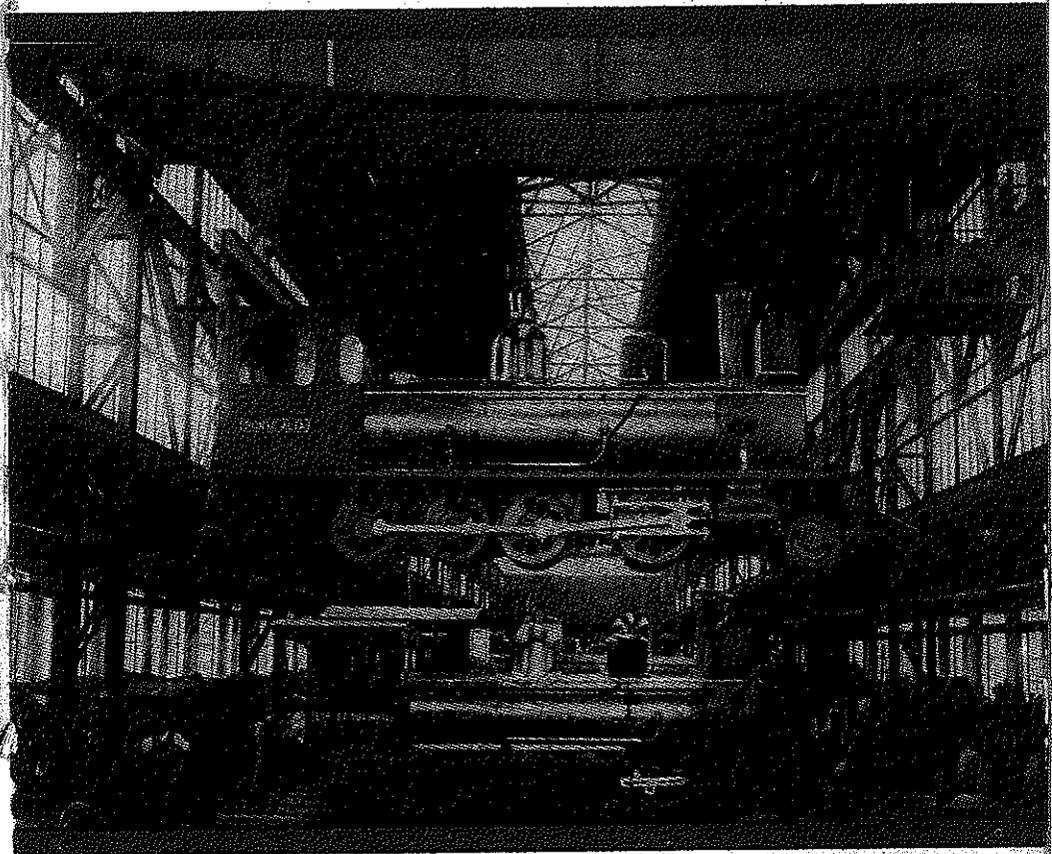


Flávio Azevedo Marques de Saes

AS FERROVIAS DE SÃO PAULO 1870-1940



HUCITEC/INL-MEC

SÃO PAULO 1870-1940

CAPÍTULO I

Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento das diretrizes das estradas de ferro

O estudo dos fatores determinantes da diretriz dada às ferrovias em São Paulo já encontrou explicações definitivas: as obras de Sérgio Milliet,⁽¹⁾ Pierre Monbeig,⁽²⁾ José Francisco de Camargo⁽³⁾ e Odilon Nogueira de Matos,⁽⁴⁾ entre outros estabelecem, sob diversas perspectivas, a estreita relação existente entre o desenvolvimento da produção de café o crescimento da população e as ferrovias em São Paulo. Estes três elementos caminham juntos a partir da segunda metade do século XIX; qualquer tentativa de explicar o desenvolvimento de um deles sem referência aos outros dois mostra-se incompleta. Tal motivo já seria suficiente para justificar a presença de um capítulo dedicado ao tema.

Entretanto, uma de nossas hipóteses de trabalho exige que a relação acima apresentada fique bastante clara: como procuramos testar a influência do declínio do trans-

(1) Costa e Silva, Sérgio Milliet, *Roteiro do Café e outros ensaios*. Coleção do Departamento de Cultura, São Paulo, 1939.

(2) Monbeig, Pierre. *Pionniers et Planteurs de São Paulo*. Librairie Armand Colin, Paris, 1952.

(3) Camargo, José Francisco. *Crescimento da População do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia*. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, São Paulo, 1952.

(4) Matos, Odilon Nogueira de. "A Evolução Ferroviária de São Paulo" in *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, 1944.

porte do produto de exportação — no caso, o café — sobre as ferrovias, faz-se necessário demonstrar, de início, a sua relevância para essas estradas de ferro.

Neste capítulo procuramos estudar o desenvolvimento conjunto de café, população e ferrovias sob duas formas. A primeira tenta relacionar os três elementos no tempo e no espaço por meio de dados estatísticos. Temos, dessa forma, a perspectiva mais ampla do movimento de café, população e ferrovias rumo ao Oeste de São Paulo. A segunda tentativa busca a evidência nas disputas que cercam o estabelecimento da diretriz dos prolongamentos das ferrovias. Os interesses — de zonas de São Paulo ou mesmo pessoais — envolvidos em tais disputas vêm confirmar, principalmente, a dependência entre café e ferrovias.

Uma terceira forma de estudar o mesmo problema consta do segundo capítulo deste trabalho: aí observamos a participação do café no volume de transporte realizado pelas estradas de ferro em estudo.

O DESENVOLVIMENTO DO CAFÉ E DAS FERROVIAS E O CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO

As estradas de ferro construídas na segunda metade do século XIX em São Paulo substituíram o antigo sistema de transporte: as tropas de mula. A incapacidade deste sistema para atender às crescentes necessidades da economia paulista mostra-se patente: por um lado, a capacidade limitada, o alto custo e a demora do transporte por mulas já estimulavam a busca de novas formas de superar o problema. Além disso, o estado precário das estradas de rodagem e, especificamente, a difícil descida da serra do Mar faziam mais nítida a fragilidade do transporte que sustentava a crescente economia paulista. (5)

(5) As referências às precárias condições do transporte em São Paulo repetem-se com frequência. Vejamos alguns exemplos: "Em geral, as vias de comunicação do interior da Província, tem o lastimável préstimo de incutir terror aos viajantes e fazer admirar a coragem de sua população". *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província no dia 5 de fevereiro de 1871*. Tipografia Americana, São Paulo, 1871, p. 91.

Tais fatos levam a admitir que a permanência do sistema de tropas de mula representaria obstáculo absoluto ao desenvolvimento do café rumo ao Oeste paulista. Monbeig indica a plausibilidade da hipótese levantada:

"O desenvolvimento da agricultura cafeeira em torno de Campinas e mesmo além coloca uma dupla dificuldade: era preciso vencer mais de 200 km em tropas de mulas e era preciso que o porto de Santos fosse equipado para a manutenção de uma tonelagem crescente. Um viajante alemão, Tschudi, notou, em 1860, que era impossível plantar além de Rio Claro pois a distância a vencer era muito grande. Alguns anos antes, em 1855, um governador do Estado calculou que 500.000 arrobas de gêneros exportáveis permaneciam no lugar de produção por causa do custo muito alto do transporte." (6)

"A viação na Província nem sequer é regular. Poucas senão raras, são as estradas que tenham sido feitas com observância dos preceitos da arte e nas condições precisas para facilidade de trânsito e duração das obras." *Relatório à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província*. O Ex.^{mo} Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Júnior em 2 de fevereiro de 1872. Tipografia Americana, São Paulo, 1871, p. 42.

"A economia paulista, a economia do planalto, quando se integrou na mundial, sofreu o impacto das dificuldades de transporte decorrentes, por um lado, da má conservação de todas as estradas e, por outro, dos obstáculos inerentes à descida da serra do Mar que, para os recursos da época, era vencida com dificuldade". Petrone, Maria Thereza S., *A Lavourea Canavieira em São Paulo. Expansão e Declínio (1765-1851)*. Difusão Européia do Livro, S. Paulo, 1968, p. 187.

"Seria demasiado longo e levaria a nos afastar dos nossos objetivos em relação ao problema do transporte do algodão, a descrição do estado precário de conservação em que se encontravam em geral as estradas da Província.

A frequência das reclamações sobre o estado precário das vias frequentemente interrompidas pelos lamaçais produzidos pelas chuvas, pela queda de pontes, e até pela invasão da vegetação quando se negligenciavam por alguns anos os trabalhos de des-cortinamento, nos leva a admitir que o mau estado das estradas era situação normal. Essas condições que caracterizavam os meios de comunicações da época dificultavam o maior incremento da cultura do algodão, além da área central da província, nas regiões pioneiras, onde a precaridade dos investimentos financeiros poderia ter propiciado seu maior desenvolvimento." Canabrava, Alice P., *O Desenvolvimento da Cultura de Algodão na Província de São Paulo*. Gráfica Siqueira, São Paulo, 1951, p. 133/4.

(6) Monbeig, Pierre. *Op. cit.*, p. 86.

Se o custo do transporte impedia realmente a exportação de produtos do interior paulista, (7) podemos concluir que as ferrovias foram indispensáveis ao contínuo deslocamento do Café rumo ao Oeste. (8) Esta é uma das faces do problema. Ocupa a outra face a hipótese de que os interesses ligados ao café foram os propulsores diretos do desenvolvimento ferroviário. Efetivamente, salvo uma exceção, o vínculo ferrovia-café apresenta-se nítido. Tal vínculo acentua-se a partir de 1870 com a colonização do Oeste paulista:

“Essa conquista do espaço, e a colonização pelo café no Oeste paulista, processa-se num meio econômico e social mais complexo do que o prevalecente nas três décadas anteriores. Ao raiar a década dos 70 as tropas de mula for-

(7) Dois estudos enquadrados na “New Economic History” discutem, para o caso norte-americano, a hipótese de se as ferrovias teriam sido indispensáveis ao desenvolvimento. A eventual sugestão de se realizar tal estudo para o caso brasileiro parece-nos desprovido de maior sentido porque, entre outras objeções, o critério para julgar a “indispensabilidade” das ferrovias exige a comparação das estradas de ferro com um sistema de transporte alternativo; nos Estados Unidos já existia o sistema de canais que dava à navegação alguma condição de concorrer com as ferrovias. No caso de São Paulo, parece-nos ocioso querer comparar eficiência, custos e tarifas de ferrovias e de tropas de mulas. A ~~navegação fluvial em São Paulo surge depois das ferrovias, mas é efêmera e reduz-se a certas áreas do interior do Estado.~~ Sobre a controvérsia americana consultar: Fishlow, Albert. *American Railroad and the Transformation of Ante-Bellum Economy*. Harvard University Press, Cambridge, 1965; Fogel, Robert, W., *Railroads and American Economic Growth*. The Johns Hopkins Press, Baltimore, 1964.

(8) Sobre o custo de transporte do sistema de tropas, duas referências nos indicam o quanto podia constituir-se num obstáculo à circulação de mercadorias:

“Basta dizer que o transporte, que então se fazia por meio de tropas de muare, custava cerca de 440 réis por arroba de café, ao passo que pela via férrea a despesa poderia baixar a 140 réis, permitindo assim a economia de mais de 60% em benefício do produtor.” *R. C. P. E. F.* — 30/6/1918, Casa Vanorden, São Paulo, 1918, p. 6.

“Os preços dos meios de transporte foram também considerados muito onerosos para o algodão procedente dos municípios que só podiam se servir do transporte animal, mas apontou-se também a necessidade de dotar a província de melhores vias de comunicação e reduzir as tarifas das ferrovias.” Canabrava, Alice P., *O Desenvolvimento da Cultura de Algodão na Província de São Paulo*. Gráfica Siqueira, São Paulo, 1951, p. 259.

mam a infra-estrutura do sistema. Mas a irradiação dos cafezais criou enormes distâncias entre as lavouras e o porto de Santos, dificuldade a que se aliam o volume crescente das safras e o elevado preço do transporte animal. Este se tornou antieconômico. Em toda a região centro-sul os interesses do café exerceram pressão sobre as autoridades governamentais no sentido de uma legislação favorável à construção das ferrovias: em São Paulo, em grande parte, foi um investimento dos próprios fazendeiros de café (...). São todas estradas do café, orientadas pela localização das lavouras e pelos roteiros que levam ao porto de embarque em direção ao mercado exterior.” (9)

Entre as estradas objeto deste estudo encontramos, entretanto, uma que não teve no café a base para a sua organização: a Sorocabana surge para servir os produtores e comerciantes de algodão da área de Sorocaba:

“... a cultura se manteve graças, sobretudo, à ampla perspectiva de negócios que possuía Luís Mateus Maylasky, o fundador da estrada de ferro Sorocabana. Esta, em construção, dependia basicamente do transporte de algodão, o principal produto da zona.

Sabemos que em 1876 a ferrovia Sorocabana passou por crise muito grave em consequência da própria crise do algodão mas este havia se mantido, até então, se não em progresso, pelo menos com a vitalidade necessária para servir de base aos cálculos para a construção da estrada.” (10)

Como procuramos mostrar neste trabalho, mais tarde também a Sorocabana obtem do café a maior parte de sua receita. Dessa forma, Paulista, Mojiana e Sorocabana podem, com a ressalva acima, receber o rótulo de estradas do café.

O crescimento da população completa o quadro até aqui esboçado. Obviamente, para que novas lavouras pudessem produzir, fazia-se necessário supri-las de mão-de-obra. Mais

(9) Canabrava, Alice P., “A Grande Lavoura” in Holanda, Sérgio B., *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II — O Brasil Monárquico, 4.º volume. Declínio e Queda do Império*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, p. 92.

(10) Canabrava, Alice P., *O Desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo*. Gráfica Siqueira, São Paulo, 1951, p. 243/4.

uma vez, os cafeicultores criam as condições para que se obtivesse o contingente populacional suficiente. De particular relevância é a política de incentivo à imigração, já que os imigrantes representam, mesmo antes de 1888, parcela importante da mão-de-obra das fazendas de café. Também neste aspecto se manifesta a solidariedade das empresas ferroviárias com os agricultores: desde 1882, passagens gratuitas são fornecidas aos imigrantes, como meio de facilitar o deslocamento da mão-de-obra potencial para as zonas em que se fazia necessária. (11) Este fato vem, apenas, reafirmar o papel d'retor que os interesses cafeeiros exerciam na época. Monbeig observa com propriedade que:

"Até a última década, os grandes fazendeiros foram de algum modo os dirigentes de São Paulo, o interesse coletivo era confundido com o seu interesse de classe. Este fato sociológico se liga à geografia do movimento pioneiro. Os problemas de mão-de-obra e conseqüentemente o povoamento, o das vias de comunicação, o dos preços foram considerados e tratados antes de tudo em função dos interesses de fazendeiros; a marcha pioneira foi antes de mais nada o seu negócio." (12)

A primeira forma de confirmar as observações anteriores consiste em observar o caminho próximo que seguem café, população e ferrovias no tempo e no espaço. Para tornar possível esse estudo, utilizamos a divisão em zonas de São Paulo proposta por José Francisco de Camargo. Este autor identifica dez zonas em São Paulo com base, principalmente, na influência das ferrovias dominantes em cada zona. O confronto do desenvolvimento de café, população e ferrovias parte dos dados de população e de produção de café apresentado por J. F. Camargo, que reproduzimos nas Tabelas I.1 e I.2. Comparamos, então, tais dados com os mapas anexos que mostram o estado da rede

(11) "Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de imigrantes e suas bagagens. Nos trinta e cinco anos decorridos dessa época até 31 de dezembro de 1917, tem ela dado passagem em seus trens, muitos dos quais formados exclusivamente para esse fim, a 700.765 indivíduos, cujo transporte teria custado 3.445.334\$170 réis." R. C. P. E. F. — 30/6/1918, Casa Vanorden, São Paulo, 1918, p. 20.

(12) Monbeig, Pierre, *Op. cit.*, p. 123/4.

ferroviária nas datas em que temos os dados demográficos e de produção de café. Evidentemente, nossa conclusão não poderia diferir daquela já estabelecida. Nas palavras de Camargo:

"Pela observação verifica-se, no caso do Estado de São Paulo, existirem relações estreitas entre o impulso demográfico das suas diversas zonas, o seu desenvolvimento econômico e a expansão da via férrea." (13)

Tomemos, como ponto de partida, o ano de 1874. A primeira linha férrea fora inaugurada em 1867 (Santos a Jundiaí) e estabelecia a ligação fundamental do transporte paulista entre o porto e o planalto.

A população em 1874, ocupa de forma mais densa três zonas: a segunda (Vale do Paraíba), a terceira (Central) e a quarta (Mojiana): quase 80% dos habitantes de São Paulo aí estão. Evidentemente tal presença não é aleatória, mas deve-se ao fato de que nessas zonas também se concentra a produção de café. Embora não tenhamos os dados para o ano de 1874, podemos chegar à conclusão acima observando a tendência entre os anos de 1854 a 1886. A tendência declinante da produção na segunda zona, sobrepõem-se os extraordinários crescimentos verificados na terceira, quarta e quinta zona. Portanto, o primeiro vínculo já surge claramente: população e café seguem lado a lado. Se passarmos, agora, à análise do mapa completamos o quadro: as ferrovias buscaram exatamente as regiões de maior produção de café e população. (14) É claro que a zona da Capital (primeira) tinha de ser cortada pelas ferrovias como meio de atingir as áreas cafeeiras. Feita esta ressalva, a mera observação do mapa nos mostra a linha férrea que penetra a segunda zona a partir do Rio de Janeiro, servindo a mais antiga zona cafeeira; a terceira zona já está vendo uma verdadeira rede ferroviária se desenhar: Paulista, Ituana, Sorocabana e Mojiana inauguram no começo da década dos setenta os trechos iniciais de suas linhas; na quarta zona a Mojiana atinge o primeiro ponto

(13) Camargo, José Francisco. *Op. cit.*, p. 27.

(14) Para elaborar o mapa tomamos o ano de 1875 e não o de 1874 porque em 75 foram inaugurados trechos da Paulista, Mojiana e Ituana e Sorocabana que se correlacionam, claramente, muito mais com a população de 1874 do que com a de 1886.

Tabela I. 1 — POPULAÇÃO DE SÃO PAULO. NÚMERO DE HABITANTES POR ZONA

Ano		1854	1874	1886	1900	1920	1934	1940
Zona								
1.ª Zona		35.670	46.775	74.895	281.256	654.578	1.168.776	1.480.116
NORTE		123.948	251.603	335.922	405.334	484.699	476.534	472.305
CENTRAL		128.257	228.203	295.782	412.741	752.524	843.335	848.659
MODERNA		57.092	122.057	178.795	464.091	811.974	871.389	843.148
PAULISTA		21.889	69.614	133.697	275.079	530.257	599.842	576.775
ARRABOADA		—	16.347	33.151	148.400	583.771	879.532	943.832
7.ª Zona		—	—	—	7.815	136.454	618.990	856.506
ARRABOADA		—	30.370	71.903	118.905	341.754	599.661	724.017
9.ª Zona		23.432	40.065	54.805	80.820	134.227	148.365	175.272
10.ª Zona		26.861	32.300	42.430	85.167	161.950	226.903	259.686
Total		417.149	837.354	1.221.380	2.279.608	4.592.188	6.433.327	7.180.316

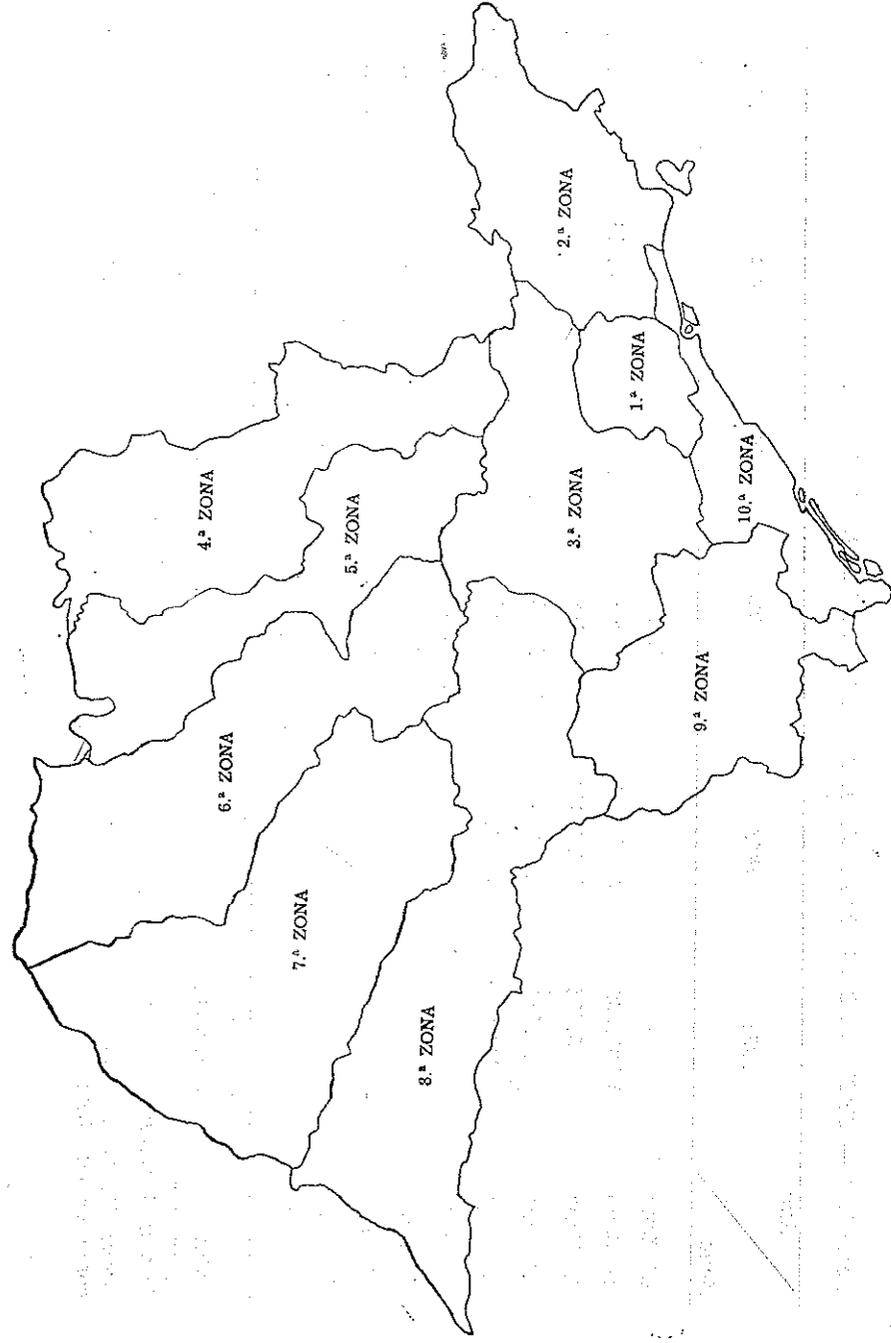
Fonte: Camargo, José Francisco. *Op. cit.*, vol. II, Tab. II e Tab. 22.

Tabela I. 2 — PRODUÇÃO DE CAFÉ DE SÃO PAULO. ARROBAS POR ZONAS

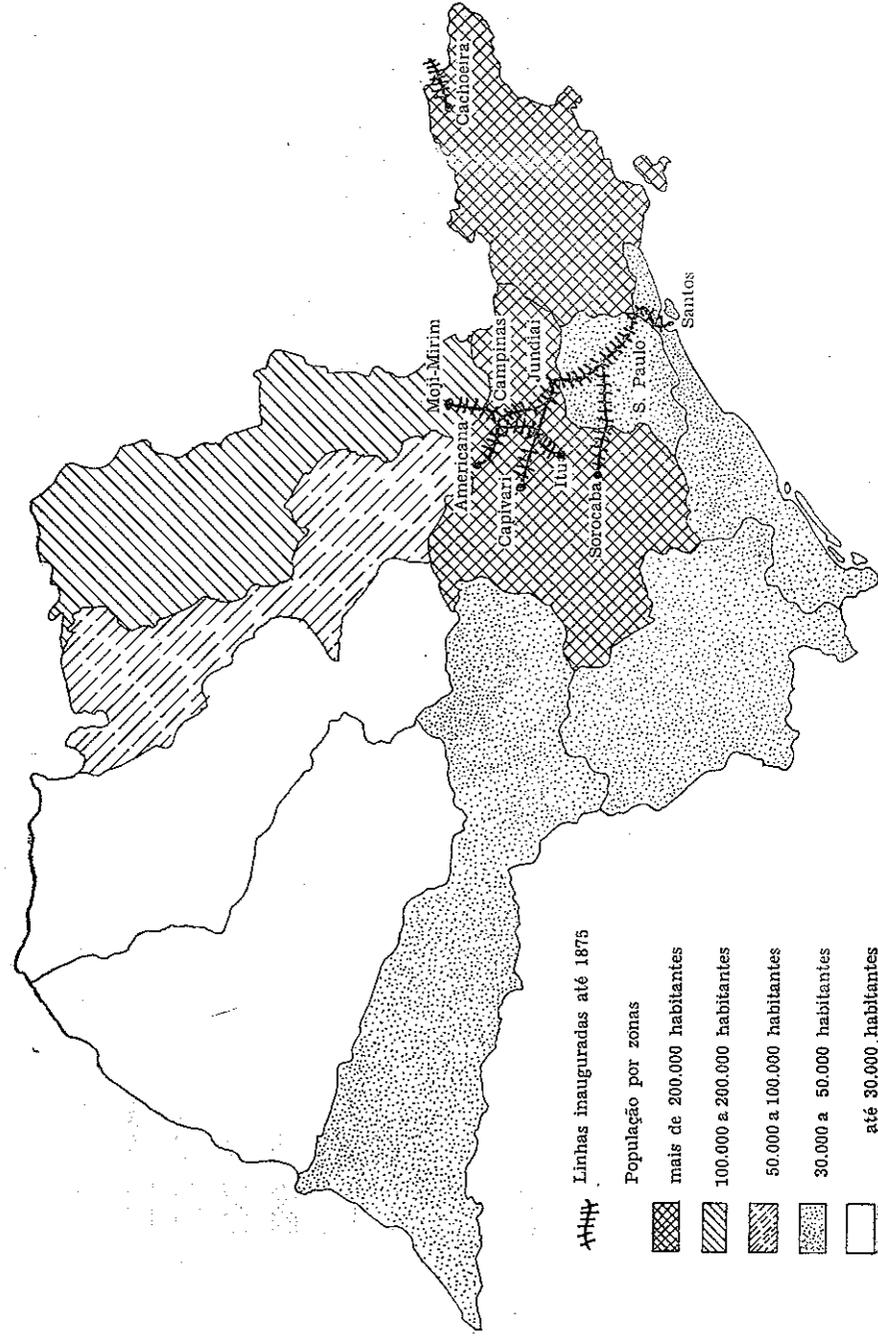
Ano		1854	1886	1905	1920	1934	1940
Zona							
1.ª Zona		—	—	8.275	1.007	1.220	465
NORTE		2.737.639	2.117.134	1.804.355	734.387	898.751	556.996
CENTRAL		525.296	4.795.850	4.490.684	2.271.763	3.669.253	1.937.219
MODERNA		81.750	2.366.599	2.145.312	8.850.184	8.973.764	9.080.156
PAULISTA		223.470	2.458.134	7.417.916	3.263.620	6.146.144	6.225.798
ARRABOADA		—	—	5.780.946	2.956.700	14.389.620	15.234.061
7.ª Zona		—	—	93.821	580.139	13.200.365	18.521.470
ARRABOADA		—	—	3.931.375	1.536.868	7.189.330	9.321.973
9.ª Zona		—	—	117.403	139.420	85.388	67.437
10.ª Zona		—	—	28.992	9.860	56.390	39.912
Total		3.579.035	12.371.613	35.819.079	20.243.948	54.610.225	60.985.487

Fonte: Camargo, José Francisco. *Op. cit.*, Vol. II, Tab. 62; Vol. III, Tabs. 107 e 108.

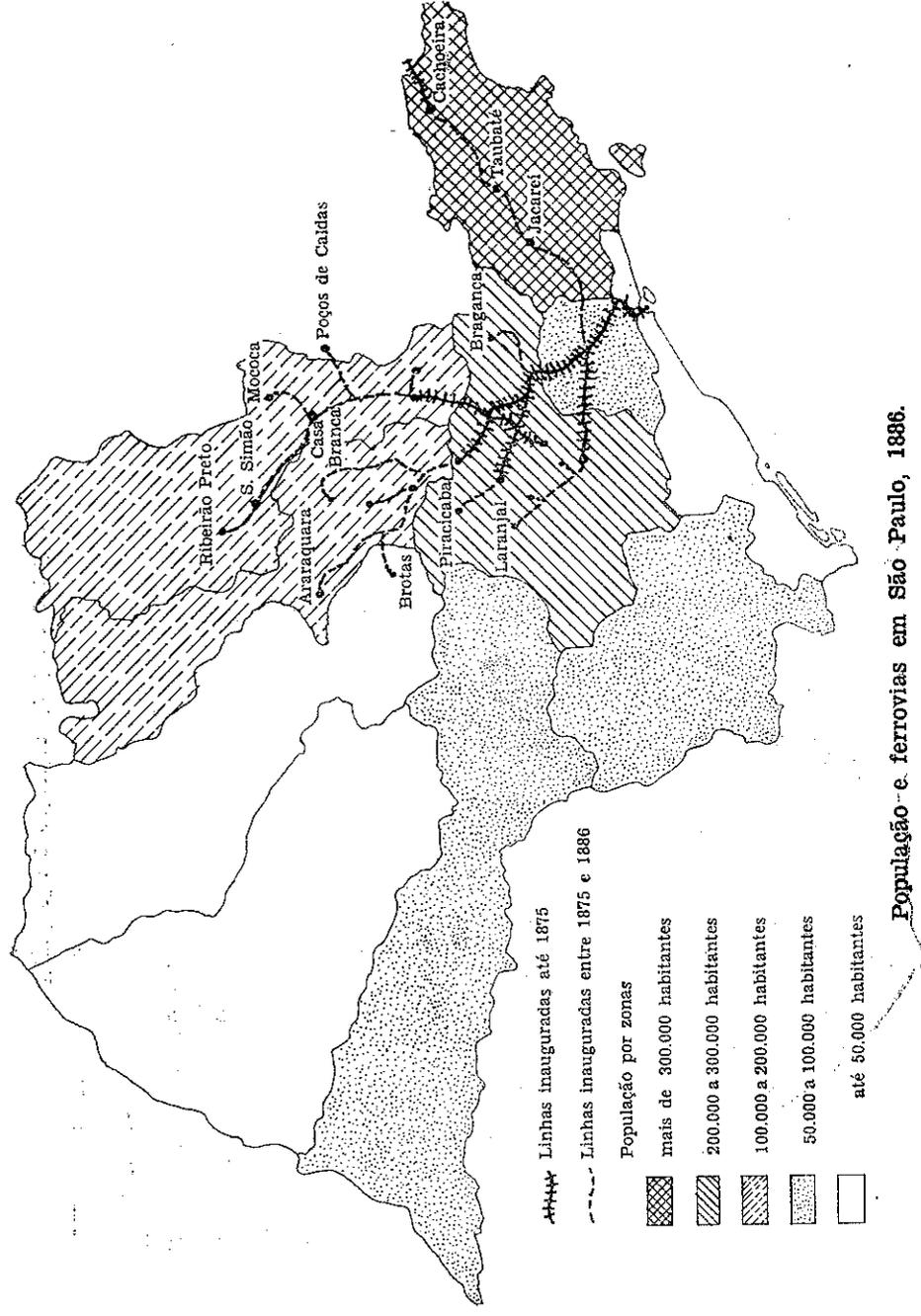
Nota: (1) O total dos anos 1854 e 1886 não corresponde à soma; parcelas referentes às outras Zonas, como segue: 1854: Outras: 10.600 arrobas; 1886: Outras: 633.596 arrobas.



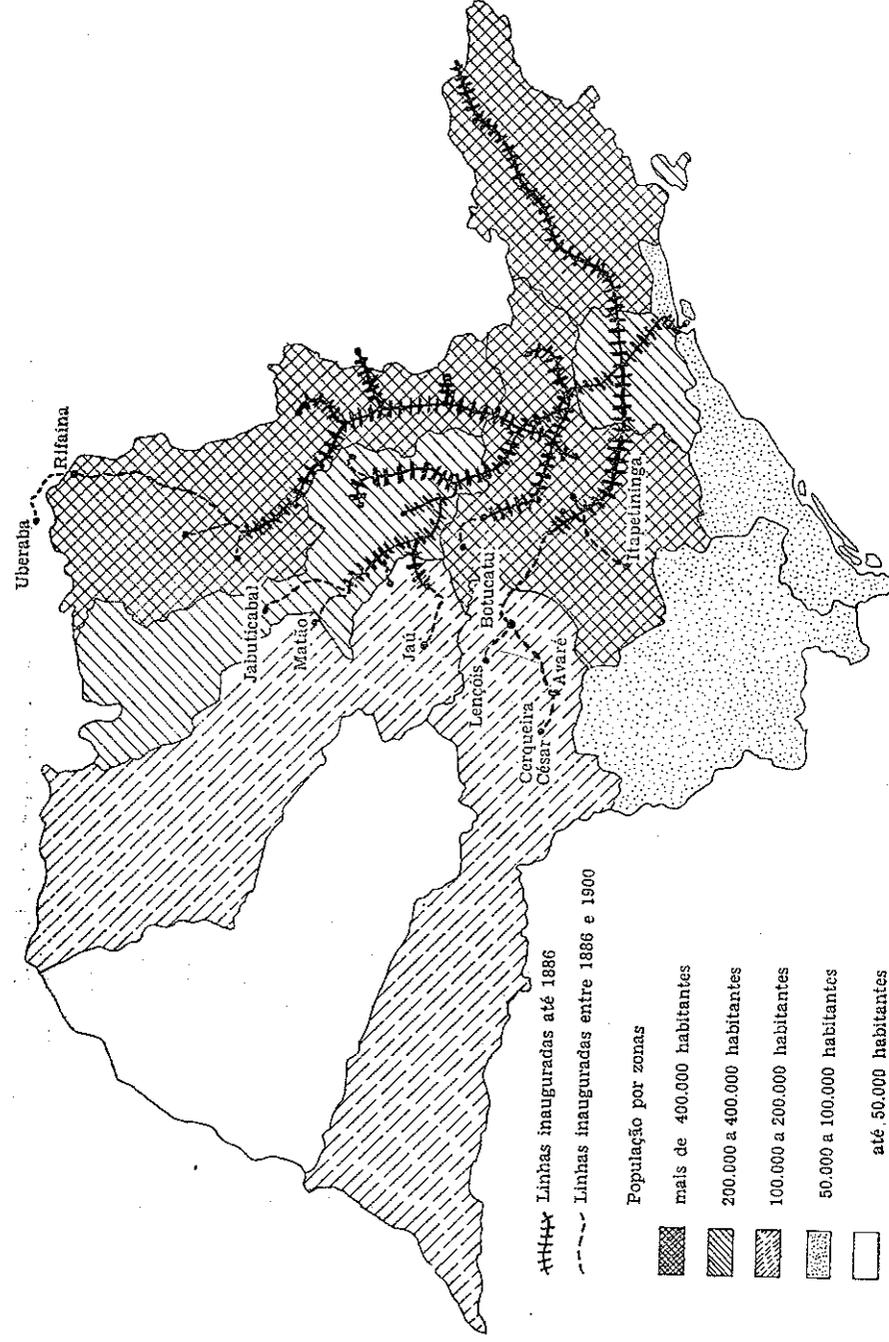
São Paulo: Divisão em zonas, conforme Camargo, J. F., Op. cit.



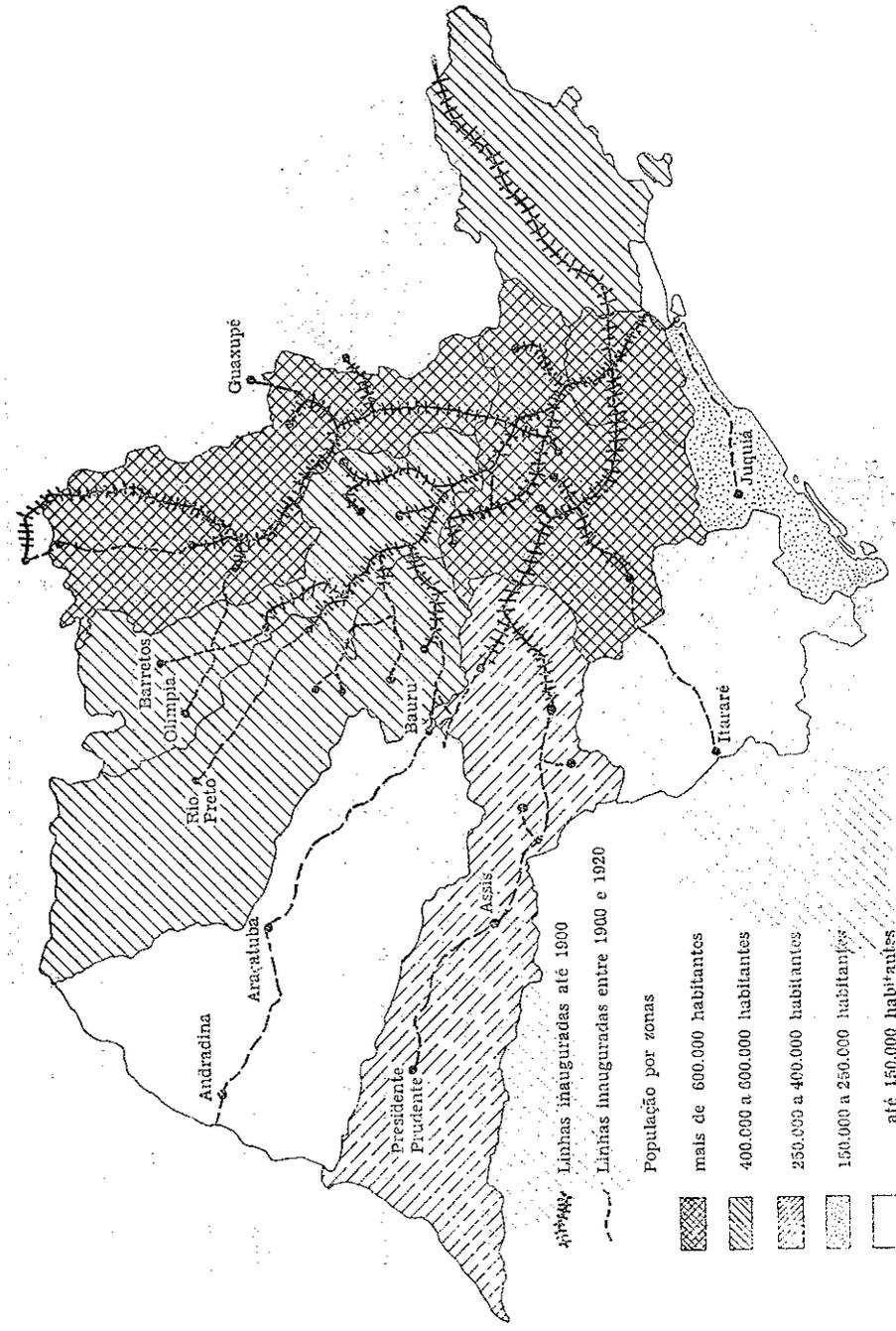
População e estradas de ferro em São Paulo, 1874.



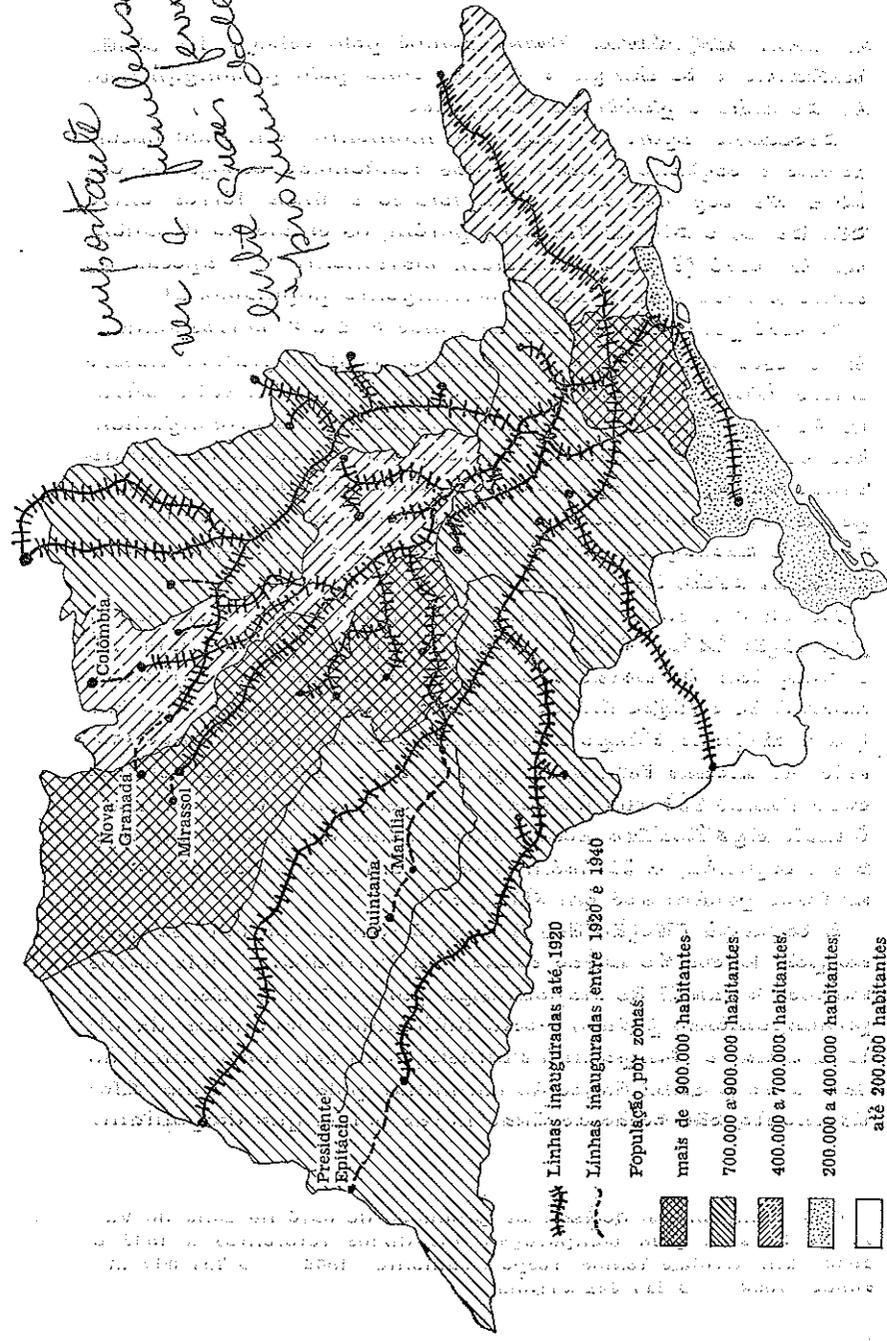
População e ferrovias em São Paulo, 1886.



População e estradas de ferro em São Paulo, 1900.



População e estradas de ferro em São Paulo, 1920.



População e estradas de ferro em São Paulo, 1940.

da linha Moji-Mirim. Como vemos pelo esboço, há ainda tendência a se atingir a quinta zona pelo prolongamento da Paulista a partir de Campinas.

Passemos, agora, ao segundo momento: em 1886 observamos a seqüência natural das tendências esboçadas em 1874. Na segunda zona completa-se a linha férrea entre São Paulo e Rio de Janeiro; porém, os sinais de decadência do café já se manifestam claramente, ⁽¹⁵⁾ apesar de ainda contar com o maior contingente populacional.

O café parte agora para as zonas 3, 4 e 5, correspondendo a esse movimento o crescimento demográfico nessas zonas. Como esperamos, nesse sentido também vai a estrada de ferro: na terceira zona, apenas alguns prolongamentos das linhas existentes; porém, na quarta e na quinta zonas começam a aparecer os "ramos" de linhas férreas a partir dos troncos básicos. Tais troncos são a linha de Rio Claro e Araraquara na quinta zona e a de Moji-Mirim e Ribeirão Preto na quarta.

De 1886 a 1900, o desenvolvimento de café, ferrovias e população indica duas direções distintas: por um lado há a conquista de novas áreas pelas ferrovias em seqüência natural às antigas linhas. Esse é o caso da quarta zona em que a Mojiana atinge a fronteira e penetra em Minas Gerais; da mesma forma, na quinta zona, a Paulista estende suas linhas até Jaboticabal. O crescimento da população é mais significativo nessas duas zonas do que na terceira e na segunda; e também o café tem nas zonas 4 e 5 os maiores produtores em São Paulo.

A segunda direção das linhas férreas no período se define pela busca de novas áreas: na Sorocabana, dois novos rumos: o ramal de Itapetininga para o Sul do Estado e o prolongamento para o Oeste indicando a conquista da oitava zona; a Companhia Paulista, com seu novo ramal de Jaú, abre possibilidades de caminhar pela sexta zona. Efectivamente, são essas as duas novas zonas que despontam:

(15) Admitimos o declínio da produção de café na zona do Vale do Paraíba pela comparação dos dados referentes a 1854 e 1886. Em arrobas temos, respectivamente: 1854 — 2.737.639 arrobas; 1886 — 2.117.134 arrobas.

em 1905 sua produção de café é superior à da decadente segunda zona; e, em 1900, sua população já ultrapassou a casa dos cem mil habitantes, embora não detenha grande parcela da população total do Estado. De qualquer forma, são índices de que o café caminha nesse sentido, levando junto o povoamento e as ferrovias.

O período de 1900 a 1920 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo. Todas as zonas conseguem o assentamento de um tronco ferroviário básico: a partir de então, somente ramais de importância secundária são construídos. Entretanto, parece surgir um fato novo na história das ferrovias paulistas, porque pelo menos um desses troncos corta áreas de escassa população. O caso mais nítido é o da sétima zona: a Noroeste do Brasil atinge a margem do rio Paraná em 1910; em 1900 essa zona tinha apenas 8.000 habitantes. Portanto, apesar de em 1920 a sétima zona já mostrar sinais de crescimento, podemos concluir que a construção da Noroeste se fez por áreas quase despovoadas.

O mesmo deve ter ocorrido, em menor grau, na oitava zona, em que a Sorocabana leva seus trilhos até Presidente Prudente. Entre os troncos construídos no período, cabe ressaltar ainda o ramal de Itararé que atravessa a zona 9 e a linha de Santos a Juquiá, ambas em áreas de pouca importância econômica (pelo menos em termos de produção de café). Portanto, parece-nos que entre 1900 e 1920 a estrada de ferro se coloca, em algumas áreas, à frente de café e da população. Por isso mesmo, o desempenho dessas estradas, como empresas, não poderia ser dos mais brilhantes, e justifica o caráter estatal de tais ferrovias.

O último período, de 1920 a 1940, apresenta apenas dois prolongamentos dignos de nota. O primeiro é a linha da Paulista que parte de Jaú, passa por Bauru e vai servir a zona de Marília. No caso, releva menos o vulto do empreendimento do que a importância da área atingida. O segundo é a conclusão da linha Mayrink—Santos de propriedade da São Paulo Railway entre São Paulo e Santos. No entanto, concebida na década de 1890 só consegue ser concluída na

Jornal Café

Est. 24

(importante!)

Ve caso p. ferrovias

observamos ao longo da parte 1920, porque houve a adferência do, dando indício de qd est

de 1930, e com pouco sucesso quanto ao objetivo pretendido. (16)

Quando a relação postulada de início — entre café, povoamento e ferrovias — já não cabe mais procurar identificá-la. A crise de 1930 e as posteriores transformações da economia paulista não conferem mais ao café o papel de elemento dinâmico. Indício desse fato é o crescimento populacional da primeira zona entre 1920 e 1940, como a primeira zona é constituída pela Capital e municípios vizinhos, a justificativa para este crescimento se encontra no processo de industrialização acelerado na década de 1930.

INTERESSES LOCAIS E INDIVIDUAIS E AS DIRETRIZES DAS RODOVIAS

Observamos, até aqui, como a estrada de ferro acompanha o café e a população em sua marcha para o Oeste paulista. Porém o fizemos em ampla perspectiva, apenas pela análise dos dados relevantes. Cabe agora chegar mais próximo da realidade para perceber em que medida os homens da época tinham clara a relação por nós levantada. Para tanto, buscamos a evidência necessária em algumas disputas sobre as diretrizes dos prolongamentos das linhas férreas. Tais disputas, ao ensejarem a apresentação de argumentos para a defesa de uma ou outra diretriz, revelam o julgamento que, na época, se fazia das estradas de ferro. De certa forma, obtemos por este meio a confirmação da hipótese inicial, pois, ao observar os argumentos apresentados, vemos claramente a veemência com que indivíduos ou representantes de zonas reclamam a aproximação da linha férrea para suas propriedades. A proximidade da linha férrea tem por objetivo reduzir o custo de transporte para os produtos agrícolas de exportação (em especial o café).

Entretanto, nas mesmas disputas, podemos observar a dependência das ferrovias para com o transporte de café.

(16) Voltaremos à discussão do problema de monopólio de transportes entre o planalto e o porto de Santos pela S. P. R. no último capítulo deste trabalho.

A luta para obter as concessões de certas linhas mostra claramente o empenho das empresas em alcançar zonas cafeeiras e a relativa indiferença ante a possibilidade de atingir zonas que não prometam, de imediato, grandes receitas. Talvez seja, em parte, justificável a crítica de Pereira da Silva às ferrovias:

“É incontestável que a viação férrea no Estado tem progredido bastante; mas o estudo minucioso dos fatos mostra bem que ela podia estar mais desenvolvida, se houvesse orientação mais patriótica das respectivas empresas, que se limitam a acompanhar o processo da agricultura — buscando a produção onde já existe, e negando sempre com oposição inaudita quaisquer vantagens aos produtores, mesmo com iniquidade manifesta, e exercendo prepotência a poder das riquezas que acumularam, até por meio de fretes ilegais e proveitos extorquidos ao público.” (17)

Pereira da Silva apresenta os motivos pelos quais o público se ressentiria dos serviços ferroviários. Mas também entre as empresas os conflitos existem. O presidente da Província reconhece e lamenta o surgimento de tais conflitos porque:

“Se todas as empresas houvessem seguido o ponto objetivo que tiveram em vista, e que constam das bases de sua incorporação, as quatro companhias organizadas em primeiro lugar — Paulista, Ituana, Sorocabana e Mojiana — poderiam tê-lo alcançado independente de lutas. A Paulista estenderia sua linha até Araraquara, prolongando-a depois até onde julgasse conveniente. A Ituana seguiria o Vale do Tietê. A Sorocabana procuraria Itapetininga e o Paranapanema, servindo àquelas fertilíssimas regiões por eles banhados. A Mojiana, depois de atingir ao seu objetivo, — o Rio Grande —, levaria seus trilhos até onde mais vantajoso lhe fosse.

Entre estas Companhias haveria acordo com a audiência do presidente da Província, sobre os ramais que, em regra geral, foram as causas das lutas e das questões.

(17) Pereira da Silva, Clodomiro. Política e Legislação de Estradas de Ferro. Primeira Parte. Volume I. Tip. Laemmert & Comp., São Paulo, 1904, p. 585.

Criou-se posteriormente a Companhia Rio Claro, que veio ficar colocada entre a Ituana e a Paulista, complicando o estado de coisas." (18)

O tipo de disputa entre as companhias (a busca de vantagens junto ao Governo) parece-nos decorrer, em parte, do monopólio que cada linha férrea desfrutava no Brasil. (19) Como já vimos, entre os direitos que as ferrovias obtinham quando da concessão de uma linha, havia o "privilégio de zona" que impedia a outra empresa estabelecer estações à distância de 30 quilômetros de cada lado da linha. Limitada, por esse modo, a concorrência direta que era possível (e, talvez, sem interesse), a ação das diretorias das empresas junto ao Governo com o fim de obter novas concessões surge como o meio de aumento da área de influência de uma empresa ferroviária. Por isso, não poucas vezes, o Governo se vê acusado de proteger determinadas empresas quando da concessão de novas linhas ou ramais.

Para comprovarmos estas observações, selecionamos dois momentos cruciais para o desenvolvimento do sistema ferroviário de São Paulo: o primeiro, no início da década de 1870 quando, já definida a linha de Jundiaí a Campinas, discute-se qual a diretriz mais conveniente para a linha que partisse de Campinas; o segundo momento situa-se em torno de 1880 quando se observa a polémica sobre a concessão da linha que, a partir de Rio Claro, fosse atingir São Carlos do Pinhal e Araraquara.

A chegada dos trilhos da Companhia Paulista a Campinas não assumiu o caráter de empreendimento definitivo: foi apenas um passo que, mesmo antes de completado, já

(18) Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Provincia Barão do Parnaíba no dia 17 de janeiro de 1887. Tipografia a Vapor de Jorge Seckler & Comp., São Paulo, 1887, p. 67.

(19) A tentativa de solucionar os conflitos entre as ferrovias levou ao estabelecimento de um monopólio legal pois:

"A Lei n.º 25 de 19 de março de 1887 fez terminar toda luta porque delimitou a respectiva zona às três estradas então existentes. Coube à Ituana a esquerda do rio Tietê, à Paulista a região compreendida pelos rios Tietê e Moji-Guaçu e à Mojiana a direita deste último grande curso d'água." Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Funitense referente ao ano de 1923. Casa Vanorden, São Paulo, s/d p. 4. Esta lei não foi, entretanto, plenamente cumprida pois a Paulista transpõe o rio Tietê em direção a Bauru no começo deste século.

exigia o estudo para futuros prolongamentos. Campos Sales acreditava na necessidade e na viabilidade de novas empresas:

"O vigor com que se desenvolve nesta província o espírito de associação vantajosamente iniciado com a incorporação da Companhia Paulista, convida ao estudo e exame dos meios que possam levar a obra do prolongamento da estrada de ferro até onde chegarem os nossos recursos.

É ponto incontrovertido que a estação desta linha ficará em Campinas só enquanto não for conhecida a possibilidade de levá-la adiante." (20)

Convém notar que para Campos Sales, nessa época, era também "ponto incontrovertido" o destino da linha férrea — daí o título do artigo "Estrada de Ferro Campinas ao Rio Claro". Na verdade, só um problema o preocupava:

"A questão, portanto, é saber-se se é já tempo de pensar em um cometimento maior do que aquele que por enquanto está nas vistas da Companhia Paulista; se é possível o levantamento de capitais para o prolongamento até o Rio Claro; se os capitais empregados terão as vantagens dos juros e a devida compensação nos lucros que aufera a lavoura." (21)

A forma definitiva como se colocava o problema do prolongamento para Rio Claro levanta os protestos dos fazendeiros da zona de Moji-Mirim. A *Gazeta de Campinas* parece ter sido o foro dos debates que se prolongam de 1869 a 1871. (22) Porém os argumentos econômicos dos represen-

(20) Campos Sales, M. F. "Estrada de Ferro de Campinas ao Rio Claro" in *Gazeta de Campinas* de 7/11/1869, p. 1/2.

(21) *Id.*, *Ibidem*.

(22) Os artigos abaixo indicados defendem, ora uma orientação, ora a outra: *Gazeta de Campinas* — 13/12/1869, "Estrada de ferro de Campinas—Rio Claro", p. 1; *Gazeta de Campinas* — 9/1/1870, "Prolongamento da estrada de ferro de Campinas," p. 1/2; *Gazeta de Campinas* — 20/1/1870, "Prolongamento da via férrea", p. 1; *Gazeta de Campinas* — 30/1/1870, "Estrada de Ferro de Campinas ao Rio Claro", p. 1; *Gazeta de Campinas* — 13/2/1870, "Prolongamento da Via Férrea", p. 1/2; *Gazeta de Campinas* — 27/7/1871, "Nova linha férrea", p. 2; *Gazeta de Campinas* — 24/8/1871, "As estradas de ferro e especialmente o projeto do Sr. Galvão", p. 1/2; *Gazeta de Campinas* — 13/8/1871, "As estradas de ferro e especialmente o projeto do Sr. Galvão", p. 1/2; *Gazeta de Campinas* — 24/8/1871, p. 1/2 e *Gazeta de Campinas* — 27/8/1871 p. 1/2 "As estradas de ferro e especialmente o pro-

tantes de Moji logo logo cedem lugar a defesas de caráter "emocional" como a que se segue:

"Tem-se tornado notável, que, em se falando em melhoramentos para o lado das povoações que confinam com a província de Minas, apareçam logo os senhores d'Oeste clamando contra esses projetos, com o intuito de evitar esses melhoramentos! Não sei que mal lhes causam esses melhoramentos, ou que mal lhes tenhamos nós causado, para, por todos os modos, pretenderem que não partilhem os benefícios do progresso, que estejamos sempre estacionários!" (23)

Evidentemente, o problema que gera tais disputas é a eventual impossibilidade de construir duas linhas. Se uma só linha fosse factível, então "o mal que esse melhoramento causaria" à outra zona seria evidente. Por isso, tentativas de conciliar interesses da zona de Moji com a de Rio Claro também não faltam. Ainda é Campos Sales que faz a síntese e comenta a proposta dos representantes de Moji:

"Sustentei, auxiliado por opiniões muito autorizadas, que a linha principal de nossa estrada deve prolongar-se de modo a tocar na cidade de Rio Claro, passando por Limeira. Demonstrei que é esta a direção mais natural, mais útil aos principais municípios agrícolas desta parte da província e conseqüentemente mais vantajosa aos interesses e créditos da linha.

Julio d'Arouce, em quem reconheço um amigo de subido mérito, constestou-me começando por pretender demonstrar que a estrada deve ser levada a Moji-Mirim, e concluindo por pedir um meio-termo entre a sua e a minha opinião; isto é, entendo afinal que depois de chegar ao rio dos Couros, três léguas aquém daquela cidade, deve a

projeto do Sr. Galvão"; *Gazeta de Campinas* — 21/9/1871, p. 1/2 e *Gazeta de Campinas* 24/9/1871, p. 1/2. "As estradas de ferro e especialmente o projeto do Sr. Galvão"; *Gazeta de Campinas* — 28/9/1871, p. 1/2; *Gazeta de Campinas* — 1/10/1871 e *Gazeta de Campinas* — 5/10/1871, p. 1/2, "As estradas de ferro e especialmente o projeto do Sr. Galvão"; *Gazeta de Campinas* — 12/10/1871, p. 1; *Gazeta de Campinas* — 19/10/1871, "Estradas de Ferro", p. 1.

(23) *Gazeta de Campinas* — 31/8/1871, p. 1. — Colaboração: "Estrada de Ferro de Campinas a Moji-Mirim e Casa Branca".

linha pender à esquerda, passar por Limeira e seguir em direção ao Rio Claro." (24)

Fica patente, pelo desenrolar dos debates, a inferioridade de Moji para encaminhar os fatos de acordo com seus interesses. Aos poucos abandonam a defesa da primeira posição, ou seja, aquela que garantia ser mais conveniente — construir a estrada para Moji do que para Rio Claro. A tentativa conciliatória discutida acima — a estrada que servisse ao mesmo tempo a Moji e a Rio Claro — continuava a receber a oposição do "Oeste" porque, ao alongar o percurso, elevaria também os fretes a pagar pelo transporte.

Nova proposta dos mojianos — agora admitindo uma estrada de bitola estreita para a zona de Moji — confirma o reconhecimento da prioridade dada à estrada do Rio Claro. Também esta proposta é alvo de críticas:

"... pretende-se levar de Campinas a Moji-Mirim um caminho de trilhos estreitos, de modo a despedir, de certa leitura, um ramal para o Amparo.

Não há razão nenhuma para se começar com esta modestia exagerada, que pode até acarretar prejuízos muito reais. Sem dúvida alguma que o movimento de cargas e de passageiros venceria desde logo este sistema de viação, pondo-o naturalmente de parte a fim de procurar o verdadeiro objetivo de todos os sonhos hoje.

E depois as dificuldades maiores neste gênero de transporte; os seus embaraços imagináveis e fáceis de prever, por último quem sabe as despesas mais pesadas e portanto os fretes mais caros trariam o desengano e o abandono de semelhante serviço." (25)

(24) Campos Sales, M. F. "Estrada de Ferro de Campinas ao Rio Claro" in *Gazeta de Campinas* — 30/1/1870, p. 1.

(25) Santos, Francisco Quirino dos. "Estradas de Ferro" in *Gazeta de Campinas* — 19/10/1871, p. 1/2. Quirino dos Santos levanta um problema que, mais tarde, gerou discussão: o da diversidade de bitolas. Para ele a bitola estreita (que, afinal prevaleceu) criaria obstáculos por sua menor capacidade de transporte. Entretanto, mais do que tal problema, a impossibilidade do tráfego múltiplo a exigir baldeações, contava contra a bitola estreita. Embora a questão de bitolas possa apresentar relevância em alguns casos, preferimos limitar-nos a esta referência, já que seu estudo nos levaria além dos objetivos do trabalho.

Paulista 16-5

Apesar das críticas, prevalece a estrada de bitola estreita para Moji-Mirim ao passo que para Rio Claro prolongou-se o tronco da Companhia Paulista com a mesma bitola de 1,60 m. Estes problemas foram resolvidos em 1872 e 1873; porém, já em fins de 1871, a possibilidade de concretizar as duas estradas parecia bastante grande. Depreendemos tal conclusão a partir do artigo de Campos Sales que parece pretender encerrar a polêmica:

"Acaba de ser sustentada na imprensa uma forte discussão com relação a este assunto de que por vezes temos nos ocupado. A luta se empenhou ainda desta vez no terreno da preferência sobre a diretriz que deva tomar a linha de prolongamento a partir de Campinas. De um lado sustentou-se que a cidade de Rio Claro deveria ser preferida como ponto objetivo, e de outro opinou-se pela maior vantagem que neste sentido oferece o município de Moji-Mirim.

A nossa opinião, embora sem muito peso no ânimo dos ilustres contendores, é que nestes termos a questão foi mal interreirada. Pretender tornar comum, embora até certo ponto, esta linha de prolongamento parece-me, pois, uma idéia pouco acertada.

São duas veredas distintas: uma deverá seguir pelo município de Moji-Mirim, cortando de futuro toda a zona de terras que se coloca à direita do rio Guaçu; outra se encaminhará para o Rio Claro, mais ao lado do município da Constituição, prolongando-se mais tarde em ramais que atravessem essa região imensa, a mais fértil talvez da província, entre os rios Guaçu e Tietê.

Há só uma diferença que convém assinalar. A produção atual da linha traçada para Rio Claro no nosso plano, comporta desde já uma estrada que, oferecendo presentemente grandes vantagens aos acionistas, torna ao mesmo tempo nominal a responsabilidade pelos juros garantidos pela província.

E outro tanto poder-se-á dizer da linha que se dirige a Moji-Mirim?

Mas, nem por isso nos devemos embaraçar com a questão da preferência. De parte a parte, cada um sustenta que pode realizar o seu prolongamento. A questão, pois, é de

mera possibilidade. Se as duas empresas acaso se puderem realizar simultaneamente, tanto melhor para a lavoura e o comércio da província." (26)

O longo trecho transcrito fornece elementos importantes para apoio à hipótese que temos em vista. Fica claro que a produção de uma certa zona deve ser o fator decisivo para a escolha de diretriz da ferrovia. E, nesse momento, a produção certamente de café. Porém, mais significativo é o fato de Campos Sales opor-se a qualquer impedimento para a construção da linha para Moji. É evidente que não podíamos esperar, na época, outra atitude. Entretanto, parece existir um motivo muito forte para Campos Sales adotar essa posição: se Moji produz e pode obter recursos para financiar a ferrovia, então o Governo não deve obstar tal empreendimento. Por outro lado, o fato de que no ano seguinte a zona de Moji consiga a concessão para a estrada de ferro demonstra o interesse e a capacidade de organização dos fazendeiros daquela área. Curiosamente, a incorporação da empresa para a construção da linha do Rio Claro foi bem mais acidentada do que a da Mojiana. Em parte, tal fato pode ser explicado pelo próprio interesse que esta linha gerava: o jogo de influências para conseguir a concessão acaba retardando a licença definitiva.

Já em 1870 organizou-se a Companhia d'Oeste com o objetivo de obter a concessão e construir a linha Campinas—Rio Claro. (27) Esta companhia será, entretanto, desfeita: a incapacidade de conseguir captar o elevado capital proposto (5.200.000\$000) e a demora do Governo em decidir a concessão da linha, acabam por obrigar o seu fechamento. (28)

Novas dificuldades aparecem quando, ante várias propostas para construir a estrada, surge ordem do Governo Imperial para a província sustar os estudos para firmar o

(26) Campos Sales, M. F. "Estrada de Ferro para o Oeste" in *Gazeta de Campinas* — 9/11/1871, p. 1.

(27) *Gazeta de Campinas* — 1/5/1870 — "Notícias — Rio Claro", p. 2.

(28) *Gazeta de Campinas* — 26/11/1871 — "Companhia do Oeste", p. 1; *Gazeta de Campinas* — 25/4/1872 — "Estrada do Oeste," p. 2.

contrato de concessão. (29) Agora, acusações dirigem-se ao Governo Imperial: a necessidade de autonomia da província e o possível "apadrinhamento" na concessão da linha Campinas—Rio Claro dão a tônica dos artigos do momento.

"As nossas palavras vêm a propósito da projetada Companhia do Oeste.

Quando estávamos em pé de fazer uma escolha acertada, veio ordem para se paralisarem todos os passos, porque o poder supremo ia intervir na questão e deu a senha para a marcha, como centro único de toda a ação possível no Brasil.

O que há, e o que naturalmente ocupa o empenho da nossa inimitável administração, é saber-se como e a quem deva ser distribuído o prêmio do privilégio." (30)

As acusações, sempre mais diretas, (31) acabam por colocar nomes dos possíveis contemplados:

"Geralemente se disse, e com boas razões, que o Gabinete tinha afiliado a quem queria fazer a doação da empresa.

Agora, depois de tão grande demora no estudo da intrincada questão, aí vem a circular do Ministério da Agricultura de 16 do corrente, aos presidentes, estabelecendo os princípios que devem prevenir os conflitos de competência entre os poderes gerais e os provinciais sobre a concessão de privilégio ou celebração de contratos para a construção de estradas de ferro.

A definição dos casos em que compete aos poderes gerais e provinciais a construção de tais estradas, pode ser de novo definida. *Depende isto da situação ou da boa dis-*

(29) O atraso na construção da linha para o Rio Claro provoca a reação da população de Limeira e Rio Claro, que envia representação ao Governo Imperial. *Gazeta de Campinas* — 15/12/1872 — "A estrada do Rio Claro", p. 1.

(30) *Gazeta de Campinas* — 7/11/1872, "Estrada do Oeste", p. 1.

(31) Compare-se, por exemplo, a nota anterior com o trecho seguinte: "Esse zelo do governo imperial em chamar a si a competência de conhecer e julgar a questão não significou o desejo de estudá-la convenientemente e decidí-la em atenção aos interesses públicos.

Se não é verdade, pelo menos correu com sólidos fundamentos o boato de pretender o ministro celebrar o contrato com pessoas altamente colocadas da Corte, a quem queria beneficiar." *Gazeta de Campinas* — 12/12/1872, "O Governo e a linha férrea do Rio Claro", p. 1.

posição em que se achar o Governo Imperial em relação a qualquer das províncias do Império ou a seus afilhados.

Não há dúvida, se em empresas de estradas de ferro aparecerem os Melo Moraes e Henrique Carvalho, ainda tem o governo pano para mangas; é senhor de fazer favores ou de pregar calotes." (32)

Entretanto, em fevereiro de 1873, as queixas da *Gazeta de Campinas* terminam porque o Governo Imperial deixa a decisão com a província:

"Fez-se a luz.

A decisão do Ministério da Agricultura, autorizando o presidente da Província a contratar o prolongamento da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, importa a solução definitiva da questão." (33)

Esta linha foi, finalmente, concedida à Companhia Paulista. (34) Entretanto, ficou nítido o interesse que despertava a estrada de ferro de uma zona que já produzia café em grande volume, reafirmando a dependência que as ferrovias tinham para com o café.

O outro momento escolhido para revelar tendências importantes é o da concessão da linha de Rio Claro a São Carlos e a Araraquara. A discórdia entre Governo Provincial e Companhia Paulista surge por causa do traçado proposto pela Paulista (já com a concessão da linha), que não seguia o estudado pelo Eng.º Pimenta Bueno, alguns anos antes, em trabalho realizado para a Província. (35) Ao observar os fatos da época, três conflitos emergem clara-

(32) *Gazeta de Campinas* — 23/1/1873 — "O Governo Imperial e as estradas de ferro", p. 1.

(33) Campos Sales, M. F. "Estrada do Oeste" in *Gazeta de Campinas* — 13/12/1873, p. 1.

(34) Apesar da certeza de lucro na nova linha de Campinas ao Rio Claro (ver R. C. P. E. F. — 20/2/1876, Tip. do Correio Paulistano, São Paulo, 1876, p. 24), alguns antigos acionistas da Companhia Paulista hesitavam em participar, com seus capitais, do novo empreendimento: "O que queremos com este artigo é pedir esclarecimentos, que mostrem claramente definida a posição dos acionistas, que não podem ou não querem concorrer para a nova empresa." *Gazeta de Campinas* — 1/5/1873, Seção Particular: "Estrada do Rio Claro", p. 1.

(35) Uma descrição dos eventos que marcam a disputa entre a Companhia Paulista e o Governo Provincial sobre o traçado desta linha é feita por Pinto, Adolfo A. *História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)*, Vanorden, S. Paulo, 1903. Como o autor es-

mente — primeiro, conflito entre empresas que querem reservar áreas de influência; segundo, conflito de interesses individuais e locais que procuram orientar a linha para próximo de suas propriedades; terceiro (o de menor importância para nós), conflito entre a imprensa conservadora e a liberal sobre as estradas de ferro que deve refletir o próprio conflito partidário.

O primeiro conflito — entre empresas — a própria diretoria da Companhia Paulista o revela:

“O presidente da Província opõe-se ao traçado da Companhia Paulista porque é preciso dar auxílio eficaz à Companhia Ituana, salvando-a das condições precárias em que se acha. Qual o recurso por ela descoberto?

É o de garantir-lhe o prolongamento natural de sua estrada de ferro a Brotas e Jaú.”⁽³⁶⁾

O presidente da Província, Laurindo de Brito, confirmava essa versão: como o Governo arcava com a garantia de juros para a Companhia Ituana era seu interesse promover a prosperidade da empresa como forma de eliminar o ônus para a Província. A oposição de Laurindo de Brito ao traçado da Paulista tinha, ainda, outro motivo: o virtual monopólio que aquela empresa teria dos transportes para o Oeste Paulista se prevalecesse o seu traçado:

“A Companhia Paulista no intuito de chamar a si toda a produção compreendida entre os rios Moji-Guaçu e Tietê, procurou tornar o Morro Pelado ponto obrigatório de seu traçado, e daí aproximar-se a Brotas para excluir a Companhia Ituana da concorrência a esse objetivo.”⁽³⁷⁾

“Assim ficaria a Companhia com o monopólio de quase toda a região do Oeste. Nenhuma outra empresa se aventuraria a construir estradas de ferro em prolongamento de qualquer das direções mencionadas, porque não encontraria renda para seus capitais.”⁽³⁸⁾

teve envolvido nos acontecimentos — acabou sendo um dos concessionários da linha após a desistência da Companhia Paulista —, seu depoimento deve ser encarado com reservas.

(36) R. C. P. E. F. — 29/8/1880, Tipografia do Correio Paulistano, S. Paulo, 1880, p. 5.

(37) *Correio Paulistano* — 3/8/1880, p. 1.

(38) *Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província Laurindo Abelardo de Brito no dia 13/1/1881*, Tip. a Vapor do Diário de Santos, Santos, 1881, p. 134.

O traçado preferido pelo Governo foi o definitivo, após a desistência da Companhia Paulista; entretanto, não foi tal mudança suficiente para garantir à Ituana a influência sobre Brotas e Jaú. Este fato traz à luz o segundo conflito que emerge por causa do prolongamento de Rio Claro a Araraquara: são os interesses pessoais que procuram definir a diretriz das ferrovias. Neste momento, tanto a *Gazeta de Campinas* quanto o *Correio Paulistano* acusam o Barão do Pinhal como responsável pelo embargo do traçado proposto pela Companhia Paulista. Lembremos que o traçado da Paulista aproximava a linha do Morro Pelado, ao passo que o Barão do Pinhal procura trazê-la para junto do Cuscuzeiro onde se encontram suas terras. A polêmica da época traz à tona a disputa:

“Seria um grande erro que cometer-se-ia, se para poupar uma légua de bom caminho a lavoura do Cuscuzeiro se dirigisse a estrada de ferro por um terreno impróprio, afastando-a de sua diretriz natural e da vila de Brotas, que dista seis léguas do Morro Pelado.

É verdade que por tal modo se removeria a linha férrea de junto da fazenda do sr. Barão do Pinhal; porém o caráter elevado e patriótico de s.ex.^a e o interesse revelado pela estrada de São Carlos não permitem supor que seja isso um dos móveis da questão.”⁽³⁹⁾

O *Correio Paulistano* revela menor sutileza no tratar o assunto:

“No dia 22 do mês findo foi batida na vila de São Carlos do Pinhal, a última estaca, simbolizando a conclusão do traçado.

Nesse ato, o ex.^{mo} sr. Barão do Pinhal, em breve alocução, saudou a Companhia Paulista e muitos outros cidadãos por ver realizado o traçado. Consta que, antes ou logo depois do fato mencionado, s.ex.^a secundado pelo ex.^{mo} sr. Visconde do Rio Claro, representara ao presidente da Província, contra grande parte do traçado que s.ex.^a reconhecera concluído.

Serão nobres, serão elevados os motivos que demoveram s.ex.^a a assim proceder?

Parece-nos que não.

(39) *Gazeta de Campinas* — 9/1/1880, Seção Industrial: “Prolongamento para S. Carlos do Pinhal”, p. 1/2.

Diz-se que s.ex.^a sempre manifestara desejos que o traçado passasse pelos campos do Cuscuzeiro, próximo dos quais estão situadas as fazendas do ex.^{mo} sr. Visconde do Rio Claro e seus filhos.” (40)

O Governo da Província, ao examinar a representação do Barão do Pinhal designou um engenheiro para o estudo dos traçados alternativos. Tal atitude basta para que o governo seja acusado de conivência com o Barão do Pinhal:

“Que os srs. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal representassem contra o alud. do traçado da Companhia Paulista, embora sem fundamento, ainda se compreende.

Mas que viessem dizer à administração o que esta devia fazer, oferecendo-lhe até o traçado que um engenheiro da confiança comum tinha de levantar para ser adotado pela Companhia Paulista, e que o presidente da Província se curvasse submisso à semelhante imposição — eis o que causou pasmo, ainda mesmo aos que já conheciam o atual administrador...

Não falta por isso quem diga que os embaraços levantados à Companhia Paulista nesta questão do prolongamento tem este alcance *sui generis*: fazer com que a mesma Companhia desista da empresa a que se propôs, deixando o campo aberto aos dois representantes ou a seus prepostos, que com a mesma facilidade que da presidência alcançaram tudo quanto pretenderam, obterão da assembleia provincial uma garantia de juros para o seu futuro contrato.” (41)

A desistência da Companhia Paulista segue-se nova concessão feita aos srs. Adolfo Augusto Pinto e Luís Augusto Pinto. Porém os opositores do Barão de Pinhal (42) vêm

(40) *Correio Paulistano* — 8/1/1880, Seção Livre: “O prolongamento da Estrada de Ferro Paulista e o Ex.^{mo} Sr. Barão do Pinhal”, p. 2.

(41) *Correio Paulistano* — 27/1/1880, p. 1.

(42) O primeiro argumento para o embargo do traçado da Paulista fora de que este iria absorver as zonas da influência naturais da Ituana: Brotas e Jau. No entanto, na concessão aos srs. A. A. Pinto e L. A. Pinto, Brotas e Jau são pontos de futuros ramais da nova estrada. O *Correio Paulistano* vê, nesse fato, a influência do Barão do Pinhal: “Não eram os direitos da Companhia Ituana, não era a repugnância de sua violação, que armava a caprichosa oposição de S.Ex.^a o Presidente da Província que-

Correio Paulistano — Conservadores.

nesta concessão apenas a forma de ele ficar afastado de uma empresa que, na realidade, era sua:

“Não há como contestar, que o Sr. do Pinhal é o grande suserano deste feudo, que se chama Província de São Paulo.

É preciso que perante sua vontade dobrem-se os poderes públicos, é forçoso que seus interesses sobrepujem as conveniências públicas, é necessário que seus caprichos passem antes de tudo.” (43)

Evidentemente, não nos interessa aqui julgar as atitudes das partes envolvidas nas disputas, nem qual das diretrizes teria sido a mais conveniente. Também não podemos, é óbvio, aceitar textualmente as críticas acima apresentadas. Na realidade, muitas dessas críticas devem emergir face ao terceiro conflito que havíamos anotado de início: o conflito entre liberais e conservadores. As disputas sobre ferrovias deviam servir muito bem às lutas “políticas” da época. A confirmação nos vem por meio do *Correio Paulistano* (ligado aos conservadores) que faz a réplica de artigo da *Constituinte* (jornal ligado aos liberais): toda a discussão gira em torno dos méritos de liberais e conservadores no desenvolvimento da viação férrea em São Paulo. (44)

O que nos importa dentro desta disputa é comprovar a hipótese antes enunciada: a diretriz das ferrovias, tanto ao nível local quanto ao nível de zonas, se via influenciada (ou talvez determinada) pelos interesses do café. Vale repetir a incisiva observação de Monbeig pois ela permite concluir este capítulo reafirmando que:

“O desenvolvimento das vias férreas não obedeceu a um plano sistemático; ele foi comandado pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes de café.” (45)

ria apenas corrigir o traçado da Companhia Paulista, segundo os interesses individuais de seus amigos, ou em favor destes afastar a concorrência daquela empresa”. *Correio Paulistano* — 3/8/1880, p. 1.

(43) *Correio Paulistano* — 4/3/1880, p. 1.

(44) *Correio Paulistano* — 29/1/1880, p. 1. O editorial deste dia serve como exemplo típico da disputa entre liberais e conservadores.

(45) Monbeig, Pierre. *Op. cit.*, p. 157.

Constituinte (jornal liberais)