assim, ao longo dos anos iniciais republicanos, muitas vezes se inverteram as atuações. Aos moldes da República estadunidense, os empreendimentos privados acabaram atuando livremente e desenvolvendo suas atividades econômicas ocupando as brechas nas diretrizes governamentais. Em contrapartida, o estado se aproveitou disso, para atingir seus planejamentos e políticas, como a da valorização do café (cf. Carvalho, 2011).

## Fontes

### Fontes documentais

MACKENZIE, Alexander. *Proposta de arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana apresentada ao governo de São Paulo*, 1906.

MINISTÉRIO da Agricultura. *Relatórios anuais*, 1860–1870.

MINISTÉRIO do Império. *Relatórios anuais*, 1850–1854.

SÃO PAULO. *Exposição apresentada ao Dr. Jorge Tibiriçá pelo Dr. Prudente J. de Moraes Barros, 1º governador do estado, ao passar-lhe a administração no dia 18 de outubro de 1890*. São Paulo, 1890.

SÃO PAULO. *Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo*: requerimentos e ofícios diversos, 1894a, 1898a, 1900a–1920a.

SÃO PAULO. *Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas*: relatórios anuais, 1896b–1920b.

SÃO PAULO. *Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas*: relatório e parecer do arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana, 1906d.

SÃO PAULO. *Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. *Memorial de rescisão de contrato de arrendamento da Estrada de Ferro Sorocabana*, 1920e.

SOROCABANA. *Venda, arrendamento, prolongamento e construção da linha de Santos*, s.d.

SOROCABANA. *Relatórios anuais do engenheiro fiscal*, 1900–1920.

SOROCABANA. Sorocabana Railway Company. *Memorial de defesa contra acusações*, 1918a.

## Leis e decretos

- SÃO PAULO. Lei n. 15: orçando a receita e despesa do estado para o exercício de 1892 – 11 de novembro de 1891. In: *Leis e resoluções do estado de São Paulo*, 1891, p. 15-25.
- SÃO PAULO. Decreto n. 28: organiza as secretarias do Interior, da Justiça e da Agricultura, criadas pela Lei n. 15-11-1891 – 01 de março de 1892. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, n. 248, p. 2.273-2.274, 11 de março de 1892.
- SÃO PAULO. Lei n. 30: regula concessão de estradas de ferro no território do estado, 13 de junho de 1892. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, n. 326, 22 de junho de 1892c.

## Periódico

- REVISTA *Brazil-Ferro-Carril*, 1910-1919.

## Referências bibliográficas

- ARAUJO NETO, Adalberto Coutinho. *Entre a revolução e o corporativismo: a experiência sindical dos ferroviários da Sorocabana nos anos 30*. São Paulo: USP, 2006 (Dissertação de Mestrado em História da USP).
- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. São Paulo: EDUSC, 2000.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo: Melhoramentos, 1953.
- BERNARDINI, Sidney Piochi. *Construindo infraestrutura, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo estadual paulista (1892-1926)*. São Paulo: USP, 2007 (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo da USP).
- BOTARO, Luís Gustavo Martins. *Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)*. Assis: UNESP, 2015 (Dissertação de Mestrado em História da FCL-UNESP).
- CAMPOS, Cristina de. *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*. Campinas: Pontes, 2010.
- CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. *Território e cidades: projetos de representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011.
- CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

- CASTRO, Maria Ines Malta. *O preço do progresso*. Campinas: UNICAMP, 1993 (Dissertação de Mestrado em História da UNICAMP).
- CORREIA, Lucas Mariani. *A Sorocabana Railway Company: a relação de uma empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais (1907-1919)*. Assis: UNESP, 2014 (Dissertação de Mestrado em História da FCL-UNESP).
- DEBES, Célio. *A caminho do Oeste: história da Companhia Paulista de Estrada de Ferro*. São Paulo: Indústria Gráfica Bentivegna, 1968.
- DELFINO NETTO, Antônio. *O problema do café no Brasil*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.
- DIAS, José Roberto de Souza. *A E. F. Porto Alegre e Uruguaiana e a formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional, 1866-1920*. São Paulo: USP, 1981 (Tese de Doutorado em História da USP).
- DUCAN, Julian Smith. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- FAUSTO, Boris. *História geral da civilização brasileira*. Tomo III, v. 1. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- GARCIA, L. B. dos R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)*. Campinas: UNICAMP, 1992 (Tese de Doutorado em História da UNICAMP).
- GAULD, Charles A. *Farquhar: o último titã*. Trad. Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Cultura, 2006.
- GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.
- GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Editora da UFGD, 2011.
- GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2007.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- HOBBSAWM, Eric. *A era do capital*. São Paulo: Paz e Terra, 2011.
- HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Trad. Englê Malheiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984 (Coleção Estudos Brasileiros, v. 71).
- JENKS, L. H. *The migration of British capital to 1875*. London: Thomas Nelson and Sons Ltd, 1963.
- LOVE, Joseph. Autonomia e interdependência: São Paulo e a Federação brasileira, 1889-1937. In: FAUSTO, Boris. *História geral da civilização brasileira*. Tomo III, v. 1. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, p. 53-75.

- MACIEL, Laura Antunes. *A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da “Comissão Rondon”*. São Paulo: PUC-SP, 1997 (Tese de Doutorado em História da PUC-SP).
- MARICHAL, C. *La deuda externa de América Latina*. Madrid: Alianza, 1988.
- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminho da agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil, 1908-1940*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985 (Dissertação de Mestrado em História da UFRJ).
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Pontes, 1990.
- MATTOON JR., Robert. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo*. Yale University, 1971 (Tese de Doutorado).
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1984.
- MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.
- NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim da linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Rio de Janeiro: UFF, 2000 (Tese de Doutorado em História da UFF).
- PERELMAN, Michael. *El fin de la economía*. Barcelona: Ariel, 1997.
- PERISSINOTTO, Renato Monseff. Tradição e modernidade no state-building paulista durante a Primeira República (1889-1930). In: CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.). *História do estado de São Paulo: formação da unidade paulista*. V. 2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo Público do Estado de São Paulo/Imprensa Oficial, 2010, p. 207-231.
- PETRATTI, Palmira. *A instituição da The São Paulo (Brazilian) Railway Limited*. São Paulo: USP, 1977 (Dissertação de Mestrado em História da USP).
- PLATT, D. C. M. *Finance, trade and politics in British foreign policy, 1815-1914*. London: Clarendon Press, 1968.
- POSSAS, Lidia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos*. São Paulo: EDUSC, 2001.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Editora UFMS, 1997.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru/Campo Grande: EDUSC/Editora UFMS, 2004.
- RIPPY, J. Fred. *British investments in Latin America, 1822-1949*. Reimpr. Minnesota: University of Minnesota Press, 1966.
- RODRÍGUEZ, Carrasco Á. El ferrocarril y la economía en Brasil. In: SANZ FER-NÁNDEZ, J. *Los ferrocarriles en Iberoamérica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, p. 169-210.
- ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. *A Companhia de Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1890-1940*. São Paulo: USP, 1976 (Dissertação de Mestrado em História da USP).

- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos cafeeira*. São Paulo: HUCITEC, 1986.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). *Revista de História*. São Paulo, USP, n. 119, p. 23-42, 1988.
- SCHWARCZ, Lília Moritz. *História do Brasil nação: a abertura para o mundo (1889-1930)*. V. 3. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.
- SEGNINI, Lílina Petrilli. *Ferrovia e ferroviários*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.
- SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. *História da vida privada no Brasil: República – da belle époque à era do rádio*. V. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 7-48.
- SILVA, André Luiz da. *Um francês no interior paulista: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909-1916)*. Pelotas: UFPel, 2013 (Dissertação de Mestrado em História da UFPel).
- SILVA, Fernanda Ap. Henrique da. *Discursos de fundação: engenheiros e o progresso pelo interior de São Paulo (1890-1910)*. Assis: UNESP, 2012 (Dissertação de Mestrado em História da FCL-UNESP).
- SILVA, Luciana. *A atuação da companhia “Brasil Land, Cattle and packing CO” no leste sul mato-grossense*. Assis: UNESP, 1999 (Dissertação de Mestrado em História da FCL-UNESP).
- SUMMERHILL, W. R. *Order against progress. Government, foreign investment and railroads in Brazil, 1854-1913*. California: Stanford University Press, 2003.
- VALENTINI, Delmir José. *Atividades da Brazil Railway no Sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado (1906-1916)*. Porto Alegre: PUC-RS, 2009 (Tese de Doutorado em História da PUC-RS).
- ZALDUENDO, Eduardo A. *Libras y rieles*. Buenos Aires: El Coloquio, 1975.
- ZILIANI, José Carlos. *Colonização: táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso (1908-1960)*. Assis: UNESP, 2010 (Tese de Doutorado em História da FCL-UNESP).