

resenha bibliográfica/book review

Paulo Roberto Cimó Queiroz*

Professor do Mestrado em História da UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados)

GRANDI, Guilherme, **Café e expansão ferroviária**: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903), São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007, 142 p.

Creio ser possível dizer que o estudo das nossas ferrovias ainda não faz jus à importância que teve esse meio de transporte na configuração do Brasil moderno. Embora nossa historiografia ferroviária tenha sido enriquecida, nos últimos anos, com diversos novos trabalhos, muito ainda resta a pesquisar e conhecer acerca desse fascinante tema.

Nesse sentido é que merece ser saudada a publicação do trabalho do jovem pesquisador Guilherme Grandi, que se reveste de um duplo significado: além de contribuir para avivar, em geral, o interesse pela história ferroviária, o autor escolheu, como tema de seu estudo, um aspecto especialmente relevante dessa história.

De fato, a história da **Estrada de Ferro Rio Claro** é tão breve quanto interessante. No curso de uma década de existência independente, condensou alguns dos mais notáveis aspectos relacionados à experiência ferroviária no Brasil, a saber: os planos de expansão para os “sertões interiores” do Brasil, no período imediatamente posterior à Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai; as oportunidades, os dilemas e os conflitos colocados pela rápida expansão cafeeira em direção ao interior da província/estado de São Paulo; a presença dos capitais

estrangeiros no setor ferroviário brasileiro; e, enfim, os desafios opostos às empresas pela confusa e difícil conjuntura econômica do início do regime republicano.

Lançando mão de volumosas fontes documentais e dialogando intensamente com a historiografia, o autor examina todos esses aspectos, sendo que, de sua análise, destacam-se três episódios ou questões notáveis e, mesmo, polêmicas: o próprio início da construção da ferrovia, no começo da década de 1880; sua venda ao capital inglês, em 1889; e sua subsequente aquisição por parte da *Companhia Paulista*, em 1892.

A história da *Rio Claro* começa, conforme mostra Grandi, com as discussões sobre como proceder ao prolongamento dos trilhos em direção ao interior, depois que, em 1876, a *Companhia Paulista* estabeleceu em Rio Claro a então estação terminal de sua linha. A própria *Paulista* detinha o direito de efetuar esse prolongamento. A região além de Rio Claro, isto é, o então chamado *Oeste paulista*, já estava ocupada por várias fazendas, cujos proprietários ansiavam pelo advento do novo e revolucionário meio de transporte, que lhes facilitaria a remessa de seu café ao porto de Santos. A questão era: qual o traçado a ser seguido?

Nesse contexto, entram em um conflituoso jogo os interesses dos fazendeiros, das empresas ferroviárias e mesmo do governo imperial. Enquanto a *Paulista* chegava com sua ponta-de-trilhos a Rio Claro, outras empresas estavam também avançando para o interior. Partindo de Campinas, havia a linha da *Mogiana*, que seguia para o norte; partindo de Jundiá, a linha da *Ituana* seguia francamente para noroeste. E para onde seguiria a linha estacionada em Rio Claro?

Na visão do governo imperial, os interesses das empresas ferroviárias deveriam conformar-se aos projetos estratégicos oficiais, motivados pela experiência, ainda recente, da invasão paraguaia no sul de Mato Grosso: a linha de Rio Claro deveria seguir para noroeste, enveredando pelos sertões em direção àquela província fronteiriça. Tratava-se, no caso, do célebre “traçado Pimenta Bueno”, resultante dos estudos realizados por ordem do governo. Por esse traçado, a ferrovia seguiria de Rio Claro para Araraquara e, prosseguindo pelo vale do rio Turvo, atravessaria o rio Grande, dirigindo-se então à vila mato-grossense de Santana do Paranaíba.

Na ocasião, a *Paulista* interessou-se em prolongar sua linha de Rio Claro a Araraquara. O traçado que pretendia seguir, no entanto, não

* e-mail: prcqueiroz@uol.com.br

apenas se afastava das terras dos maiores fazendeiros estabelecidos nessa região (isto é, o Barão do Pinhal e seu sogro, o Visconde do Rio Claro), como ameaçava “invadir” a zona de expansão “natural” da *Ituana*. Com isso, teria início, como nota o autor, a primeira de muitas polêmicas que, de certa forma, singularizam a história da ferrovia estudada. De fato, tantas foram as pressões que a *Paulista* acabou por desistir do projeto, de modo que a construção da ferrovia de Rio Claro a Araraquara foi assumida por uma nova empresa: a *Companhia E. F. Rio Claro* – que, constituída por iniciativa dos referidos fazendeiros, definiu, previsivelmente, um traçado que atendia diretamente aos seus interesses.

A respeito dessa polêmica, parece-me especialmente curiosa uma constatação, que se pode deduzir do relato efetuado pelo autor: o “traçado Pimenta Bueno” tornou-se, malgrado seu, simplesmente um estandarte brandido pelos diferentes atores, de forma a tentar justificar, de um modo social e politicamente mais aceitável, os interesses particulares de cada um. De fato, tanto os fazendeiros como a *Paulista* argumentavam que suas respectivas propostas de traçado, no trecho entre Rio Claro e Araraquara, eram as que, descontadas as circunstâncias do meio físico, se apresentavam mais conformes àquele célebre traçado.

Nesse contexto, o autor mostra que, para a vitória dos fazendeiros acima citados, foram decisivos seu prestígio e suas conexões políticas no âmbito provincial. Mostra também que o controle da empresa era fortemente concentrado, estando a maioria das ações em poder de uns poucos personagens ligados à economia cafeeira.

A construção foi rápida (a estação de Araraquara foi inaugurada em 1885 e um ramal dirigido a Jaú foi concluído poucos anos depois) e logo a ferrovia entrou a produzir, na região, seus poderosos efeitos. Ela ampliou o povoamento, estimulando a “mobilidade do trabalho livre” (pp. 49-50). No âmbito da circulação, enfatiza o autor, a ferrovia “atuou num duplo movimento que reestruturou a economia agrícola local”, estimulando “ao mesmo tempo a especialização produtiva de algumas unidades e a diversificação interna da economia de alguns dos municípios do Oeste paulista” (p. 48).

Segundo as informações contidas no livro, pode-se deduzir que a *Companhia E. F. Rio Claro* se configurou, quase que de imediato, como uma verdadeira máquina de fazer dinheiro. De fato, o autor demonstra que a empresa gozava de excelente situação econômico-financeira: es-

trategicamente situada numa região cafeeira extremamente produtiva, não tinha dívidas, mantinha suas instalações em bom estado de conservação e distribuía vantajosos dividendos aos seus acionistas. Em resumo, como uma autêntica “ferrovia cafeeira”, a Companhia se beneficiava dos elevados volumes dos transportes de café – esse gênero que, conforme esclarece amplamente a bibliografia, foi um dos poucos, senão o único, no Brasil, capaz de propiciar às empresas ferroviárias uma segura e compensadora fonte de renda.

Justamente esse aspecto é o que está por trás da segunda notável questão envolvendo a *Companhia E. F. Rio Claro*, isto é, sua venda, ocorrida em 1889 – o que constitui, como nota o autor, “um mistério para a historiografia”, tendo-se em vista os excelentes índices de rentabilidade da empresa. A esse respeito, as informações contidas no livro permitem pensar que, tendo atingido seu objetivo prioritário (ou seja, um traçado que os beneficiasse), os fazendeiros não mais tinham necessidade de continuar no comando da empresa, tendo eles, então, preferido concentrar seus investimentos em outros setores.

Inicialmente, como mostra o autor, discutiu-se uma possível fusão com a Companhia Paulista, proposta por essa empresa ainda em 1888. Fracassada tal alternativa, foi então a Companhia vendida a investidores ingleses, passando a denominar-se *The Rio Claro-São Paulo Railway Company*, com sede em Londres. Sob a administração inglesa, a ferrovia expandiu sua rede, construindo novos ramais e prolongando sua linha de Araraquara a Jaboticabal. Esse período foi, contudo, extremamente breve, pois logo em 1892 os estrangeiros revenderam a empresa, precisamente à *Companhia Paulista* – configurando-se, assim, a terceira questão notável, ou polêmica, na breve história da *Rio Claro*.

Essa questão encontra-se muito bem trabalhada no livro de Guilherme Grandi, que se propõe a responder à seguinte indagação: a compra da *Rio Claro* foi ou não vantajosa para a *Paulista*? Embora não caiba aqui adiantar os resultados a que chegou o autor, é importante dizer que o livro não se limita a uma conclusão simples, mas sim procura, corretamente, situar a decisão da compra, bem como seus desdobramentos, em seu contexto concreto. Assim, o que me parece importante adiantar é que, dessa análise, pode-se deduzir que as grandes empresas ferroviárias nacionais, como a *Paulista*, se inseriam no sistema ferroviário paulista de modo assaz diferente do assumido pelos investidores estrangeiros. En-

quanto estes últimos pareciam preocupados sobretudo com as condições imediatas da reprodução ampliada dos capitais investidos, as primeiras pareciam propensas a subordinar as avaliações imediatas à consideração de seu posicionamento futuro no contexto das empresas ferroviárias paulistas – na medida em que, conforme foi já assinalado por Saes, a “constante extensão das linhas” aparecia como uma das condições para a manutenção da prosperidade futura dessas empresas.

Para concluir, cabe assinalar que, em termos formais, o trabalho se apresenta em um volume simples, mas bem-cuidado. Embora o encadeamento dos assuntos pudesse ser, talvez, aperfeiçoado (evitando-se algumas “idas e vindas”, que podem, em certos momentos, confundir o leitor), o texto vem escrito em uma linguagem clara e direta, encontrando-se apenas algumas poucas falhas de revisão.

Enfim, o livro constitui uma importante contribuição à historiografia ferroviária brasileira e sua publicação alimenta nossa esperança de que outros jovens pesquisadores se sintam estimulados a se dedicarem a esse campo, onde os temas de estudo se apresentam tão numerosos quanto inexplorados.

