

A COMPANHIA ESTRADA DE FERRO RIO CLARO E O PROJETO DE EXPANSÃO FERROVIÁRIA DA COMPANHIA PAULISTA

Guilherme Grandi*

Existe uma vasta bibliografia no campo da história econômica que focaliza a introdução do transporte ferroviário e suas conseqüências econômicas para a experiência de diversos países do globo. É notória a grande quantidade de trabalhos que desenvolvem estimativas a respeito dos impactos econômicos e sociais advindos da construção e operação das ferrovias. Muitos desses trabalhos discutem a participação do transporte ferroviário no PIB nacional e os benefícios econômicos e sociais gerados pela inovação no segmento de transporte. A abordagem predominante nesses trabalhos, denominada *the social saving approach*, vincula-se diretamente aos trabalhos clássicos sobre o sistema ferroviário norte-americano de autores como Robert Fogel e Albert Fishlow¹. John Coatsworth e William Summerhill também aplicam essa metodologia, em estudos sobre os impactos diretos e indiretos decorrentes do setor ferroviário em países como o México e o Brasil².

William Summerhill analisando as conseqüências da introdução das ferrovias no Brasil afirma que durante o século XIX a maioria das companhias ferroviárias não gozava de níveis altos de lucratividade. Apenas nas regiões onde o nível de renda era mais elevado havia maiores possibilidades de ganhos às empresas ferroviárias, como era o caso da região sudeste do Brasil³.

Este artigo analisa a trajetória de uma companhia ferroviária situada numa importante região cafeeira paulista: a Companhia Estrada de Ferro Rio Claro. Para alguns historiadores a Companhia Rio Claro foi o maior empreendimento jamais tentado pelos fazendeiros, situados além do município de Rio Claro, e que não contava com a política de dividendos garantidos pelo Governo. Summerhill argumenta que em 1887, ano em que a Companhia Rio

* Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Economia da UNESP/Araraquara.

¹ FOGEL, R. W. *The Union Pacific Railroad: A case in Premature Enterprise*. Baltimore, 1960; FISHLOW, A. *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*. Cambridge, Mass., 1965.

² COATSWORTH, J. H. *The Impact of Railroads on the Economic Development of Mexico, 1877-1910*. Phd. diss. , University of Wisconsin, 1972; SUMMERHILL, W. R. *Order Against Progress. Government, Foreign Investment, and Railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, California: Stanford University Press, 2003.

³ SUMMERHILL, W. R. "Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889". in John H. Coatsworth e Alan M. Taylor (eds). *Latin America and the World Economy Since 1800*. Cambridge, Mass., 1998, p. 390.

Claro conclui a extensão total de suas linhas, o transporte ferroviário de carga contabilizou uma economia de 78,4 milhões de mil-réis, equivalente a aproximadamente 12% do PIB brasileiro da época⁴.

Durante a segunda metade do século XIX a cultura cafeeira se expandiu por toda a região do oeste paulista. A partir de meados da década de 1870, fazendeiros locais exigiam que o Governo aprovasse a concessão de uma ferrovia que, passando pela região, minimizasse o custo do transporte de suas produções agrícolas. Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, e José Estanislau de Melo Oliveira, o Visconde de Rio Claro, pertencentes à mesma oligarquia local, também pressionavam o Governo e conseguiram influenciar decisivamente na determinação do traçado da ferrovia em direção as suas propriedades e a vasta região compreendida entre os municípios de Rio Claro e Araraquara⁵. Desde a aprovação da concessão da ferrovia no início da década de 1880 até os anos 1890, o empreendimento foi alvo de disputa entre diversos grupos nacionais e estrangeiros que manifestavam interesses políticos e econômicos em torno do traçado e, principalmente, dos lucros que a localização estratégica da Companhia nas promissoras terras do oeste paulista garantia.

O objetivo da presente comunicação é, a partir da experiência da Companhia Rio Claro, demonstrar que uma das formas encontradas pelas companhias ferroviárias para garantir a lucratividade era se expandir através da construção, fusão com outras companhias ou mesmo a compra de ramais ferroviários. O texto está dividido em três partes. A primeira analisa a tentativa de fusão entre as Companhias Rio Claro e Paulista. A segunda focaliza a administração da Companhia Rio Claro pelo capital inglês e o seu desempenho econômico-financeiro durante todo o período anterior a sua aquisição pela Companhia Paulista em 1892. A terceira e última parte compara os desempenhos econômico-financeiros do ramal de Rio Claro e da Seção Fluvial durante o período de 1892 a 1903. Dessa forma, buscou-se compreender a estratégia da Companhia Paulista de desativar a via fluvial no Mogi-Guaçu e direcionar seus investimentos na ampliação das linhas do ramal ferroviário de Rio Claro.

⁴ *Ibid.* p. 389.

⁵ A respeito da Companhia Rio Claro ver também: DINIZ, D. M. de F. L. *Rio Claro e o café. Desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1920)*. Rio Claro. Tese de doutorado, UNESP, 1973; SANTOS, F. A. dos, *Rio Claro: Uma cidade em transformação, 1850-1906*. Campinas. Dissertação de mestrado, UNICAMP, 2000.

1. A Companhia E. F. Rio Claro e a tentativa de fusão com a Companhia Paulista

A Estrada de Ferro Rio Claro pode ser caracterizada como uma ferrovia de pequeno porte. Com uma extensão de 270 km e 218m tal ferrovia teve seu primeiro trecho inaugurado em 1884 ligando os municípios de Rio Claro e São Carlos do Pinhal, numa das principais regiões cafeeiras da Província de São Paulo.

A história da Companhia E. F. Rio Claro vincula-se diretamente à questão do prolongamento da estrada de ferro da Companhia Paulista. Desde o contrato de 1873 firmado com o Governo Provincial, a Paulista detinha o direito de prolongamento além de seu ponto terminal, aberto ao tráfego em 1876 no município de Rio Claro. Porém, antes mesmo em 1873, o Governo Imperial estabeleceu que se fizessem estudos no intuito de se implantar uma via de comunicação entre as províncias de São Paulo e Mato-Grosso⁶. Indicado pelo Governo para fazer o reconhecimento das regiões e levantar as possíveis plantas, o engenheiro Francisco Antônio Pimenta Bueno ofereceu para a escolha do traçado férreo a partir de Rio Claro a cumeada entre os rios Tiête e Mogi-Guaçu.

Nos anos de 1879 e 1880, a questão do prolongamento da estrada de ferro da Paulista toma força no debate político da época envolvendo os fazendeiros locais, o Governo e a própria Companhia Paulista. Saes afirma que no momento da publicação da concessão do prolongamento a Paulista insistia no projeto em direção a Brotas e Jaú, contrariando interesses de fazendeiros de São Carlos, Rio Claro e Araraquara⁷. Para o engenheiro da Companhia Paulista na época, Adolpho Pinto, o traçado mais conveniente ao interesse geral das zonas a serem servidas era o que conduzisse ao Morro Pelado (Itirapina). No entanto,

⁶ A Guerra do Paraguai (1864-1870) serviu para alertar o governo brasileiro sobre a extrema carência de nossas comunicações interprovinciais e com o interior do continente. MATTOS, C. M. *Brasil, geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1975, p.47-49.

⁷ SAES, F. A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986, p. 68-69. Em relação a polêmica do traçado, o *Correio Paulistano* e a *Gazeta de Campinas* ambos ligados à Companhia Paulista, acusam certos fazendeiros de defenderem interesses pessoais. O Visconde de Rio Claro é chamado de “suserano deste feudo chamado Província de São Paulo”, e o presidente da província Laurindo de Brito é acusado de se curvar diante desses interesses e defender a Companhia Ituana. A respeito consultar: SAES, *As ferrovias de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981, cap. 1; MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974, p. 54 e segs.; DEAN, W. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 78 e segs.; MATTOON, R. H. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro: 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutorado, Yale University, 1971, p. 78 e segs.

este traçado não agradava os familiares do Visconde de Rio Claro, grandes proprietários de terras em Cuscuzeiro (atual município de Analândia)⁸.

O traçado que foi objeto de estudo encomendado pelo Governo Imperial, conhecido como “traçado Pimenta Bueno”, tornou-se referência básica para o projeto de concessão do prolongamento da estrada de ferro da Paulista. Todavia, após intensos debates proferidos nas Assembléias Provinciais, a Companhia Paulista, no dia 20 de maio de 1880, abdicou do direito de prolongamento por não concordar com o traçado proposto na concessão⁹.

Pinto afirma que após a desistência da Paulista, não houve interessados em aceitar a concessão nos termos da lei votada na Assembléia Legislativa Provincial do dia 10 de abril de 1880, que exigia a construção da estrada em bitola de 1,60m¹⁰.

Para conquistar o interesse de possíveis concessionários o Governo publicou editais de concorrência para a construção de uma ferrovia de acordo com o traçado Pimenta Bueno, compreendendo um ramal para Brotas, Dois Córregos e Jaú, mas em que se alterava a bitola de 1,60m para a de 1,00m¹¹.

Diante de toda disputa que envolveu a questão do prolongamento, a concessão finalmente foi feita ao próprio engenheiro da Paulista, Adolpho Pinto, ao seu irmão Luis Augusto Pinto e ao capitalista Benedito Antônio da Silva através do Decreto Imperial nº 7838 de 4 de outubro de 1880. Segundo as determinações do Decreto, os concessionários tomariam a responsabilidade de organizar uma companhia que construísse uma estrada de ferro sem a garantia de juros do Governo, cujo prazo do privilégio de construção, uso e gozo passara de 90 para 50 anos¹². Este fato é extremamente relevante para a história do desenvolvimento ferroviário em São Paulo, pois a Companhia Rio Claro foi uma das primeiras ferrovias a ser construída e operada sem os dividendos garantidos pelo poder público.

No mesmo ano de 1880, o Barão do Pinhal comprou a parte da concessão dos irmãos Pinto e logo se mobilizou na intenção de levantar capital para a construção da ferrovia. Após

⁸ TRUZZI, O. M. S. *Café e indústria no interior de São Paulo (o caso de São Carlos)*. São Paulo. Dissertação de mestrado, FGV, 1985, p. 110-11.

⁹ *Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a Sessão de Assembléia Geral de Acionista de 29 de agosto de 1880*. São Paulo: Typographia do “Correio Paulistano”, p. XV-XVI (referenciado a partir de agora como RCPEF).

¹⁰ PINTO, A. A. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed., São Paulo: Governo do Estado, 1977, p.65.

¹¹ RCPEF de 29 de agosto de 1880. p. XVII; PINTO, *História da viação*, p. 65.

¹² *Estatuto da Companhia Estrada de Ferro de Rio Claro, 1882*. p. 5. apud. DINIZ, *Rio Claro e o café*. p. 147.

um curto período de captação de recursos, a Companhia Rio Claro foi elevada a categoria de sociedade anônima e autorizada a funcionar através do Decreto nº 8639 de 12 de agosto de 1882. Sob um capital inicial de 1.800 contos de réis, a companhia em seu primeiro ano de operação (1884) passou a integralizar 2.300 contos de réis e logo após a conclusão total de seu trajeto apresentou o capital social de 5.000 contos de réis, estando ele dividido em 25.000 ações de 200 mil réis cada uma e subscritas por 253 acionistas¹³.

Até o ano de 1888, a extensão da E. F. Rio Claro era de 264 km, sendo 127 km na linha principal entre os municípios de Rio Claro e Araraquara, e os restantes 137 km no ramal que partia da estação do Visconde do Rio Claro, no km 57 de linha principal. O ramal que atingia o município de Jaú continha 10 estações e a linha-tronco comportava 11, totalizando 21 estações ao longo de toda a estrada¹⁴.

Durante todo esse período de construção e ampliação da Companhia Rio Claro, a Companhia Paulista viu-se impossibilitada de expandir seus trilhos devido principalmente às concessões oferecidas de um lado à Companhia Rio Claro, e do outro à Companhia Mogiana. Como estratégia de expansão dos serviços de transporte, a Paulista após ter alcançado Porto Ferreira em 1880 seguiu rumo ao oeste em direção a Descalvado e estabeleceu a navegação a vapor no rio Mogi-Guaçu.

Em seu estudo sobre a Seção Fluvial da Paulista, Neto identifica dois objetivos básicos da Companhia com o estabelecimento da navegação no Mogi-Guaçu: primeiro, criar infra-estrutura de transporte que atendesse às demandas da economia cafeeira, tanto na exportação de café quanto no abastecimento das fazendas e dos novos centros produtores, e segundo, atrair para o tráfego da Companhia o mercado da pecuária da frente de expansão que se encontrava no sul de Mato-Grosso, Goiás e Minas Gerais. Para o pesquisador, nos primeiros anos de atividade da hidrovia constatou-se a prática do monopólio do comércio de sal pela Paulista com o mercado da frente de expansão¹⁵.

A produção ligada à pecuária de Minas Gerais e Mato Grosso fez do Triângulo Mineiro uma das regiões mais atrativas aos interesses mercantis das companhias ferroviárias que, em seus projetos de expansão, procuravam ultrapassar a frente pioneira do café que se

¹³ RCPEF, n° 38 de setembro de 1888, p. 66, anexo n° 8.

¹⁴ *Ibid.* p. 65.

¹⁵ NETO, H. D. *Singrando o Mogi-Guaçu: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903)*. Araraquara. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, 2001, p. 15.

estendia por todo o vale do Mogi-Guaçu. Os fazendeiros de Goiás e Mato-Grosso conduziam suas boiadas para o leste a fim de comercializá-las em Minas Gerais. Uberaba era o destino não só daqueles que demandavam do Santana do Parnaíba, mas também de outros oriundos do vale do Miranda e Taquarí, em Goiás, além dos procedentes de campos mais distantes como os de Cuiabá¹⁶.

A crescente importância desse mercado despertou o interesse da Paulista que decidiu, como única alternativa de expansão para o seu tráfego, investir na navegação do rio Mogi-Guaçu. Em 1882, procedeu-se à exploração do rio para o levantamento de suas condições. Em 17 de janeiro de 1883, a Paulista requeria à Assembléia Provincial a concessão do privilégio para a navegação dos rios Mogi-Guaçu e Pardo até a barra do Rio Grande. Porém, somente em 1886 definiu-se a questão da concessão do privilégio à navegação através do Decreto nº 9753, de 6 de maio daquele ano, onde o Governo Imperial concedeu à Paulista o privilégio de dez anos, que, em agosto, elevou-se para trinta anos o direito de navegação pelos rios Pardo, Mogi-Guaçu e Grande¹⁷.

Construída numa extensão de 200 km, de Porto Ferreira ao Pontal do Rio Pardo, a Seção Fluvial da Paulista conheceu rapidamente o fracasso. A baixa receita com o transporte de passageiros e a intensa concorrência com a Mogiana, principalmente em relação ao comércio de sal, fez com que a Paulista, a partir de 1887, buscasse novas alternativas na intenção de concorrer melhor com as empresas rivais no transporte de um tráfego de mercadorias e passageiros cada vez mais expressivo, em função da expansão cafeeira¹⁸. Em trabalho sobre a legislação ferroviária, o engenheiro Clodomiro Pereira chama a atenção com relação ao erro cometido pela Paulista em não ter se engajado na construção da linha de Rio Claro a Araraquara.

Desde 1883, ou mesmo desde a concessão das linhas do Rio Claro a Araraquara, e seu ramal, que a Companhia Paulista por um erro, jamais perdoável, não quis construir ... viu-se esta entalada por todos os lados, não podendo nem prolongar-se nem alargar sua rede, salvo dentro da zona privilegiada. Daí os esforços desordenados que a partir de 1887 começou a empregar para sair desta situação.

¹⁶ GOULART, J. A. *Brasil do boi e couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1965. apud. NETO, *Singrando o Mogi-Guaçu*, p. 51.

¹⁷ NETO, *Singrando o Mogi-Guaçu*, p. 65.

¹⁸ NETO, *Singrando o Mogi-Guaçu*, p. 157-58.

*Veio-lhe primeiro a mania de fusão com as linhas vizinhas, e depois a de compra*¹⁹.

Em 16 de abril de 1888, a Paulista dirigiu-se formalmente em ofício à Diretoria da Companhia Rio Claro para manifestar-lhe sua intenção de fusão. Em resposta ao ofício, na data de 17 do mesmo mês, o Dr. Firmiano de Moraes Pinto, presidente da Companhia Rio Claro, manifestou-se favoravelmente com relação à possibilidade da Rio Claro unificar seus direitos e interesses com a Paulista e informou que iria reunir os membros da Companhia para estudar e, assim, poder chegar a um juízo a respeito da questão proposta. Pouco tempo depois, a 14 de maio de 1888, uma Comissão, representando a Companhia Rio Claro, apresentou um relatório sobre o movimento financeiro de cada companhia, que estabelecia as seguintes bases para a unificação:

1º. Ambas as Companhias entram para a comunhão com o seu capital, saldo, materiaes, propriedades e direitos, de modo a constituírem uma só Companhia.

2º. As Companhias Rio Claro e Paulista tornam-se solidarias e reciprocamente responsáveis pelas suas respectivas obrigações.

*3º. Para o effeito da comunhão os títulos ou acções de ambas as Companhias são indistintamente do valor nominal de 200\$000 cada uma*²⁰.

A Diretoria da Paulista também encaminhou os engenheiros Walter Hammond e Adolpho Pinto para procederem ao exame técnico da linha férrea da Companhia Rio Claro, com o objetivo de formalizarem um parecer definitivo a respeito da união de ambas as Companhias.

Feita a análise das condições técnicas e econômicas de ambas as ferrovias, em 27 de outubro de 1888 a Paulista informou a Companhia Rio Claro que sua proposta do valor de ambas as ações serem de 200 mil réis cada uma, só trazia vantagens à Companhia Rio Claro. De acordo com a Paulista, as ações da Rio Claro rendiam cerca de 25% menos em comparação às suas. A Companhia Paulista, portanto, propunha que a base do valor das ações fosse de duas ações suas para três da Rio Claro²¹.

¹⁹ SILVA, C. P. *Política e legislação das estradas de ferro*. São Paulo: Laemmert, 1904, p. 531.

²⁰ RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 14.

²¹ Segundo as observações dos engenheiros da Paulista, levando-se em consideração o período que compreende todo o ano de 1887 até o primeiro semestre de 1888, a Paulista produziu a receita líquida de 743:192\$597 enquanto a Rio Claro gerou a receita líquida de 148:758\$505, assim concluíram que cada ação da primeira no valor de 200 mil réis cada distribuía o dividendo semestral de 8,6%, enquanto que cada ação da segunda rendia 5,6%. RCPEF n° 38 de 30 de setembro de 1888, p. 97.

Tal proposta não foi aceita pelos diretores da Companhia Rio Claro, que argumentavam em favor da primeira base formulada por eles. O engenheiro da Paulista Adolpho Pinto considerava estas bases ainda vantajosas para a Companhia Paulista: “... julgamos que pode a Companhia Paulista, sem prejuízos de seus interesses, aceitar a fusão mesmo em base mais favorável à Companhia Rio Claro”²². A opinião de Pinto, porém, não foi o suficiente para que os diretores da Paulista aceitassem a paridade de ações. Na Assembléia de Acionistas de 31 de março de 1889 decidiu-se deixar de prosseguir na negociação²³.

Malograda a tentativa de fusão, não foi difícil ao Conde do Pinhal encontrar estrangeiros interessados em comprar a Companhia E. F. Rio Claro. No dia 4 de julho de 1889, o capital inglês vinculado ao English Bank of Rio de Janeiro comprou a Companhia que durante as últimas décadas do século XIX era muito bem conceituada pelos analistas de carteira de investimentos de Londres²⁴.

A questão da venda da Companhia Rio Claro figura como um mistério para a historiografia, uma vez que os seus demonstrativos apresentam consideráveis aumentos de receita.

Há divergências entre alguns autores sobre os motivos que levaram os proprietários cafeicultores a venderem a ferrovia que se encontrava em pleno progresso e franco desenvolvimento durante a década de 1880.

Diniz observa que as incertezas provocadas pela conjuntura política ao final da década de 1880 aliadas ao bom preço oferecido pelos investidores ingleses são suficientes para explicar a venda da Companhia Rio Claro²⁵. Dean já é mais enfático ao afirmar que o Conde do Pinhal não tinha interesse especial em operar a ferrovia²⁶.

²² PINTO, *História da viação*, p. 196.

²³ RCPEF n° 39 de 31 de março de 1889, p. 27.

²⁴ Segundo várias edições do *Stock Exchange Yearbook* as estimativas mais altas construídas para a avaliação dos investimentos ferroviários no Brasil eram as correspondentes à Companhia Rio Claro. Por exemplo, as séries temporais de retorno médio dessa ferrovia são dadas a seguir para o período de 1891 a 1899 (%): 8,5; 7,0; 15,0; 17,0; 14,0; 14,0; 14,0; 14,0; 14,0. Entretanto, Roberto Fendt Jr. ressalta que o retorno médio disfarça o risco do investimento, que no caso se associa a variância do retorno. FENDT Jr, R. Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913 – uma avaliação da política brasileira. *Revista Brasileira de Economia* 31, n° 3, 1977, p. 533, nota de roda pé n° 17.

²⁵ DINIZ, D. M. de F. L. Ferrovia e expansão cafeeira: um estudo da modernização dos meios de transporte. *Revista de História* n° 104. São Paulo, 1975, p.848.

²⁶ DEAN, *Rio Claro: um sistema brasileiro*, p. 54.