

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas  
Departamento de História

***O PERCURSO DE UM PRECURSOR***

As atividades de um empreendedor paulista na São Paulo imperial e republicana

**Rita de Cássia Carvalho Vicentini**

Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Miriam Dolhnikoff

São Paulo  
2007

*Aos meus pais, Vladimir e Marlene, que desde cedo despertaram em mim os  
sentimentos de fraternidade, solidariedade e cidadania.*

*Realizar este trabalho foi uma experiência muito agradável. Gostaria de agradecer a todos que contribuíram para sua concretização, em especial:*

*À professora Miriam Dolhnikoff, minha orientadora, pela confiança.  
Às professoras Raquel Glezer e Vera Lucia Amaral Ferlini, pelas críticas e sugestões.*

*Ao Paulo, pelo companheirismo.*

*Sou grata, também, a todos os atenciosos funcionários de bibliotecas e arquivos que consultei.*

## ***RESUMO***

Esta dissertação analisa o comportamento do primeiro grupo de empresários paulistas, responsáveis pela criação de infra-estrutura e implantação de serviços urbanos na cidade de São Paulo.

Para a realização deste trabalho foram selecionados os principais investidores, com destaque para Antonio Proost Rodovalho.

## ***ABSTRACT***

This dissertation deals with the first group of entrepreneurs of São Paulo, who implanted substructure in the city. We selected the prime entrepreneurs, distinguishing Antonio Proost Rodovalho.

## *SUMÁRIO*

<b>Apresentação .....</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo 1 – O ALVORECER DA METRÓPOLE .....</b>	<b>6</b>
1.1 Indústria.....	12
1.2 Setor financeiro.....	14
1.3 Setor imobiliário .....	17
1.4 Viação pública .....	19
1.5 Abastecimento de água.....	23
1.6 Iluminação pública.....	31
<b>Capítulo 2 – O NASCENTE EMPRESARIADO PAULISTA. ....</b>	<b>41</b>
2.1 Empreendedores paulistas: características .....	53
2.2 As estradas de ferro – Primeira experiência na formação de sociedades .....	55
2.3 Sociedades Anônimas .....	59
2.4 Ampliação dos investimentos .....	62
2.5 A primeira Bolsa de Valores .....	66
2.6 Associação Comercial de São Paulo .....	68
2.7 Interesses públicos x interesses particulares.....	70

## **Capítulo 3 – A TRAJETÓRIA DE UM EMPREENDEDOR**

<b>PAULISTA.....</b>	<b>76</b>
3.1 A primeira fase de grandes empreendimentos.....	79
3.2 Ampliação dos investimentos.....	83
3.3 As oportunidades do encilhamento.....	85
3.4 Investimentos no setor imobiliário.....	104
3.5 Atuação política.....	108
<b>Considerações finais.....</b>	<b>117</b>
<b>Referências bibliográficas.....</b>	<b>121</b>

## ***APRESENTAÇÃO***

O objetivo deste estudo é conhecer a composição do primeiro empresariado paulista e sua atuação na cidade de São Paulo. Formado por fazendeiros e comerciantes, procedentes do interior da província e da capital, esses empreendedores foram responsáveis pela instalação de indústrias, pela ampliação do comércio, pelo desenvolvimento do sistema financeiro, pela expansão da área urbana, pela implantação de infra-estrutura e pela prestação de serviços. Contando com um número restrito de pessoas, esse grupo atuava de forma organizada em diversos segmentos, coordenando-os de tal maneira que pode ser considerado um modelo primitivo de verticalização de atividades.

Embora detentores de considerável soma de capital, individualmente, esses empresários não dispunham de recursos suficientes para implantar os serviços essenciais à urbanização de São Paulo. Tampouco possuíam conhecimento técnico para a eficaz realização de seus projetos urbanísticos, tornando-se necessário buscar auxílio fora do Brasil, principalmente na Inglaterra.

O tema foi escolhido com base nas transformações que ocorreram a partir da segunda metade do século XIX, desencadeadoras de um prolongado processo revolucionário que atingiu toda a província de São Paulo, ultrapassando suas fronteiras e repercutindo em todo o país.



Dentro desse grupo, destaca-se Antonio Proost Rodovalho, figura pouco conhecida, mas a quem deve ser creditada a primeira tentativa bem-sucedida da implantação de dois dos principais serviços urbanos, o abastecimento de água, acompanhado da coleta de esgotos, e a iluminação pública.

O estudo abrange, como dito acima, a segunda metade do século XIX e o início do século XX. O interesse, no entanto, recai principalmente sobre o período 1870 a 1913, quando se formaram as primeiras sociedades anônimas, responsáveis pela implantação de todos os serviços necessários à população paulistana. A data limite, 1913, deve-se ao fato de preceder a Primeira Guerra Mundial, que alterou o quadro econômico mundial e, também, porque foi o ano do falecimento de Antonio Proost Rodovalho, nosso personagem principal.

Este trabalho é composto por três partes. No primeiro capítulo, observamos as formas como se iniciou o desenvolvimento econômico da província de São Paulo, cuja população ocupava-se com o comércio de gado e muares, transporte de cargas e cobrança de impostos sobre a circulação de animais pelas terras paulistas. Com a instalação das ferrovias, a atividade dos tropeiros chegou ao fim. Nas localidades onde se realizavam feiras para comercialização de gado, as terras foram utilizadas para a produção de gêneros alimentícios.

A boa qualidade da terra possibilitou o cultivo da cana-de-açúcar, cuja cultura tornou-se a principal atividade econômica paulista para exportação. Com a queda da procura pela cana-de-açúcar e incentivada pelo governo, que distribuía terras para a agricultura, a cultura cafeeira expandiu-se rapidamente. O aumento da produção de café ocasionou a ampliação da rede ferroviária pelo interior da província. Beneficiados pela instalação das estradas de ferro, que encurtaram distâncias, fazendeiros mudaram seus domicílios para a cidade de São Paulo.

A substituição do trabalho escravo pelo livre-assalariado e a chegada de milhares de trabalhadores europeus contribuíram para a formação de uma economia de mercado e de uma classe empresarial. A expansão urbana e o aumento populacional exigiam a implantação dos serviços essenciais, como

abastecimento de água, coleta de esgotos, iluminação, transportes coletivos. As dificuldades com a falta de água e iluminação escassa eram antigas. Os poderes públicos não dispunham de recursos financeiros para implantar tais serviços, e a solução encontrada foi entregar a tarefa à iniciativa privada. Após várias tentativas infrutíferas, somente na década de 1870 foram implantados sistemas eficientes tanto para o abastecimento de água da população paulistana quanto para a iluminação das ruas da cidade. Além da falta de conhecimento técnico, São Paulo não dispunha de trabalhadores habilitados para a realização dos trabalhos que a cidade exigia. As primeiras empresas que aqui se instalaram tiveram que importar tecnologia, profissionais capacitados e, em alguns casos, quando o capital nacional não era suficiente, foi necessário contrair empréstimos em bancos estrangeiros. Tal dependência tornava o Brasil vulnerável às crises econômicas internacionais. Para diminuir essa vulnerabilidade, a nascente burguesia paulista reuniu seus capitais e formou empresas na forma de sociedades por ações.

No segundo capítulo, examinamos a trajetória dos principais empresários que compuseram o primeiro grupo de investidores no desenvolvimento econômico e urbano da cidade de São Paulo, por meio de uma breve exposição da forma como essas famílias formaram seu patrimônio. Não retrocedemos muito tempo, pois nosso interesse é o de detectar os principais agentes que investiram no desenvolvimento da cidade de São Paulo, constituído exclusivamente por brasileiros, em sua maioria, paulistas. O campo foi a fonte para o acúmulo da riqueza dessas famílias, inicialmente com o comércio de gado e muares, o transporte de cargas, a arrecadação de impostos nos registros da província e, posteriormente, a agricultura.

A expansão cafeeira pelo interior da província era dificultada pela ineficiência dos meios de transportes. O transporte por mulas implicava a limitação da quantidade a ser transportada, a demora para se cumprir todo o percurso e, conseqüentemente, altos custos. Era urgente a necessidade de estender a linha férrea pelo interior da província, mas o governo não dispunha de recursos, e a São Paulo Railway não se interessava pelo empreendimento.

O governo adotou, então, medidas para incentivar a iniciativa privada a se encarregar do prolongamento das ferrovias. As companhias de estradas de ferro transformaram-se na primeira experiência de implementação de sociedades por ações da nascente classe empresarial paulista.

Ao facilitar o acesso ao interior da província, as ferrovias contribuíram para que os fazendeiros viessem morar na capital. O sucesso desse empreendimento estimulou fazendeiros e comerciantes a se associarem e a implantarem na cidade todos os equipamentos necessários ao seu desenvolvimento. Na década de 1870, foram estabelecidos contratos entre o governo e companhias particulares para a viação pública, o abastecimento de água e a instalação de bancos públicos. Somente o sistema de iluminação pública foi implantado por uma empresa estrangeira.

O número de investidores com recursos era restrito. Eles não se especializavam em um único ramo de atividade; tomavam parte em todos os empreendimentos que exigiam altas somas de investimentos. Participar de uma sociedade composta por vários acionistas implicava a diminuição dos riscos. Os lucros advindos do aumento das exportações eram aplicados em segmentos diversos na capital. Os setores imobiliário e de construção civil eram mais atraentes e receberam a maior parte das aplicações. As medidas econômicas adotadas pelo governo provisório aumentaram a oferta de crédito, contribuindo para o surgimento de novas empresas e ampliação de outras já existentes.

Os primeiros anos da República foram de intensa atividade empresarial. Em 1894, industriais e comerciantes fundaram a Associação Comercial de São Paulo, entidade influente, que conquistou vários benefícios para a classe que representava. Vários desses empresários ocupavam cargos públicos tanto no Poder Executivo quanto no Legislativo. Frequentemente, interesses públicos e privados confundiam-se.

No terceiro capítulo, analisamos especificamente a trajetória de Antonio Proost Rodovalho. As atividades iniciais como comerciante possibilitaram-lhe participar de várias sociedades anônimas. Sua habilidade pode

ser constatada na forma como interligou vários empreendimentos, ampliando as possibilidades de êxito. Ocupou a diretoria de empresas e bancos. Foi o primeiro presidente da Associação Comercial de São Paulo nas duas ocasiões em que a entidade foi fundada. Membro do Partido Conservador, foi vereador entre 1869 e 1876, chegando à presidência da Câmara em 1873. Retornou à casa no triênio 1896-1898, como presidente pela segunda vez, quando, também, acumulou o posto de Intendente de Finanças, cargo que conjugava as funções do Poder Legislativo e Executivo.

Nascido na cidade de São Paulo, Antonio Proost Rodovalho foi um importante agente dentro do processo de modernização da capital paulista. Diversificou seus investimentos em todos os setores comerciais, o que lhe proporcionou o aumento da própria riqueza, prestígio e poder na esfera política. Ao falarmos sobre ele, nos referimos, também, a cada um dos integrantes desse seletto grupo de empreendedores, responsáveis pela efetiva introdução do capitalismo em São Paulo.

## ***O ALVORECER DA METRÓPOLE***

Instituída no século XVI, a Vila de São Paulo de Piratininga atravessou todo o período colonial como uma modesta povoação situada no alto da serra, sem alcançar notável desenvolvimento econômico, produzindo apenas gêneros de subsistência. A atividade da vila resumia-se à afluência de tropeiros que traziam o gado criado no sul para abastecer a região das minas e do Rio de Janeiro. O comércio desses animais era a atividade predominante entre a população paulista e proporcionava aos negociantes considerável riqueza.<sup>1</sup> Outra fonte de renda provinha dos tributos cobrados sobre esse comércio nos registros existentes nas estradas, que chegaram a assinalar a passagem de 30 mil animais. Em 1801, as alfândegas taxaram cerca de 7.504 muares e 5.330 cavalos.<sup>2</sup> Com a vinda da família real em 1808, intensificou-se o movimento em terras paulistas que passaram a suprir, em parte, a demanda por gêneros de primeira necessidade da população fluminense que sofrera significativo aumento. Privilegiada por sua localização, para São Paulo convergiam diversos caminhos provenientes das regiões sul e central do Brasil, além de estar próxima ao porto de Santos, por onde era escoada toda a produção do interior.

---

<sup>1</sup> Borges, *Negociantes na cidade de São Paulo (1875-1880)*, p. 11.

<sup>2</sup> Barros, *A cidade e o planalto – processo de dominância da cidade de São Paulo*, p. 174.

Outra atividade lucrativa explorada pelos paulistas era a utilização das terras para pastagens. Disponíveis em abundância, grandes áreas eram distribuídas pelo governo provincial àqueles que desejassem instalar pousadas para os tropeiros que conduziam gado e muares.<sup>3</sup> O comércio foi responsável pela formação inicial do capital paulista. Com a construção da ferrovia ligando Santos a Jundiaí na década de 1860, a atividade dos tropeiros foi paulatinamente perdendo sua importância. As regiões norte e oeste da província, onde se formavam numerosas tropas e se realizavam feiras para a comercialização do gado, foram então utilizadas para a agricultura. No final do século XVIII, a produção de gêneros alimentícios no planalto exportados para Portugal aumentara o movimento em Santos, onde aportavam anualmente cerca de 12 navios, transportando arroz, farinha, algodão, café, cacau, frutas, aguardente, azeite, vinho, ouro, algodão, couro, madeira e tabaco.<sup>4</sup> A excelente qualidade das terras do interior possibilitou o cultivo da cana-de-açúcar cuja produção em pouco tempo superou a do litoral<sup>5</sup> e se tornou a principal atividade econômica paulista para exportação, propiciando o crescimento da população principalmente nas regiões circunvizinhas às cidades de Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu, Jundiaí, Itu, Capivari, Porto Feliz, Campinas e Mogi-Mirim.<sup>6</sup> O capital acumulado com as exportações de açúcar possibilitou a aquisição de escravos e a construção de engenhos, promovendo o enriquecimento da província. O governo estimulava os produtores, distribuindo terras pelo sistema de sesmarias àqueles que não possuíssem recursos para comprá-las.<sup>7</sup> Esse processo de concessão provocou a ocupação gradativa do planalto, estendendo-se na direção oeste, mas em escala bem menor do que aconteceria com a expansão da cafeicultura.<sup>8</sup>

No início do século XIX, o açúcar era o esteio econômico da capitania; grande parte da população estava ligada à produção e ao comércio do açúcar<sup>9</sup> que atingiu o auge em 1846, começando a declinar na década seguinte. O

---

<sup>3</sup> Silva, *São Paulo, 1554-1880 – discurso ideológico e organização espacial*, p. 187.

<sup>4</sup> Barros, obra citada, p. 175.

<sup>5</sup> Prado Junior, *Formação do Brasil contemporâneo*, p. 128.

<sup>6</sup> Soares, Alcides Ribeiro, *Um século de economia açucareira – evolução da moderna agroindústria do açúcar em São Paulo*, p. 13.

<sup>7</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*, p.57.

<sup>8</sup> Petrone, *Lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio*, p.54.

<sup>9</sup> Idem, *Ibidem*, p. 155.

sucesso na obtenção de açúcar a partir da beterraba, empreendida pelos países europeus, e o aprimoramento das técnicas na extração da cana entre os países concorrentes tornaram a agroindústria açucareira nacional menos competitiva.<sup>10</sup> O comércio de gado e muares e a cultura canavieira permitiram o acúmulo de capital que viria a financiar a primeira fase de expansão cafeeira na província.<sup>11</sup>

Por um breve período, a cotonicultura contribuiu consideravelmente para a economia paulista. Durante a guerra civil dos Estados Unidos, na década de 1860, o suprimento de algodão para a Europa foi interrompido. Com o objetivo de ocupar aquele mercado, a produção algodoeira paulista foi intensificada, vindo a ser importante cultura para exportação. Além de contribuir para o progresso econômico da província de São Paulo, as plantações de algodão foram responsáveis pela instalação de diversas pequenas fábricas de tecidos que abasteciam o mercado interno e colaborou para a formação de um expressivo número de trabalhadores capacitados.<sup>12</sup> No planalto paulista, a cultura do algodão subsistiu associada ao café. A expansão das exportações de algodão e o aumento dos preços do café foram responsáveis pela aceleração do progresso econômico paulista na segunda metade do século XIX,<sup>13</sup> período em que se iniciou a grande expansão cafeeira.

O café encontrou no interior da província de São Paulo vasta extensão de terras adequadas ao seu plantio, alcançando alta produtividade e amplas margens de lucro.<sup>14</sup> Até o início da década de 1870, a produção paulista de café correspondia a 16% do total brasileiro. Em meados da década, já atingia 25%, subindo para 40% em 1885. Produzia-se no interior cinco vezes mais do que no Vale do Paraíba.<sup>15</sup> A expansão das plantações para regiões cada vez mais distantes enfrentava altos custos com transportes. Como a São Paulo Railway limitara-se a cobrir apenas o percurso Santos-Jundiaí, incumbiram-se os fazendeiros e capitalistas de estender as estradas de ferro por todas as áreas produtoras. Em 1910, havia 20 ferrovias em São Paulo, das quais uma era

---

<sup>10</sup> Soares, obra citada, pp. 16.

<sup>11</sup> Saes, obra citada, p. 57.

<sup>12</sup> Mello, *A industrialização do algodão em São Paulo*, p. 145.

<sup>13</sup> Suzigan, *Indústria brasileira – origem e desenvolvimento*, p. 77.

<sup>14</sup> Cano, *Raízes da concentração industrial em São Paulo*, p. 30.

<sup>15</sup> Idem, *ibidem*, p. 44.

estadual, duas federais, uma formada com capital estrangeiro, e as 16 restantes com capital nacional privado.<sup>16</sup> Desfrutando das facilidades trazidas pelas ferrovias que encurtavam o caminho entre as fazendas e os centros urbanos, os proprietários de terras transferiram suas residências para as cidades. Muitos deles vieram para a capital compondo com os comerciantes a elite paulistana. Havia por parte do governo interesse em atraí-los. Durante seu mandato, no período compreendido entre 1872 e 1875, o Presidente da Província João Teodoro Xavier de Matos investiu na capital em melhoramentos urbanos o equivalente à metade do orçamento anual da província.<sup>17</sup> Ao transferir sua residência para a cidade, a elite cafeeira modificou seus hábitos de consumo, beneficiando o comércio interno e estimulando as importações.<sup>18</sup> Outra parcela da população que contribuiu com o aumento do comércio exterior foram os imigrantes. Entre 1870 e 1885, chegaram à província de São Paulo cerca de 40 mil imigrantes, dos quais aproximadamente um terço se fixou na capital, e representavam um quarto da população paulistana. Nos cinco anos seguintes, aqui chegaram mais 190 mil imigrados e, na década de 1890, o número de imigrantes que aqui chegou foi de aproximadamente 640 mil. Nesse período, dois terços da população paulistana era estrangeira, a maioria italiana.<sup>19</sup> A adoção do regime de trabalho livre assalariado favoreceu o processo de acumulação no interior da economia cafeeira paulista. Além de expandir as plantações de café, os trabalhadores europeus foram responsáveis pela instalação de diversas indústrias, uma vez que criaram uma demanda por novos tipos de alimentos e produtos industrializados. A baixa remuneração pelo trabalho no campo ocasionou a migração para a capital da província que crescia aceleradamente e necessitava de mão-de-obra, principalmente, a partir da década de 1880.

A cafeicultura possibilitou o desenvolvimento de outras atividades atreladas, na fase inicial, à produção de café, as quais, posteriormente, se tornaram autônomas e contribuíram para o crescimento da economia paulista. A produção de alimentos e matérias-primas, além de suprir as necessidades de consumo dos trabalhadores da fazenda, era destinada também à comercialização.

---

<sup>16</sup> Idem, p. 63.

<sup>17</sup> Borges, obra citada, pp. 26.

<sup>18</sup> Idem, ibidem, p. 28.

<sup>19</sup> Leme, *Aspectos da evolução urbana de São Paulo na 1.ª República*, p. 5.



Instalaram-se indústrias para a fabricação de equipamentos para o beneficiamento do café e de sacaria para embalagem do produto. A rede ferroviária paulista, cujo principal objetivo era transportar os gêneros até o porto de Santos, teve seu percurso ampliado por toda a região produtora do interior.<sup>20</sup> O aumento da capacidade produtiva gerada a partir de 1886 e o lucro obtido com o aumento dos preços nos mercados interno e externo foram investidos em indústrias, no comércio e no setor de serviços urbanos, principal fonte de renda do sistema bancário, excetuando-se o estado.<sup>21</sup> Dessa forma, o café financiava, indiretamente, as demais atividades econômicas.<sup>22</sup> O alto nível de renda por ele gerado permitiu à economia brasileira ampliar as importações e atender às necessidades de proprietários e trabalhadores, além de fornecer insumos e bens de capital para a expansão da economia.<sup>23</sup>

Ao acelerar o processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre assalariado, o café contribuiu para a formação de uma economia de mercado e ainda propiciou a formação de uma classe empresarial que, diante das oscilações na lucratividade da produção cafeeira, diversificou seus negócios entre o comércio, indústrias, transportes, bancos e outros ramos, como imóveis e empresas prestadoras de serviços públicos.<sup>24</sup> O núcleo da burguesia paulista nascente era formado por cafeicultores e comerciantes enriquecidos com as exportações.

No início do século XIX, os hábitos paulistanos não estimulavam o desenvolvimento do comércio de artigos de consumo. A instalação da academia de Direito, em 1827, contribuiu para que, lentamente, o comportamento da população se alterasse, embora, em meados do século, o comércio da cidade de São Paulo ainda fosse modesto. A expansão da lavoura cafeeira, a implantação das ferrovias, a vinda de trabalhadores europeus e a escolha da capital como domicílio dos fazendeiros concorreram para amplas

---

<sup>20</sup> Cano, obra citada, p. 33.

<sup>21</sup> Saes, obra citada, p. 83.

<sup>22</sup> Cano, obra citada, pp. 97 e 150.

<sup>23</sup> Idem, ibidem, p. 136.

<sup>24</sup> Suzigan, obra citada, p. 138.

transformações na estrutura comercial da cidade, com a instalação de casas importadoras e exportadoras e o surgimento de lojas de varejo.<sup>25</sup>

O centro da cidade concentrava estabelecimentos comerciais, como quitandas, lojas de produtos alimentícios e produtos variados, que atendiam à população urbana, composta por trabalhadores e uma parcela da classe média. O comércio atacadista era capaz de formar grandes empresas; no comércio varejista predominavam empresas de médio e pequeno porte.<sup>26</sup> Ao findar o século XIX, o comércio havia passado por profunda modificação. Apesar das crises econômicas, intensificaram-se os investimentos e diversificaram-se as atividades.<sup>27</sup> Constituíram-se várias sociedades anônimas voltadas principalmente para a importação. A característica dos negócios dessas empresas consistia na associação de um estrangeiro, que já se dedicava ao comércio de importação, a um ou mais fazendeiros, que tivessem capital para investir, e a algum comerciante local para gerenciar o negócio.<sup>28</sup>

Embora o comércio sofresse as conseqüências das oscilações econômicas, era capaz de manter a continuidade de seu desenvolvimento, o que lhe conferia mais estabilidade quando comparado a outros ramos de negócio, inclusive o industrial. Tais fatores fizeram do comércio um dos principais eixos do desenvolvimento e das transformações ocorridas na cidade no final do século XIX.<sup>29</sup> O comércio, mais especificamente o de importação e exportação, foi uma das bases da acumulação de capital no Brasil.<sup>30</sup> A necessidade de aumentar as importações para suprir o setor industrial e a população não era acompanhada pela expansão dos lucros advindos das exportações, dificuldades que levaram os comerciantes, especialmente os importadores, a investirem em indústrias.<sup>31</sup>

---

<sup>25</sup> Borges, obra citada, p. 28

<sup>26</sup> Deaecto, *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo*, p. 94.

<sup>27</sup> Leme, obra citada, pp. 257 e 259.

<sup>28</sup> Saes, obra citada, p. 129.

<sup>29</sup> Leme, obra citada, p. 256.

<sup>30</sup> Silva, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, p. 95.

<sup>31</sup> Cano, obra citada, p. 158.

## 1.1 INDÚSTRIA

O aumento dos preços do café e a expansão da produção de algodão permitiram maior investimento na indústria de transformação na segunda metade da década de 1860.<sup>32</sup> Dependente do desempenho das exportações, principalmente de café, das importações de matérias-primas, maquinaria e combustíveis, e, ainda, do crescimento do mercado interno, a indústria de transformação não recebeu auxílio do governo e contou com pequeno investimento direto de capital estrangeiro. Eram contratados trabalhadores nativos livres e imigrantes. Com exceção das indústrias têxteis de algodão, a maioria processava matéria-prima importada. A principal fonte de investimento em indústrias foi o capital mercantil.<sup>33</sup>

Na segunda metade do século XIX, parte dos capitais gerados pelo comércio foi investido no desenvolvimento industrial, que contou com a formação de um mercado local, impulsionado pelo aumento da população e pela contratação de trabalhadores estrangeiros assalariados. Provenientes da Europa, esses imigrantes, constituindo mão-de-obra farta, foram responsáveis pelo crescimento populacional da cidade e conseqüente formação de um mercado consumidor próprio que incentivou a diversificação da produção. Para atender a essa nova demanda, de início, importavam-se produtos, principalmente gêneros alimentícios, os quais, posteriormente, passaram a ser fabricados aqui. Alguns europeus que aqui desembarcavam, traziam pequeno capital que investiram na indústria de transformação. Com um quadro econômico favorável à aplicação de capitais e com o aumento da demanda por bens de consumo, assistiu-se à expansão e diversificação industrial, visando a substituir as importações.<sup>34</sup>

Mas a indústria era suscetível às instabilidades econômicas.

Na segunda metade da década de 1860, o aumento verificado nas exportações de algodão e café somado à expansão do estoque de moeda, política econômica adotada pelo governo brasileiro durante a Guerra do Paraguai,

---

<sup>32</sup> Suzigan, obra citada, p. 79.

<sup>33</sup> Idem, ibidem, pp. 121.

<sup>34</sup> Leme, obra citada, p. 204.

contribuíram para acelerar os investimentos na indústria de transformação. Todavia, a política deflacionária adotada após o término da guerra reduziu o estoque de moeda, causando declínio no nível geral de preços e, conseqüentemente, retraiu os investimentos. Além disso, o aperfeiçoamento nos processos de fabricação alcançados no exterior no início da década de 1870 tornou-os mais competitivos e provocou o fechamento de diversas indústrias nacionais.<sup>35</sup>

No final do Império, a produção industrial paulistana consistia basicamente na fiação e tecelagem de algodão, na produção de papel, cal e cerâmica, em pequenas fábricas de massas alimentícias, bebidas alcoólicas e gasosas, pequenas fundições, fábricas de móveis e tipografias.<sup>36</sup>

O progresso econômico das áreas produtoras de café e a política monetária expansionista adotada no final do período imperial e início do republicano contribuíram para expandir os investimentos nas indústrias, sobretudo na fabricação de algodão. Instalaram-se fábricas de tecidos de lã e de juta capazes de atender à demanda interna. Investiu-se na modernização da indústria metal-mecânica, de chapéus, de calçados e de açúcar. Nesse período, assistiu-se ao desenvolvimento da indústria moageira, de cerveja, de fósforos, de papel, de juta, seda, lã, cordoalha, couros, calçados, doces, fumo preparado e cigarros, vidros, cimento, mecânicas e, ainda, produtos químicos como sabão, velas, graxa, ácidos e formicidas, além de perfumaria e farmácia.<sup>37</sup> Em 1888, havia 32 indústrias na cidade; em 1900 eram 120, 160 em 1907 e 600 em 1912. Metade dessas fábricas estava instalada na capital e, em 1907, elas empregavam 13 mil operários.<sup>38</sup>

Nos últimos anos do século XIX, excetuando-se as têxteis e de moagem de trigo, todas as demais indústrias de transformação sofreram drástica redução de investimentos ocasionada pela crise nas exportações de café. A situação foi agravada com a política de deflação adotada pelo governo no final de 1898.<sup>39</sup> A partir de 1902, a situação alterou-se. Contando com financiamentos

---

<sup>35</sup> Suzigan, obra citada, p. 80.

<sup>36</sup> Leme, obra citada, p. 203.

<sup>37</sup> Leme, obra citada, pp. 204, e Suzigan, obra citada, p. 82.

<sup>38</sup> Leme, obra citada, p. 201.

<sup>39</sup> Suzigan, obra citada, p. 83.

externos, o governo investiu na construção de ferrovias, no equipamento dos portos e em melhoramentos urbanos. Tais medidas, acompanhadas pelo programa de valorização do café, possibilitaram o crescimento econômico em geral. O setor industrial recebeu investimentos, aumentando sua capacidade de produção para satisfazer o crescimento da demanda. As indústrias instaladas no final do século XIX e início do século XX, em sua maioria, foram complementares ou subsidiárias à economia de exportação e dependiam da importação de matérias-primas, máquinas e combustíveis. Tanto os investimentos quanto a produção eram vulneráveis às alterações na política econômica interna e externa.<sup>40</sup>

Sensível a qualquer oscilação na política financeira ou tarifária e com a demanda já limitada, uma pequena retração era motivo de crise. A frequência das crises no setor industrial era superior aos demais setores da economia.<sup>41</sup>

## 1.2 SETOR FINANCEIRO

O setor financeiro em São Paulo tem suas raízes no comissariado cujas atividades se originaram no comércio de açúcar e se ampliaram com a exportação cafeeira.<sup>42</sup> Responsável pela seleção, classificação e comercialização do café que recebia de vários produtores, o comissário atuava como agente financiador da produção, sendo imprescindível possuir um capital considerável.<sup>43</sup> Quando ele não dispunha do montante necessário para os financiamentos solicitados, contraía em seu próprio nome crédito em bancos, sujeitando-se a apresentar endossantes comerciais. De tal prática originou-se o crédito agrícola. Ao conceder empréstimos a diversos fazendeiros de uma região, o comissário agia como banqueiro regional.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> Idem, *ibidem*, p.117.

<sup>41</sup> Leme, obra citada, p. 200.

<sup>42</sup> Pereira, *O comissário de café no porto de Santos*, pp. 85.

<sup>43</sup> Franco, *Homens livres na ordem escravocrata*, p. 162.

<sup>44</sup> Taunay, *História do café no Brasil*, p. 39 e 45.

Embora não cobrassem juros extorsivos e concedessem prazos e formas de pagamento acessíveis, os recursos dos comissários tornaram-se insuficientes diante da expansão das lavouras cafeeiras pelo interior de São Paulo. Iniciou-se então uma campanha pela criação da carteira hipotecária do Banco do Brasil. Apesar das garantias consignadas nos contratos, o crédito hipotecário nunca contou com a confiança dos capitalistas que queriam receber o pagamento em dinheiro. Na busca de uma solução para o problema, o governo promulgou a lei das execuções civis e comerciais em 1885 e criou o instituto de penhor agrícola.<sup>45</sup>

Aos poucos, os comissários abandonaram as tarefas diretamente ligadas às plantações, confiadas, agora, a administradores, e estabeleceram-se nas grandes cidades, principalmente em São Paulo.<sup>46</sup> Muitas casas comissárias fecharam em decorrência dos prejuízos sofridos com a extinção do trabalho escravo. Com a diminuição da oferta de crédito por parte dos comissários, as casas exportadoras passaram a adquirir, mediante pronto pagamento, a produção de café.<sup>47</sup>

O capital cafeeiro era predominantemente comercial e dele se originaram os primeiros bancos brasileiros.<sup>48</sup> As atividades comerciais e financeiras desenvolvidas ao longo do século XIX possibilitaram a formação de um grupo de capitalistas que emprestavam dinheiro a juros.<sup>49</sup> Tanto esses capitalistas quanto os comissários não podiam oferecer financiamento por longo prazo. Mesmo os bancos de crédito hipotecário para a lavoura emprestavam a curto prazo.<sup>50</sup> Por causa das incertezas com relação à venda da produção, os capitalistas emprestavam dinheiro aos agricultores com altas taxas de juros, aceitando somente imóveis urbanos como garantia.<sup>51</sup> Até o terceiro quartel do século XIX, a capital paulista contava com um reduzido número de bancos, situação que se alterou na década de 1880, quando bancos particulares começaram a se instalar na cidade, entre eles, o Banco de Crédito Real de São Paulo cujo

---

<sup>45</sup> Idem, *ibidem*, p. 46.

<sup>46</sup> Silva, obra citada, p.59.

<sup>47</sup> Taunay, obra citada, p. 46.

<sup>48</sup> Silva, obra citada, p. 59.

<sup>49</sup> Saes, *O desenvolvimento do crédito e dos bancos em São Paulo*, p. 75.

<sup>50</sup> Idem, *ibidem*, p.78.

<sup>51</sup> Idem, p. 233.

objetivo era oferecer crédito hipotecário de longo prazo, especialmente para a lavoura, e o Banco da Lavoura, que realizava operações mercantis e pignoratórias.<sup>52</sup> Mas a alta lucratividade obtida com as operações sob hipoteca de prédios urbanos levou o Banco de Crédito Real de São Paulo, e outros, a desviar os recursos destinados ao financiamento agrícola. Em 1889, fundaram-se dois grandes bancos que prevaleceriam sobre a vida financeira de São Paulo nas décadas seguintes: o Banco do Comércio e Indústria de São Paulo e o Banco de São Paulo.<sup>53</sup>

Ao findar o Império, São Paulo possuía três bancos oficiais: o Banco do Brasil, o Banco de São Paulo e a Caixa Econômica e Monte de Socorro. A Caixa Econômica tinha por finalidade receber depósitos de pequenas quantias das classes menos abastadas a juros, capitalizando esse juro no fim de cada semestre do ano civil. O Monte de Socorro tinha por objetivo unicamente emprestar, sob penhor, pequenas somas para as classes menos favorecidas da população.<sup>54</sup> Havia, também, bancos particulares de origem nacional e estrangeira. Os estrangeiros movimentavam capitais de maior vulto e realizavam suas principais transações vinculadas à exportação cafeeira, operando também em parceria com a indústria e o comércio. Já os bancos nacionais tinham por função principal o custeio à lavoura, contando com financiamento do governo provincial.<sup>55</sup>

De maneira geral, os bancos cobravam altas taxas de juros, mesmo para negócios considerados seguros, o que acabava repercutindo no custo de vida da população.<sup>56</sup> No final do século XIX, verificou-se incremento na fundação de novos bancos estrangeiros, principalmente italianos, ligados ao comércio e à indústria.<sup>57</sup>

Durante a primeira república, o sistema bancário dedicou-se às atividades urbanas, as únicas que poderiam atender às condições impostas para a oferta de crédito, pelas garantias que ofereciam, pela possibilidade de cumprir os

---

<sup>52</sup> Idem, p. 88.

<sup>53</sup> Idem, p. 89.

<sup>54</sup> *Coleção das leis do Império do Brasil de 1874*, vol. 1, tomo XXXIII, parte 1.

<sup>55</sup> Leme, obra citada, p. 288.

<sup>56</sup> Idem, *ibidem*, pp. 293.

<sup>57</sup> Saes, *A grande empresa...*, p. 126.

prazos concedidos e pela capacidade de pagar as taxas de juros cobradas.<sup>58</sup> Preocupado em conquistar a simpatia e lealdade dos diversos setores da sociedade brasileira, o governo provisório realizou uma reforma bancária em janeiro de 1890, adotando, entre várias medidas, a concessão a alguns bancos para emitir moeda. O decreto n. 165, de 17 de janeiro de 1890, legislava sobre a organização dos bancos de emissão, dividindo o país em três regiões: norte, abrangendo os estados do norte e nordeste (Amazonas até a Bahia); centro, abrangendo os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina; sul, abrangendo os estados do Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Goiás. Se fosse conveniente, poderiam ser instaladas agências ou sucursais em determinados locais, com autorização do governo. O prazo de duração concedido era de 50 anos.<sup>59</sup> Em troca do apoio dos republicanos paulistas, o ministro Campos Sales exigiu que São Paulo se tornasse a quarta região emissora, o que foi concedido pelo ministro Rui Barbosa, pelo decreto n. 194, de 31 de janeiro de 1890.<sup>60</sup> Além da autorização para emitir bilhetes ao portador, os bancos de emissão podiam efetuar outras operações, como descontos, empréstimos, câmbio, hipotecas, custeio da produção agrícola, financiamento de atividades industriais, compra e venda de terras, além de incumbir-se de beneficiamento do solo. Podiam efetuar todas as operações de comércio e indústria, receber terras devolutas, explorar minas, construir ferrovias.<sup>61</sup>

As medidas econômicas adotadas pelo governo republicano favoreceram a formação de sociedades anônimas.<sup>62</sup> Vários bancos foram instalados no período; porém, dos treze bancos existentes no início dos anos 1890, apenas seis se mantiveram até 1895. Em contrapartida, no final da década, vários bancos foram fundados pela comunidade italiana então residente em São Paulo.<sup>63</sup>

### 1.3 SETOR IMOBILIÁRIO

---

<sup>58</sup> Saes, *O desenvolvimento do crédito...*, p. 264.

<sup>59</sup> Diniz, *As representações do encilhamento*, p. 4.

<sup>60</sup> Schulz, *A crise financeira da abolição, 1*, p. 85.

<sup>61</sup> Diniz, obra citada, p. 5.

<sup>62</sup> Saes, *A grande empresa...*, p. 125.

<sup>63</sup> Idem, *ibidem*, p. 127.



O rápido crescimento populacional verificado no final do século XIX aumentou significativamente a procura por moradia, transformando o setor imobiliário no investimento mais promissor do período. As terras ao redor do centro da cidade, ocupadas por chácaras onde residia a elite paulistana, foram loteadas e originaram novos bairros. A urbanização tornava a região supervalorizada. Conseqüentemente, a formação e exploração desses novos bairros desencadearam uma intensa especulação imobiliária.<sup>64</sup>

Em 1870, a cidade era formada pelas freguesias da Sé, Santa Ifigênia e Nossa Senhora da Consolação. A Sé abrigava casas comerciais, oficinas e residências abastadas. Na Santa Ifigênia e parte da Consolação, concentravam-se lojas, hotéis e confeitarias. As transformações socioeconômicas ocorridas nesse período determinaram o caráter financeiro e comercial da área central da cidade. Iniciada a expansão, surgiram os bairros da Luz, do Bom Retiro e do Brás.<sup>65</sup> Na Santa Ifigênia e nos Campos Elíseos, concentraram-se as residências das famílias abastadas. O Bom Retiro e o Brás, onde se mesclavam as atividades residencial e fabril, foram ocupados por famílias de menor poder aquisitivo. Na formação dos novos bairros observou-se uma rígida distinção entre as classes sociais e as formas de ocupação dessas áreas.<sup>66</sup>

Até o final do século XIX, a Câmara Municipal era responsável pelas terras localizadas no perímetro urbano. A administração pública, porém, não se preocupava com a extensão total de seu território, e tampouco havia critérios para ocupação dessas terras. Essa falta de controle permitiu que os interesses particulares se apropriassem do patrimônio público.<sup>67</sup> No início do período republicano, os terrenos situados na área urbana passaram por um processo de supervalorização atraindo investidores que, individualmente ou compondo sociedades anônimas, detinham expressiva parcela da área que seria destinada à expansão da cidade.<sup>68</sup> Esses empresários promoviam loteamentos,

---

<sup>64</sup> Leme, obra citada, p. 256.

<sup>65</sup> Borges, obra citada, p. 30.

<sup>66</sup> Leme, obra citada, p. 9.

<sup>67</sup> Brito, *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo*, p. 131 .

<sup>68</sup> Idem, *ibidem*, p. 130.

comercializavam terrenos, financiavam a construção de imóveis e, alguns deles, fabricavam materiais para construção. Nesse negócio, envolveram-se fazendeiros, comerciantes e industriais. As áreas adquiridas por baixo preço, após a implantação dos melhoramentos, tornavam-se valorizadas, gerando altos lucros.<sup>69</sup>

A especulação financeira que perdurou até o final do século XIX culminou com uma séria crise, com desvalorização dos capitais, falências de bancos e empresas, e provocou queda nos preços dos imóveis. As sucessivas baixas nos preços do café durante a década de 1890 incentivavam a diversificação nas aplicações. A opção por investir em imóveis provocou a diminuição dos capitais disponíveis na praça, e o mercado imobiliário exigia altos investimentos. Conseqüentemente, entre 1897 e 1905, a expansão da cidade foi pouco expressiva. Assistiu-se à falência de muitas sociedades anônimas comprometidas com a urbanização, em virtude da queda no ritmo dos negócios. A manutenção dos preços altos e da especulação, na qual se apoiava o mercado imobiliário, restringia-o a investidores com alto poder aquisitivo. Foi a partir de 1909 que se verificou o aumento da construção de prédios.<sup>70</sup>

A expansão urbana e o aumento populacional acentuaram antigos problemas de abastecimento de água, saneamento e iluminação das ruas, além de ocasionar outros, como a necessidade de transportes coletivos para a população, e de carga para as mercadorias. Urgia que se instalassem na cidade esses serviços essenciais. Por longo período, os governantes paulistas já vinham empreendendo esforços visando a solucionar tais problemas, tarefa difícil que levou décadas para ser realizada e, mesmo assim, de maneira insatisfatória. Diante da falta de recursos por parte da administração pública para instalar os equipamentos necessários, a solução foi entregar à iniciativa privada concessão para executar esses serviços, garantindo-lhes longo prazo para exploração.

#### **1.4 VIAÇÃO PÚBLICA**

---

<sup>69</sup> Leme, obra citada, p. 296.

<sup>70</sup> Brito, obra citada, p. 119.

No que diz respeito aos transportes coletivos urbanos, as dificuldades foram solucionadas mais rapidamente. À medida que aumentava o número de habitantes e se ampliava a área ocupada, tornava-se imprescindível a instalação de veículos coletivos de transporte urbano para a população, e de carga para as mercadorias. Em 9 de março de 1871, foi promulgada a Lei n. 11, autorizando o governo da província de São Paulo a conceder privilégio exclusivo, por 50 anos, ao engenheiro Nicolau dos Santos França Leite, para estabelecer uma linha de diligências de tração animal sobre trilhos de ferro que partiria do centro da cidade em direção às estações ferroviárias. O engenheiro transferiu seus direitos para a Companhia Ferro Carris, organizada no Rio de Janeiro, a primeira a operar em São Paulo.<sup>71</sup> Nesse mesmo ano, foi celebrado contrato entre o governo provincial e Guilherme Maxwell Rudge para o prolongamento das linhas da companhia de carris urbanos e criada a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, que começou a operar em 12 de outubro de 1872.<sup>72</sup>

Na década de 1880, surgiram outras empresas com a finalidade de expandir as linhas de bondes para diversas direções da cidade. Inicialmente, era utilizada a tração animal, posteriormente substituída por locomotivas a vapor.<sup>73</sup> Todavia, várias empresas operando no mesmo espaço ocasionavam problemas de organização.<sup>74</sup> A fim de solucionar a questão, em abril de 1889, o Presidente da Província Antonio Pinheiro de Ulhoa Cintra, o Barão de Jaguará, autorizou a criação da Companhia Viação Paulista, sob a qual seriam unificadas todas as linhas de bondes que operavam em São Paulo e Santos, processo esse liderado pela Companhia Carris de Ferro, detentora do monopólio dos transportes coletivos na capital. Estavam instaladas em São Paulo as companhias Paulista de Transportes, Ferro Carril de São Paulo e Carris de Ferro de São Paulo.<sup>75</sup> Em 1892, a província transferiu para o município a tarefa de fiscalizar o serviço de bondes;<sup>76</sup> em 24 de abril de 1895, a câmara resolveu que o intendente de justiça e polícia deveria rever todos os contratos da Viação Paulista, uniformizando-os e

---

<sup>71</sup> Stiel, *História dos transportes coletivos em São Paulo*, p. 42.

<sup>72</sup> Idem, *ibidem*, p. 43.

<sup>73</sup> Idem, *ibidem*, p. 53.

<sup>74</sup> Idem, p. 65.

<sup>75</sup> Brito, obra citada, p. 168.

<sup>76</sup> Idem, p. 175.

coordenando-os, para que posteriormente fossem submetidos à sua apreciação.<sup>77</sup> O processo de unificação teve início em abril de 1889 e foi concluído em 1897.<sup>78</sup> A formalização da unificação e seu reconhecimento por parte da Câmara Municipal e da Assembléia Legislativa ocorreu somente em 1898.<sup>79</sup>

Em 28 de janeiro de 1897, a resolução n. 81, aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo, abria concorrência para a ampliação de linhas de bondes, com concessão por até 20 anos, privilegiando a Viação Paulista.<sup>80</sup> A Lei n. 367, promulgada pela câmara em 22 de agosto de 1898, uniformizou os contratos da referida companhia. No ano seguinte, a câmara decretou a Lei n. 396, em sessão datada de 10 de abril, autorizando o prefeito a lavrar novo contrato com a Viação Paulista, para que fossem unificadas todas as cláusulas contidas nos demais contratos celebrados com a mesma companhia. Em 18 de abril de 1899, compareceram à secretaria geral da prefeitura H. Brianthe e J. Weissohn, diretores da Viação Paulista, e, perante o prefeito Antonio da Silva Prado e do secretário da câmara Eduardo da Silva Chaves, assinaram o termo de unificação dos contratos para carris de ferro, da qual a companhia era concessionária. O prazo da concessão era de 35 anos; o privilégio consistia no direito exclusivo de transporte de cargas e de passageiros por carris de ferro. No do prazo de quatro meses, a empresa deveria apresentar planta detalhada das linhas de tráfego, com designação das estações, pontos de parada, desvios e distâncias. Em 11 de maio de 1899, pela Lei n. 400, a câmara aprovou o contrato celebrado entre o prefeito e a Viação Paulista.<sup>81</sup>

A unificação dos contratos, cujo objetivo era organizar os horários e itinerários, não trouxe, porém, benfeitorias na prestação do serviço, que se tornava cada vez mais inadequado. A câmara não era capaz de controlar a qualidade do serviço, nem o cumprimento das obrigações contratuais. À má qualidade dos transportes somava-se as infrações, agravando a situação. Ciente e participante de todo esse processo, Antonio Augusto de Souza, que fora gerente da Companhia Viação Paulista, decidiu solicitar concessão de privilégio para a

---

<sup>77</sup> Leis, resoluções e atos da Câmara Municipal da capital do estado de São Paulo, 1895 .

<sup>78</sup> Brito, obra citada, p. 172.

<sup>79</sup> Idem, p. 169.

<sup>80</sup> Leis, resoluções e atos da Câmara Municipal da capital do estado de São Paulo, 1899.

<sup>81</sup> Idem, ibidem.

instalação de bondes com tração elétrica na cidade. Ele era sogro de Carlos de Campos, filho de Bernardino de Campos, então presidente do estado de São Paulo.<sup>82</sup> Em 1896, Américo de Campos, também filho de Bernardino de Campos, foi enviado ao Canadá em missão oficial do governo do estado. Lá, ele entrou em contato com Francisco Antonio Gualco, capitão da marinha italiana, residente em Montreal, que se interessou pelo empreendimento. Em 15 de junho de 1897, a Câmara Municipal, amparada pela Lei n. 304, concedeu privilégio, por 40 anos, para exploração do serviço. Em 8 de junho do mesmo ano, foi assinado o contrato. Os concessionários não conseguiram reunir o capital necessário e solicitaram prorrogação do prazo. Gualco retornou ao Canadá, onde conseguiu atrair o interesse de alguns capitalistas residentes em Toronto, para a organização da empresa, e fundaram a The São Paulo Railway Light & Power Company Limited. A concessão restringia-se ao transporte coletivo por eletricidade; em 16 de dezembro de 1898, os concessionários solicitaram ao intendente de polícia e higiene autorização para a construção de uma linha aérea para distribuição de força elétrica para a capital e exploração de luz elétrica e força motriz. A autorização para distribuir energia elétrica foi concedida em 20 de dezembro do mesmo ano. Em 28 de dezembro de 1899, Gualco e Souza assinaram a escritura de cessão e transferência dos privilégios para a The São Paulo Railway, Light and Power Co. Ltd. A concessão consistia na instalação de linhas de bondes por eletricidade na cidade de São Paulo e subúrbios por 40 anos; construção e uso de linhas para a produção e distribuição de eletricidade para a iluminação e força motriz para indústria e comércio; assentamento de postes e fios de transmissão da potência hidráulica das cachoeiras do Rio Tietê.<sup>83</sup> Em razão da semelhança de nome com a São Paulo Railway Co. e a Light, esta passou a designar-se The São Paulo Tramway Light & Power Company Limited. O capital investido foi seis milhões de dólares, o que correspondia a aproximadamente 36 mil contos de réis. Comparando esses valores com as receitas da capital e do estado de São Paulo nos anos 1898, 1899 e 1900, temos:

Ano	Receita do Município	Receita do Estado
-----	----------------------	-------------------

<sup>82</sup> Stiel, obra citada, p. 69.

<sup>83</sup> Idem, pp. 123-124.

<b>1898</b>	2.720 contos	41.962 contos
<b>1899</b>	3.736 contos	39.650 contos
<b>1900</b>	3.760 contos	38.296 contos

Em março de 1900, foi proposta a concordata da Viação Paulista. No ano seguinte, seus bens foram a leilão e seu patrimônio arrematado pela Light. Em 7 de maio de 1900, foi inaugurada a primeira linha de bondes elétricos.<sup>84</sup>

Apesar da desorganização e do serviço insatisfatório, o sistema de transportes públicos foi criado logo que se fez necessário. A precariedade dos serviços de transporte coletivo não se compara às dificuldades enfrentadas pela população paulistana com respeito à iluminação das ruas e, principalmente, ao abastecimento de água. Analisemos o trajeto percorrido pelas autoridades públicas e empreendedores com o objetivo de prover a população de água potável.

## 1.5 ABASTECIMENTO DE ÁGUA

Desde o início do povoamento, a população da vila de São Paulo enfrentava dificuldades para captar e transportar as águas das várias nascentes das encostas do planalto. Apesar da insalubridade e da escassez nos períodos de estiagem, recorria-se ao Rio Yacuba.<sup>85</sup> Os frades do convento de São Francisco projetaram, no século XVII, o primeiro sistema de adução de água em São Paulo. Como a quantidade de água extraída do Anhangabaú era superior às suas necessidades, eles construíram uma fonte de pedra com duas saídas, uma para o interior do convento e outra para o exterior, abastecendo a população. Estava

<sup>84</sup> Souza, Edgard *História da Light, primeiros 50 anos*, S.P., Eletropaulo, pp. 5-6

<sup>85</sup> Vilar, *Arqueologia industrial e a evolução tecnológica do abastecimento de água na cidade de São Paulo: dos franciscanos à Companhia Cantareira*, p. 17-18.

instalado o primeiro chafariz público.<sup>86</sup> Ao longo do século XVIII, foram instalados outros chafarizes e reservatórios, mas a quantidade de água disponível era insuficiente para a população.

Diante do sério problema de abastecimento, em 1791, o capitão-general Bernardo José de Lorena, governador da capitania, projetou um sistema de adução das águas do tanque municipal ao chafariz do largo da Misericórdia, mas seu funcionamento continuava irregular. A maioria dos chafarizes apresentava problemas de quantidade e qualidade das águas.<sup>87</sup> Ao longo do século XIX, São Paulo contava com dezesseis chafarizes, cinco bicas, cinco tanques e um reservatório.<sup>88</sup> Não dispondo de trabalhadores especializados para efetuar as obras necessárias, o poder público estabeleceu diversos contratos com a iniciativa privada para a captação e tratamento de água, bem como a construção e conservação de chafarizes.<sup>89</sup> Em 1852, o engenheiro Affonso Milliet, contratado pelo governo da província, apresentou um projeto que substituía a forma de adução das águas – feita com valetas de telhas rejuntadas com betume, algumas abertas e outras cobertas com pedras ou telhas – por encanamentos de ferro que captariam as águas do Anhangabaú, conduzindo-as a diversos chafarizes. Todavia, por causa do reduzido diâmetro, os tubos não comportavam o volume de água, provocando a diminuição da quantidade para o consumo, agravando o problema. Em 1857, o engenheiro inglês William Elliot foi encarregado de refazer a rede de distribuição desses encanamentos, os quais levariam água a dez torneiras em diferentes locais da cidade. Essas modificações, no entanto, não surtiram efeito na melhoria do abastecimento.<sup>90</sup> Em 08 de abril de 1857, a Lei Provincial n. 580 autorizou a contratação da empresa Achilles Martin de Estadens para construção do primeiro sistema Cantareira de abastecimento de água encanada. O contrato, com prazo de 30 meses, garantia isenção de direitos provinciais e ainda de direitos gerais para importação de materiais.<sup>91</sup> Em 1860, a câmara arrecadou a quantia de

---

<sup>86</sup> Idem, p. 25.

<sup>87</sup> Idem, p. 28.

<sup>88</sup> Idem, p. 66.

<sup>89</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, diversas sessões.

<sup>90</sup> Vilar, obra citada, p. 70.

<sup>91</sup> Silva, *Contratos entre o poder público e particulares na São Paulo imperial: 1820-1889*, p. 99.

120 contos de réis para captação das águas da Cantareira; o projeto, porém, não foi levado adiante.<sup>92</sup>

Em 1863, o governo solicitou ao engenheiro inglês James Brunless que elaborasse um projeto de saneamento para a capital. Auxiliado por seu conterrâneo Daniel Makinson Fox, engenheiro da São Paulo Railway, foram avaliados os recursos hídricos no entorno da cidade, e o manancial da Cantareira foi o mais indicado pela quantidade e potabilidade de suas águas.<sup>93</sup>

Em 22 de julho de 1864, foi celebrado um contrato entre o governo da província e Felício Ribeiro dos Santos Camargo e Carlos Rath, os quais, mediante o privilégio por 30 anos e subvenção dos cofres provinciais de 20:000\$000, deveriam abastecer a cidade de São Paulo com 80 mil medidas hídricas diárias, construir quatro chafarizes, encarregando-se das obras necessárias, bem como captar as águas da nascente do morro Caaguaçu. Os trabalhos deveriam ter início no prazo de seis meses e deveriam ser concluídos em três anos. Antes de iniciarem as obras, os empresários constataram que o contrato era inexecutável, uma vez que não havia água suficiente para abastecer a cidade. Entretanto, eles não se manifestaram até que se aproximasse a data final para a instalação, quando, então, Felício Camargo comunicou a inexecutabilidade do trabalho, solicitou a rescisão do contrato e indenização pelos materiais comprados. Carlos Rath foi além: pediu indenização pelos estudos e trabalhos preparatórios realizados. O governo provincial enviou engenheiros para avaliação da capacidade dos mananciais, constatou-se a quantidade insuficiente de água. Assim, o governador ordenou ao procurador fiscal do tesouro provincial que ajuizasse ação de nulidade e rescisão de contrato, reconhecendo o direito de os empresários serem indenizados pelos materiais comprados e por outras despesas devidamente comprovadas. Os empresários concordaram com a rescisão; porém, não houve acordo com relação ao valor da indenização. Diante do impasse, passou-se a discutir quem seria responsável pela falsa avaliação de que havia água suficiente no manancial. Como tanto o governo quanto os empresários haviam encomendado

---

<sup>92</sup> Brito, obra citada, p. 147.

<sup>93</sup> Vilar, obra citada, p. 83.



estudos prévios, ambos deveriam saber que não haveria possibilidade de se cumprir o contrato.<sup>94</sup>

Em 1866-1867, São Paulo enfrentou a maior estiagem do século e, com os chafarizes da cidade secos, a população revoltou-se. Diante de tal situação, Aristides Galvão de Queiroz apresentou ao inspetor de obras públicas da província um orçamento estimativo das obras necessárias para o abastecimento com as águas da Cantareira: 500:000\$000. Sem dispor de recursos suficientes, o governo transferiu para a iniciativa privada a tarefa de construir e explorar um sistema eficaz de abastecimento de água para a capital.<sup>95</sup> Em 30 de abril de 1870, a Assembléia Legislativa promulgou a Lei n. 102, autorizando a presidência da província a contratar a canalização das águas da Cantareira. Várias propostas foram apresentadas; todas avaliadas como ineficientes ou onerosas.<sup>96</sup> Em 23 de janeiro de 1873, a comissão permanente manifestou-se sobre o requerimento de José Pereira Rego Filho, dirigido ao governo da província, solicitando a concessão de privilégio, pelo prazo de 40 anos, para realizar obras de distribuição de água para a capital. Analisando a exposição do peticionário e as bases do contrato, concluiu-se que a proposta era desvantajosa, prejudicial e onerosa para a província.<sup>97</sup> Diante da inexistência de projetos viáveis para a solução do problema, em 07 de maio de 1875, a câmara voltou a discutir sobre a conveniência de se cobrar um imposto no valor de 5% sobre o aluguel das casas para pagamento do empréstimo a ser contraído, no valor de 650:000\$000, para a realização das obras de canalização das águas da Cantareira. Os vereadores decidiram não aprovar o projeto.<sup>98</sup>

Havia duas alternativas para a construção do sistema de abastecimento de água para a capital: a primeira consistia no financiamento das obras com dinheiro público; a segunda, em contratar uma empresa particular. Optou-se pela segunda. Após análise das propostas, o Presidente da Província Sebastião José Pereira escolheu a de Antonio Proost Rodovalho, Benedito

---

<sup>94</sup> Relatório do Presidente da Província Joaquim Saldanha Marinho à Assembléia Legislativa provincial, de 2 de fevereiro de 1868 .

<sup>95</sup> Vilar, obra citada, pp. 85-86.

<sup>96</sup> Relatório com que o conselheiro Francisco Xavier Pinto passou a administração provincial ao presidente João Theodoro Xavier em 1872 .

<sup>97</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessão datada de 23 de janeiro de 1873.

<sup>98</sup> Idem, sessão datada de 6 de maio de 1875

Antonio da Silva e Daniel Makinson Fox. Em relatório apresentado à Assembléia Legislativa, o presidente justificou a contratação de uma empresa particular para a prestação do serviço. Como a Câmara Municipal rejeitara a proposta de se financiar a execução do serviço de abastecimento de água com a criação de um imposto predial, ele amparou-se nos exemplos da Inglaterra e dos Estados Unidos, onde o serviço era realizado por empresas particulares. O exemplo estendeu-se a outras cidades brasileiras que também adotaram essa modalidade de serviço. Comparando o número de chafarizes que seria instalado em três dessas cidades com o número a ser instalado pela Companhia Cantareira em São Paulo, o presidente demonstrou que, em Salvador, havia uma torneira para cada 1.948 habitantes; em Recife; uma torneira para cada 1.971 habitantes; em Porto Alegre, uma torneira para cada 745 habitantes, e, em São Paulo, uma torneira para cada 719 habitantes, com a vantagem de que, aqui, a água servida nos chafarizes seria gratuita, o que não ocorria nas outras cidades.<sup>99</sup>

Em 09 de outubro de 1875, foi assinado o contrato entre o governo da província e o coronel Antonio Proost Rodovalho, major Benedito Antonio da Silva e o engenheiro Daniel Makinson Fox, para captação e canalização das águas da serra da Cantareira. O primeiro artigo do contrato dizia que seriam realizadas obras de encanamento das águas e sua distribuição pelas ruas e praças da capital, acrescentando melhoramentos a um projeto anteriormente apresentado pelo engenheiro Brunless. Em locais indicados pelo governo, a empresa deveria construir seis chafarizes com quatro torneiras cada um, os quais forneceriam água gratuitamente, e providenciar a instalação de 100 válvulas contra incêndio. Ficou determinado que a empresa não receberia nenhum pagamento do governo, nem a título de subvenção, nem garantia de juros, mas ficava garantido o direito exclusivo, por 70 anos, de vender água em domicílio a particulares e a estabelecimentos públicos. Terminado esse prazo, todas as obras realizadas passariam a ser propriedade da província, sem nenhuma indenização. Os empresários dispunham de 24 meses para iniciar as obras; não cumprido o

---

<sup>99</sup> Relatório do Presidente da Província Sebastião José Pereira à Assembléia Legislativa, datado de 1876.

prazo, seriam multados.<sup>100</sup> Para a execução da obra, buscou-se conhecimento técnico na Inglaterra, onde, também, foram contraídos dois empréstimos bancários para esse fim.<sup>101</sup>

Em 02 de março de 1876, a câmara recebeu um parecer assinado pelos advogados João Theodoro Xavier e João Mendes de Almeida, propondo a anulação do contrato estabelecido entre o governo da província com o coronel Rodovalho e seus sócios para canalização das águas da Cantareira, alegando que o governante não tinha autoridade para fazê-lo, além de ser prejudicial ao município. Na mesma data, e sobre o mesmo assunto, foram encaminhadas àquela casa seis petições, contendo seiscentas assinaturas, contra o pedido de nulidade. O presidente da câmara Bento José Alves Pereira manifestou-se, alertando para a disputa política implícita nesse embate, e defendeu a manutenção do contrato, bem como a opção do Presidente da Província Sebastião José Pereira pela Companhia Cantareira, o qual, na ocasião, encaminhara à Assembléia Legislativa um relatório explicando o porquê de sua decisão.<sup>102</sup>

Em 25 de junho de 1877, Rodovalho obteve concessão para exploração do serviço de coleta de esgotos e, ampliando o quadro de sócios, fundou a Companhia Cantareira e Esgotos, com cinco mil ações no valor de 200\$000 cada.<sup>103</sup> Pelo contrato, foi concedido à empresa o privilégio da venda de água e coleta de esgoto pelo prazo de 70 anos; o serviço de água em domicílio seria facultativo, mas o de esgotos, obrigatório. A distribuição de água nos chafarizes era gratuita, e os lucros resultariam do monopólio da venda de água em domicílio.<sup>104</sup> Em 27 de setembro de 1878, deu-se início às obras com o comparecimento de D. Pedro II, o ministro da agricultura, o Presidente da Província e os diretores da companhia, Clemente Falcão de Souza Filho, Raphael Aguiar Paes de Barros e Joaquim Egídio de Souza Aranha, Barão de Três Rios. Nesse mesmo ano, a Companhia Cantareira demoliu os chafarizes, reconstruindo-os com nova tecnologia, adequada à pressão da água que vinha do reservatório

---

<sup>100</sup> Contrato celebrado entre o Governo da Província e o coronel Antonio Proost Rodovalho, o Major Benedito Antonio da Silva e Daniel Makinson Fox, para o encanamento das águas da Cantareira e sua distribuição pelas ruas e praças da capital.

<sup>101</sup> Leis e decretos do Estado de São Paulo, 11892.

<sup>102</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessão datada de 2 de março de 1876.

<sup>103</sup> Vilar, obra citada, p. 86.

<sup>104</sup> Brito, obra citada, p. 148.

instalado no bairro da Consolação. A distribuição de água começou efetivamente em setembro de 1881, e a população que habitava prédios ligados à rede foi abastecida gratuitamente até março de 1882. A partir daí, começou-se a cobrar taxa de consumo, o que não foi bem recebido por parte da população, que não aceitava pagar por um bem natural. A expansão da rede ocorreu da seguinte forma:

Ano	Expansão da rede
<b>1881</b>	133 prédios abastecidos
<b>1882</b>	150 prédios abastecidos
<b>1883</b>	745 prédios abastecidos
<b>1884</b>	1508 prédios abastecidos
<b>1885</b>	2776 prédios abastecidos
<b>1886</b>	3549 prédios abastecidos
<b>1887</b>	4278 prédios abastecidos
<b>1888</b>	5008 prédios abastecidos
<b>1889</b>	5503 prédios abastecidos <sup>105</sup>

Em 17 de novembro de 1887, o Presidente da Província Antonio de Queiroz Teles, com base nas informações prestadas pelo engenheiro fiscal e pela Câmara Municipal, além do parecer do tesouro provincial, declarou concluídas as obras de abastecimento de água e coleta de esgotos.<sup>106</sup> Contudo, a companhia não conseguiu acompanhar o crescimento da cidade. Quando a água do reservatório da Consolação começou a ser distribuída, a cidade contava com

<sup>105</sup> Vilar, obra citada, pp. 87-90.

<sup>106</sup> Exposição com que o visconde de Parnaíba passou a administração da província a Francisco de Paula Rodrigues Alves, em 19 de novembro de 1887.

cerca de 30 mil habitantes, e a empresa havia projetado abastecimento para 60 mil; em 1892, o número de habitantes atingira os 120 mil. Além da explosão demográfica, a dificuldade em importar materiais necessários para as obras de saneamento, a complexidade para transportá-los até o alto da serra, além dos empréstimos tomados em bancos ingleses e as multas contratuais que o governo aplicava por causa do atraso na conclusão dos serviços levaram a empresa a uma situação de quase insolvência.<sup>107</sup>

Diante desse quadro e pressionado pela opinião pública, o governo resolveu encampar a companhia. Se, antes, o governo da província considerava uma empresa privada mais apta a fornecer melhor sistema de abastecimento de água, a situação agora se invertera. O primeiro governo republicano atribuiu a ineficiência do serviço ao fato de a empresa particular visar apenas ao lucro sem se preocupar com as necessidades da população. Por se tratar de serviço essencial, Prudente de Moraes empenhou-se em promover sua estatização.<sup>108</sup> Em 05 de junho de 1889, já havia sido decretada a Lei n. 195, autorizando o presidente a rever o contrato estabelecido com a Companhia Cantareira e Esgotos, modificando-o no sentido de obrigar a companhia a estender a rede de esgotos dentro da área determinada pela Câmara Municipal e pelo governo provincial, elevar o prazo do privilégio para noventa anos e facultar ao governo o direito de encampar o serviço de água e esgotos.<sup>109</sup>

Em 17 de agosto de 1892, o vice-presidente do estado José Alves de Cerqueira Cezar promulgou a Lei n. 62, autorizando o governo a rescindir o contrato celebrado com a Companhia Cantareira e Esgotos em decorrência da impossibilidade, admitida por seus diretores, de realizar as obras contratadas. Seria pago, a título de indenização, o valor máximo de 6.000:000\$000, assumindo o governo a dívida hipotecária contraída em Londres, valor que seria deduzido do preço arbitrado ao patrimônio da companhia. O contrato foi rescindido, e a companhia foi indenizada com a importância de

---

<sup>107</sup> Vilar, obra citada, pp. 94-95.

<sup>108</sup> Andrade, *Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*, p. 53.

<sup>109</sup> Leis e decretos do estado de São Paulo, 1890.

6.829.546\$663.<sup>110</sup> Em 1893, quando o governo já havia criado a repartição de águas e esgotos, todos os chafarizes foram destruídos, obrigando a população a pagar pelo fornecimento de água. Considerando a medida arbitrária, a população, acostumada a servir-se de água gratuitamente, revoltou-se e foi contida com intervenção da polícia.<sup>111</sup>

Os empresários da Companhia Cantareira concordaram com a rescisão do contrato e com o valor da indenização, mas acabaram recebendo importância superior ao estipulado. Quanto à dívida hipotecária que seria assumida pelo estado, nada foi mencionado. Ao que tudo indica, os empresários foram beneficiados com a rescisão do contrato.

## 1.6 ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Semelhantes foram as dificuldades enfrentadas para a instalação de um sistema de iluminação pública nas ruas de São Paulo. Em 1829, o governo da província incumbiu a Câmara Municipal de dar solução ao problema. A cidade já contava com 20.000 habitantes e possuía somente 24 lampiões que ficavam dispostos longe um do outro. Diante da precariedade, o fiscal da câmara solicitava aos moradores que mantivessem acesos, fora de casa, lampiões à base de “azeite de peixe” ou com sementes de mamona. Em 1840, o deputado José Antonio Pimenta Bueno propôs que parte do imposto da décima urbana, equivalente ao atual imposto predial, fosse destinada à iluminação pública. Essa proposta foi aprovada em 9 de março de 1840 e transformou-se na Lei Provincial n. 9, estabelecendo que o governo inspecionaria a efetividade da iluminação e sua economia. Com base nessa lei, o Presidente da Província Manoel Machado Nunes apresentou, em 17 de junho de 1840, regulamento determinando as diretrizes para a iluminação pública de São Paulo e Santos. A capital deveria ter 101 lampiões de quatro luzes. Os lampiões que ficavam presos às paredes das casas eram afixados

---

<sup>110</sup> Idem, 1892

<sup>111</sup> Vilar, obra citada, p. 67.

em postes nas calçadas.<sup>112</sup> Em 1845, a décima urbana foi abolida, e os recursos para a iluminação passaram a ser extraídos do imposto de armazéns. A Lei Provincial n. 35, de 16 de março de 1846, determinava que a iluminação pública de São Paulo fosse feita por arrematação anual; em 1847, permitiu-se a contratação de particulares.<sup>113</sup>

Nesse mesmo ano, Affonso Milliet, que já era responsável pela iluminação pública de Santos, apresentou uma proposta de acrescentar 20 aos 140 lampiões já existentes na capital, mudando o combustível para gás hidrogênio líquido. Os deputados aprovaram, concedendo o prazo de cinco anos. Em 7 de maio de 1849, ele foi contratado para fornecer mais 40 lampiões novos e, em 28 de maio, foi incumbido de substituir o equipamento e ampliar a iluminação da capital. Em 1852, o engenheiro H. Bastide o sucedeu, prestando serviços até 1854, quando já havia na cidade 200 lampiões. A seguir, por contrato estabelecido em 5 de julho de 1854, Hermann Gunther assumiu o empreendimento, mas não foi capaz de cumpri-lo com a verba concedida, rescindindo-o. Aberta nova concorrência, a iluminação da capital foi arrematada por Antonio Salustiano de Castro, em contrato datado de 21 de março de 1855, pelo prazo de 15 meses. Em 25 de junho de 1856, o contrato foi prorrogado por mais 18 meses. E, em 30 de dezembro de 1857, foi prorrogado por mais um ano. Em 1856, foi proposta novamente a iluminação a gás pelo engenheiro Achilles Martin de Estadens. Tratava-se de obter gás a partir do hidrogênio puro, superior ao extraído do carvão de pedra, tanto pelo preço como pela segurança e limpeza. A Lei Provincial n. 25, de 25 de abril de 1856, autorizou a contratação do engenheiro, com a exigência de aumentar para 300 o número de lampiões e acendê-los todas as noites. Todavia, a iniciativa não prosperou, e Sebastião Felix de Castro assumiu a manutenção da iluminação.<sup>114</sup>

O primeiro contrato para iluminação a gás da capital, celebrado entre o governo da província e os empresários Francisco Taques Alvim e José

---

<sup>112</sup> Karepous, *São Paulo: a imperial cidade e a Assembléia Legislativa provincial*, p. 16.

<sup>113</sup> Regulamentos expedidos pelo governo provincial para execução de diversas leis provinciais coligidos e anotados pelo bacharel José Candido de Azevedo Marques e mandado imprimir por João Theodoro Xavier, Presidente da Província de São Paulo, tipografia do Correio Paulistano, 1874.

<sup>114</sup> Karepous, obra citada, pp. 16-17.

Dutton, data de 26 de dezembro de 1863. Basicamente, o contrato estabelecia que os empresários seriam responsáveis pela iluminação da cidade, por gás extraído do carvão de pedra, instalando gasômetros e aparelhos para a sua produção. O governo determinaria a distância entre os combustores e também a hora em que eles deveriam ser acesos e apagados. Os empresários tinham liberdade para organizar a empresa dentro ou fora do Império, mas ficaria sujeita à aprovação do governo. Se, ao findar o prazo, o contrato não fosse renovado, o governo pagaria pelo material empregado.<sup>115</sup> Impossibilitados de realizar os serviços, os empresários requereram prorrogação do prazo, o que foi concedido. Ao aproximar-se o término do tempo determinado no contrato, sem que fosse cumprido, o secretário de obras públicas mandou afixar editais, chamando concorrentes para nova concessão. As várias propostas apresentadas foram encaminhadas ao tesouro provincial a fim de que fosse escolhida a proposta mais vantajosa. O inspetor do tesouro escolheu a de Camilo Bourroul, mas o presidente determinou que o contrato fosse feito novamente com Francisco Taques Alvim e José Dutton, por considerá-los melhor.<sup>116</sup> Não conseguindo cumprir os prazos estipulados pelo governo, os empresários transferiram os direitos concedidos para Antonio Proost Rodvalho que partiu para a Inglaterra em busca de sócios. Em 14 de dezembro de 1869, formou-se em Londres a San Paulo Gas Company Limited, com a finalidade de explorar o serviço de iluminação em São Paulo.<sup>117</sup> Em 20 de setembro de 1870, foi publicada no Correio Paulistano uma convocação para que brasileiros comprassem ações da companhia. Passados oito anos, a empresa contava com 109 acionistas.<sup>118</sup> Pelo decreto n. 5071, datado de 28 de agosto de 1872, D. Pedro II, autorizou o funcionamento da companhia, com base no mesmo contrato estabelecido anteriormente, ficando a empresa sujeita às leis e regulamentos dos tribunais brasileiros.<sup>119</sup> Faziam parte da diretoria: Frederick Delmar – presidente; H. R. Daines, E. Batt, Richard Clay e S. F. Porter – diretores. A administração em São Paulo era composta por: James Southall –

---

<sup>115</sup> Contrato da iluminação por gás feito entre o Presidente da Província Vicente Pires da Motta e Francisco Taques Alvim e José Dutton, São Paulo, datado de 28 de dezembro de 1863.

<sup>116</sup> Relatório do secretário de obras públicas Antonio Francisco de Paula Souza, datado de 1868.

<sup>117</sup> Artigas, *Casa das Retortas*, p. 11.

<sup>118</sup> Rangel, *Paulicéia iluminada, o gás canalizado na cidade de São Paulo*, p. 28.

<sup>119</sup> Coleção das leis do Império do Brasil de 1872, Tipografia Nacional.



gerente; Edwin C. Watts – contador; Filippe H. F. Trigo de Loureiro – engenheiro fiscal; John Gill – membro do conselho fiscal e Francisco Xavier de Mattos Salles – cobrador.<sup>120</sup> Os ingleses investiram 80 mil libras esterlinas na companhia.<sup>121</sup>

Em 21 de abril de 1870, a câmara recebeu a planta das obras projetadas para a iluminação, elaborada pelo engenheiro William Ramsay, e deveria informar a localidade escolhida para a construção do gasômetro. Para isso foi nomeada uma comissão composta pelos vereadores Pacheco de Toledo e Antonio Proost Rodovalho, o qual pediu dispensa, mas foi negada. Atendendo aos pedidos dos moradores, na sessão de 12 de maio de 1870, Pacheco de Toledo apresentou parecer favorável à construção do edifício do gasômetro na região da várzea do Carmo.<sup>122</sup> Com a concordância por parte dos técnicos ingleses, em 15 de outubro de 1870, iniciaram-se os trabalhos de instalação dos encanamentos de gás. Na inauguração, em 10 de abril de 1872, havia 550 lampiões, e até 15 de julho do mesmo ano deveriam ser instalados 700, conforme estabelecido no contrato. De 1863 até 1872, a cidade fora iluminada com querosene; a partir de então, passou a ser iluminada pelo gás produzido no gasômetro.<sup>123</sup>

Em 1873 a população começou a protestar contra a má qualidade da luz e os altos preços cobrados. O problema estava no tipo de contrato que havia sido estabelecido. Dada a dificuldade em encontrar empresas capacitadas para prestar o serviço, o governo viu-se obrigado a oferecer condições vantajosas para atraí-las, como isenção de impostos e autonomia de decisão em relação ao governo. Mais uma vez, a empresa não seguia o ritmo da cidade. Em 1876, o rápido crescimento de São Paulo exigia a ampliação da rede de iluminação. Nesse ano, o relatório apresentado pelo fiscal observava que as edificações tinham aumentado tão rapidamente que estavam além dos limites alcançados pelos encanamentos. O aumento do número de lampiões oneraria os cofres públicos.<sup>124</sup> Para a instalação dos equipamentos, foram introduzidas novas técnicas de construção civil. Os trabalhadores foram contratados na Inglaterra pelo

---

<sup>120</sup> Marques, *Indicador de São Paulo para 1878*.

<sup>121</sup> Rangel, obra citada, p. 30.

<sup>122</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessões de 21 de abril e 12 de maio de 1870.

<sup>123</sup> Artigas, obra citada, p. 11.

<sup>124</sup> Idem, p. 13.

engenheiro William Ramsay que acompanhou todas as etapas das obras.<sup>125</sup> Durante o século XIX, as técnicas utilizadas tanto em São Paulo como em outras cidades do Brasil eram de origem inglesa. O desenvolvimento de tecnologia brasileira ocorreria somente no século XX.<sup>126</sup>

Foram oferecidas vantagens para atrair a companhia. Em seu relatório à Assembléia Legislativa, elaborado em 1882, o vice-Presidente da Província Joaquim Egídio de Souza Aranha, referindo-se ao contrato, revelaria que o principal objetivo era facilitar a organização da empresa, concedendo-lhe o monopólio do serviço de iluminação, o que lhe proporcionaria consideráveis lucros. Inexperiente, o governo não estabeleceu claramente as obrigações da companhia,<sup>127</sup> A solução estava na rescisão do contrato; o valor da indenização, no entanto, era muito alto e não interessava ao governo.<sup>128</sup>

Considerando a data do contrato original, 1863, a Assembléia Legislativa elaborou em março de 1885 um projeto para nova concorrência que deveria ocorrer em 1888. A companhia, porém, considerava 1872 a data da autorização para funcionamento e, portanto, o prazo de 25 anos expiraria somente em 1897.<sup>129</sup> Em 1887, o governo foi autorizado a abrir concorrência para o serviço de iluminação pública. O então Presidente da Província Antonio de Queiroz Teles declarou que estavam sendo elaboradas as bases para o novo contrato, “aproveitando-se nelas o que a experiência demonstrou ser aceitável.”<sup>130</sup> A Lei n. 54, datada de 17 de abril de 1886, autorizava a presidência da província a chamar concorrentes para o serviço de iluminação para a capital e a contratar quem oferecesse melhores vantagens.<sup>131</sup>

Em 15 de setembro de 1897, foi decretada a Lei n. 322, isentando de impostos a companhia que contratasse com o governo o serviço de

---

<sup>125</sup> Rangel, obra citada, p. 9.

<sup>126</sup> Idem, p. 16.

<sup>127</sup> Andrade, obra citada, p. 61.

<sup>128</sup> Idem, p. 65.

<sup>129</sup> Artigas, obra citada, p. 11.

<sup>130</sup> Exposição com que o visconde de Parnaíba passou a administração da província a Francisco de Paula Rodrigues Alves, em 19 de novembro de 1887.

<sup>131</sup> Leis e decretos da província de São Paulo, 1886.

iluminação pública.<sup>132</sup> O contrato para o serviço de iluminação a gás da capital foi renovado com a San Paulo Gas Co. Ltd.<sup>133</sup> Embora houvesse pequenas empresas prestadoras de serviços de iluminação, elas não eram capazes de suprir a demanda. A falta de concorrentes levou o governo a renovar o contrato com a mesma companhia. Pelo decreto n. 488, datado de 9 de outubro de 1897, foi aprovado o novo acordo com a San Paulo Gaz Company Limited para o serviço de iluminação a gás da capital.<sup>134</sup> Foi concedido privilégio por 30 anos. Mas não havia impedimento para a utilização de nenhum outro processo de iluminação em partes da cidade que não fossem iluminadas por gás. O governo poderia contratar, durante o prazo do privilégio da companhia, iluminação pública por eletricidade ou outro novo sistema, em algumas ou em todas as ruas já servidas por gás. Em todos os casos, a companhia teria preferência em igualdade de condições e seria consultada sobre a proposta escolhida. Ao decidir-se pela substituição da iluminação a gás pela elétrica, o governo deveria avisar a companhia com dois anos de antecedência. Se a companhia não quisesse desfrutar de sua preferência, aquela que a substituísse poderia indenizá-la. Se a companhia aceitasse a preferência, o governo a indenizaria pelo material que não fosse utilizado no novo sistema. A companhia estaria isenta de impostos estaduais e municipais de qualquer espécie. O prazo do contrato poderia ser prorrogado, mas se não fosse, com o fim do privilégio, a companhia deveria ser indenizada pelo material utilizado.<sup>135</sup> A companhia manteve o direito à iluminação pública da capital até 1929, mas desde 1910 o controle acionário fora assumido pela Light.<sup>136</sup>

O prazo de dez anos, entre a autorização para o governo chamar novos concorrentes e a renovação com a San Paulo Gas Co., e, ainda, a concessão de benefícios, como a isenção de impostos, são provas das dificuldades em se encontrar empreendedores com capital disponível para investir a longo prazo em projeto de tamanho porte. São Paulo já contava com pequenas empresas que prestavam esse tipo de serviço, como a Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo, a Companhia Econômica de Gás, Água e Esgotos e a Empresa de

---

<sup>132</sup> Leis, resoluções, atos e atos executivos da Câmara Municipal de São Paulo, 1899 .

<sup>133</sup> Leis e decretos do estado de São Paulo, 1897.

<sup>134</sup> Diário oficial do estado de São Paulo, outubro de 1897.

<sup>135</sup> Cláusulas do contrato estabelecido em decorrência do decreto n. 488.

<sup>136</sup> Andrade, obra citada, pp. 64-65.

Melhoramentos Locais, mas nenhuma era de grande porte. Desde 1878, já vinham sendo experimentados novos sistemas para substituir o gás. A primeira experiência com lâmpada elétrica realizada em São Paulo ocorreu em 1868. Em 1886, foi organizada a Empresa Paulista de Eletricidade, subordinada à firma Marques, Moutte & Co., com a proposta de iluminar residências e estabelecimentos comerciais. Não comportando os altos investimentos necessários, a empresa foi absorvida pela Companhia Água e Luz de São Paulo.<sup>137</sup> A maioria de suas ações foi adquirida pela Light em 1900.<sup>138</sup> Desde 1889, negociantes do centro da cidade contratavam companhias particulares de eletricidade. E, em 1890, a Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo recebeu permissão para explorar a iluminação pública e particular, por eletricidade ou qualquer outro meio conveniente, dentro ou fora do estado de São Paulo.<sup>139</sup>

Em 1898, a The São Paulo Tramway Light & Power Company, empresa constituída no Canadá, recebeu concessão para explorar o serviço de transporte público na cidade de São Paulo. Dada a necessidade de se produzir energia elétrica para movimentar os bondes, a empresa solicitou autorização para construir uma linha aérea para distribuição de força elétrica nas ruas e indústrias, o que lhe foi concedido.<sup>140</sup> A Light adquiriu a maioria das ações da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo e, em 1910, obteve o controle acionário da San Paulo Gas Co. No ano seguinte, o governo assinou os primeiros contratos com a Light para a iluminação de diversas ruas por energia elétrica. O aprimoramento da iluminação e o aumento do preço do gás fizeram com que a iluminação pelo sistema antigo deixasse de ser utilizada.<sup>141</sup>

Os diversos contratos estabelecidos entre o governo e particulares demonstram os obstáculos enfrentados pelo poder público ao introduzir a infra-estrutura necessária à população paulistana. Não havia profissionais devidamente qualificados para executar os trabalhos exigidos para a modernização da cidade. Faltava conhecimento técnico. Nem a província nem o município possuíam um corpo de funcionários públicos destinados aos serviços

---

<sup>137</sup> Souza, obra citada, pp. 5-6.

<sup>138</sup> Idem, p. 35.

<sup>139</sup> Artigas, obra citada, p. 14.

<sup>140</sup> Souza, obra citada, pp. 28-29.

<sup>141</sup> Idem, p. 35.

gerais. Quando surgia a necessidade da realização de alguma obra, contratava-se pessoal capacitado, pago com dinheiro público sob responsabilidade da Câmara Municipal. Dependendo da gravidade do problema, era nomeada uma comissão composta por vereadores para acompanhar os trabalhos.<sup>142</sup> Além da falta de capacitação técnica, as inúmeras tentativas revelam as dificuldades em se captar recursos para o desenvolvimento de projetos urbanísticos.

A expansão da produção cafeeira a partir de meados do século XIX possibilitou ao Brasil integrar-se definitivamente à economia mundial. Ao aumento das exportações correspondia maior disponibilidade de crédito no exterior e ampliação das importações. No plano internacional, o capitalismo vivia a plenitude da livre concorrência. Como a soma de recursos internos para financiamento da agricultura e do desenvolvimento das cidades era insuficiente, convinha atrair capital estrangeiro. O interesse dos países industrializados em investir em regiões mais atrasadas consistia nas elevadas taxas de juros que recebiam e nas garantias que, se não eliminavam, minimizavam os riscos. Além disso, ao constituir uma empresa prestadora de serviços, a matriz vendia tecnologia, equipamentos e combustível.<sup>143</sup> Estabelecida na Inglaterra, a San Paulo Gas Co. trouxe para cá todo o corpo técnico, os equipamentos, novos conhecimentos, inclusive de engenharia civil, e a fonte de energia, o carvão.<sup>144</sup>

Dependente do capital externo, o Brasil sofria os reflexos das crises econômicas internacionais. Em momentos críticos, os credores restringiam os empréstimos e forçavam os devedores a saldarem os compromissos em menores prazos.<sup>145</sup> Dispondo-se a compensar a insuficiência de recursos para investir em grandes empresas prestadoras de serviços, fazendeiros e comerciantes reuniram-se e formaram sociedades por ações. Essas associações intensificaram-se nos últimos anos do Império e, sobretudo, no início do período republicano; mas já na década de 1870 encontravam-se grupos de investidores operando tanto na construção de ferrovias quanto na implantação de infra-estrutura urbana. Embora não seja possível precisar o número de acionistas que integravam a São Paulo Gas

---

<sup>142</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, diversas sessões.

<sup>143</sup> Singer, O Brasil no contexto do capitalismo internacional, p.363.

<sup>144</sup> Rangel, obra citada, p. 9.

<sup>145</sup> Almeida, Mauricio Luis C. B. *O preço de um fracasso. A Companhia União e Indústria, a política e a economia no Império*, p. 37

Co., sabemos que, logo após sua instituição em 1869, em Londres, investidores brasileiros se juntaram à companhia, perfazendo um total de 109 acionistas em 1878.<sup>146</sup> Quanto à iluminação pública e ao abastecimento de água, somente foi possível efetivar o serviço com a participação de vários empresários. A companhia Cantareira, quando de sua formação em 1875, contava apenas com três sócios; em 1877, quando obteve concessão para também explorar o serviço de coleta de esgotos, já possuía sete grandes empreendedores paulistas, aos quais se somaram mais onze até 1890.<sup>147</sup>

Tanto para o abastecimento de água quanto para a iluminação pública foram concedidos direitos de exclusividade na exploração dos serviços. Essa tendência mundial para formação de monopólios era um fenômeno decorrente do excesso de oferta de capitais, verificado nos países mais desenvolvidos. Em número reduzido, sociedades anônimas detinham o controle absoluto dos mercados em vários países.<sup>148</sup> Interessava às potências industriais aplicar os excedentes de capitais em regiões mais atrasadas, pois o retorno resultava em elevadas taxas de lucro e garantias de juros. O Brasil atraía investimentos desses países capitalistas hegemônicos.<sup>149</sup> No período compreendido entre 1870 e 1913, foi intensa a participação financeira britânica na economia brasileira, com a presença maciça de capitais e de empresas monopolistas. Em relação ao sistema de iluminação pública adotado para a cidade de São Paulo, toda a estrutura e tecnologia foram importadas da Inglaterra. Quanto ao abastecimento de água, a Cantareira recorreu a empréstimos em bancos ingleses, e parte do material empregado na captação e condução das águas foi importado. No que diz respeito aos investidores estrangeiros, apenas Daniel Makinson Fox participou da formação inicial da companhia. Com a ampliação de suas atribuições, em 1877, o engenheiro inglês deixou de integrar o quadro de acionistas, que, então, passou a contar exclusivamente com empresários brasileiros.<sup>150</sup>

---

<sup>146</sup> Rangel, obra citada, p. 28.

<sup>147</sup> Brito, obra citada, p. 24.

<sup>148</sup> Saliba, *Ideologia liberal e oligarquia paulista, a atuação e as idéias de Cincinato Braga*, p. 3.

<sup>149</sup> Idem, p. 5.

<sup>150</sup> Brito, obra citada, p. 24 .

O aprendizado adquirido do exterior floresceu em pequenas empresas prestadoras de serviços urbanos em São Paulo. Contando com os incentivos que o novo governo oferecia para a instalação de novas companhias, diversas empresas se formaram no final do Império e início da República, envolvendo os principais empreendedores paulistas.

## ***O NASCENTE EMPRESARIADO PAULISTA***

Este capítulo será dedicado à formação e atuação do primeiro grupo de grandes empresários paulistas, formados por fazendeiros, comerciantes e capitalistas. Todos tinham em comum o fato de serem brasileiros, em sua maioria oriundos da província de São Paulo, e contavam como principal fonte para a formação de seus capitais a produção e comercialização de café. Ao se fixarem na capital, somaram seus esforços no sentido de dotar a cidade de toda a infraestrutura e equipamentos necessários. Embora tenham destinado parte de seus investimentos à indústria, ao comércio e aos bancos, o setor imobiliário e de construção civil era mais atraente, não por gerar maiores lucros, mas por ser considerado seguro e com retorno garantido. A seguir, selecionamos alguns dos maiores investidores.<sup>151</sup>

Antonio de Queiroz Telles nasceu em Portugal e chegou ao Brasil em meados do século XVIII. Instalou-se em Jundiaí, onde produzia açúcar. Casou-se com Ana Joaquina Prado, filha de Martinho Prado. Faleceu em 1790. Seu filho mais novo, nascido em 1789, herdou seu nome e, futuramente, receberia o título de Barão de Jundiaí. Adquiriu por compra e concessão do governo

---

<sup>151</sup> Os dados bibliográficos foram obtidos nas seguintes fontes: Brito, Mônica Silveira de Brito, obra citada; Korybut-Wornieck, *Eles construíram a grandeza de São Paulo*; Setor de logradouros do Arquivo Histórico Municipal Washington Luis.



imperial vasta propriedade territorial na região de Jundiá e continuou a produzir açúcar, além de explorar a atividade de transporte por tropas. Casou-se com Ana Leduína de Moraes Jordão. Faleceu em 1870. Em 1831, nasceu o terceiro Antonio de Queiroz Telles, que recebeu os títulos de barão, visconde e conde de Parnaíba. Bacharelou-se em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de São Paulo, em 1854, mesmo ano em que desposou Rita Mbecí, irmã de João Tibiriçá Piratininga Filho, que presidiu a Convenção Republicana de Itu, em 1873. Filiado ao Partido Conservador, Antonio de Queiroz Telles foi eleito deputado provincial em 1855, sendo reeleito por mais duas legislaturas sucessivas. Durante três gestões foi vereador na Câmara Municipal de Itu, ocupando a presidência durante a última gestão. Por volta de 1854, passou a dedicar-se à produção de café na região de Mogi-Mirim. Afastado temporariamente da política, ocupou-se com empreendimentos públicos, iniciando com a formação da Companhia Mogiana, da qual foi o primeiro presidente. No final da década de 1870, era acionista da Casa Bancária da Província de São Paulo. Em 20 de agosto de 1884 foi nomeado, por carta imperial, primeiro vice-Presidente da Província e, com o afastamento do presidente João Alfredo, em 26 de abril de 1886, assumiu interinamente o governo, efetivando-se no cargo em 17 de julho do mesmo ano, no qual permaneceu até 19 de novembro de 1887. Nesse período, contratou a imigração subvencionada com a Sociedade Promotora de Imigração, presidida por Martinho da Silva Prado Junior, ocasião em que foi construída a Hospedaria dos Imigrantes. Faleceu em 6 de maio de 1888. A família Queiroz Telles participou ainda da formação da Companhia Paulista do Viaduto do Chá e foi acionista do Banco Construtor e Agrícola de São Paulo, entre outros empreendimentos urbanos. O Conde de Parnaíba casou uma filha com Jorge Tibiriçá, que, em 1890, foi nomeado presidente do estado de São Paulo, permanecendo no cargo até março do ano seguinte. Durante a gestão de Bernardino de Campos, foi secretário da agricultura, comércio e obras públicas. E, em 1904, Jorge Tibiriçá foi eleito presidente do Estado de São Paulo, ocupando o cargo até 1908.

A família Souza Queiroz<sup>152</sup> era bastante influente dentro do partido Liberal e ocupou diversos cargos políticos na província de São Paulo. O

---

<sup>152</sup> Além das fontes acima mencionadas, para a família Souza Queiroz foi consultada a seguinte obra: Marcovitch, *Pioneiros e empreendedores*.

brigadeiro Luiz Antonio de Souza Macedo e Queiroz nasceu em Portugal por volta de 1750. Com seu irmão Francisco Inácio de Souza Queiroz, veio para o Brasil, onde iniciaram suas atividades conduzindo tropas que levavam mantimentos a Cuiabá. A fortuna adquirida foi investida em engenhos de açúcar na região de Campinas. O brigadeiro chegou a possuir 15 engenhos e foi pioneiro na introdução de um rudimentar sistema de crédito no início do século XIX, pagando juros aos que guardavam as economias em seus cofres. Essa atividade contribuiu para aumentar rapidamente seu capital e aproximou-o do senador Vergueiro, ao qual se associou para a exploração de terras na região de Piracicaba que, na época, se chamava Constituição.

Como herança, o brigadeiro Luiz Antonio deixou grandes propriedades em Campinas, Piracicaba, Limeira, Jaboticabal, Pirassununga, Belém do Descalvado, Mogi-Mirim, Porto Feliz e na capital, onde possuía várias chácaras. Luis Vicente de Souza Queiroz, neto do brigadeiro Luis Antonio e filho de Vicente de Souza Queiroz, o barão de Limeira, nasceu em 1849, na cidade de São Paulo. Estabeleceu-se em uma das propriedades que herdara, a fazenda Engenho d'Água, na região de Piracicaba. Interessado na evolução da agricultura européia dedicou-se à criação de uma escola de agronomia em sua propriedade. Como lhe faltassem recursos financeiros e vendo-se impossibilitado de realizar seus planos, em 1892, Luiz de Queiroz propôs ao governo da província a doação de sua fazenda em Piracicaba, onde deveria ser construída a escola. Proposta aceita, em 3 de junho de 1901 inaugurou-se a instituição que receberia seu nome, Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, sem a presença de seu idealizador, que falecera na capital, em 11 de junho de 1898.

Outro filho do brigadeiro Luiz Antonio, o coronel Francisco Antonio de Souza Queiroz, que recebeu o título de barão de Souza Queiroz, também herdou propriedades na capital e no interior. De tendência liberal, participou ativamente da política, ocupando o cargo de vice-Presidente da Província de São Paulo e, posteriormente, senador do Império. Como empresário, investiu em empresas de serviços, integrou o grupo de acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, da qual foi diretor, da casa comissária Prado, Chaves & Companhia, e da Caixa Filial do Banco do Brasil. Seu filho Francisco

Antonio de Souza Queiroz Filho foi vice-Presidente da Província de São Paulo no período 1885-1889. Acionista do Banco do Comércio e Indústria ocupou a vice-presidência da instituição na década de 1900.

No início da República, a família Souza Queiroz estava vinculada a empreendimentos comerciais, como a Companhia Lupton, casa importadora e exportadora; a Companhia Mecânica e Importadora, destinada à fabricação de máquinas e importação de materiais, a Companhia Ipiranga de Tramways e Construções, além de possuir alguns loteamentos na cidade de São Paulo.

Nicolau Pereira de Campos Vergueiro<sup>153</sup> nasceu em Portugal, no ano de 1778. Estudou na Universidade de Coimbra, formando-se em Leis. Mudou-se para o Brasil em 1803, estabelecendo-se em São Paulo, onde trabalhava como advogado, com os irmãos Arouche, Manuel Eufrásio de Azevedo Marques e Manuel Joaquim Ornellas. Em 1806, iniciou sua carreira pública como promotor dos resíduos e, em 1811, tornou-se juiz das sesmarias da província e também juiz ordinário de São Paulo. Quando se tornou vereador, em 1813, já havia recebido uma sesmaria na região do Rio Piracicaba, onde construiu um engenho. Em 1814, comprou terras nos Campos de Araraquara (atualmente São Carlos), iniciando atividade pecuária. Em 1816, fundou com o brigadeiro Luiz Antonio a firma Vergueiro & Souza, destinada à criação de gado, produção de açúcar, e posteriormente, de café. Com o falecimento do brigadeiro em 1819, Vergueiro assumiu o negócio.

Liberal convicto, Vergueiro foi deputado pela província em 1821 e em 1823. Foi preso após dissolução da Constituinte por D. Pedro; solto, voltou à câmara, onde permaneceu até 1828, quando foi nomeado senador. Com a abdicação de D. Pedro I, Vergueiro integrou a Regência Trina Provisória. Em 1832, foi ministro do Império. Participou da campanha liberal que culminou na aprovação do Ato Adicional de 1834, que reformou a constituição de 1824, dando maior autonomia administrativa e política às províncias. Desde a criação das assembleias provinciais, em 1835, Vergueiro acumulava cargos na Corte, com um

---

<sup>153</sup> Além das fontes acima mencionadas, sobre Nicolau Vergueiro foi consultada a Coleção Grandes Personagens da Nossa História, 1973, vol. II, pp. 360- 364.

mandato de deputado provincial. Nesse ínterim, presidiu a assembléia entre 1835 e 1837, foi vice-Presidente da Província em 1835-36, e retornou à assembléia, onde permaneceu até 1847. Foi diretor da Faculdade de Direito de São Paulo, entre os anos 1837 e 1842.

Seu posicionamento político transparecia em suas atividades econômicas. Em 1835, propôs ao congresso a organização de uma sociedade de imigração para trazer trabalhadores rurais para as fazendas. Diante da recusa, resolveu levar o empreendimento adiante por sua própria conta. Associado a seus filhos na firma Vergueiro & Companhia, e com a participação do governo da província, trouxe para trabalhar em sua fazenda, localizada na região de Limeira, alemães e suíços. Outros fazendeiros se interessaram pela experiência realizada na fazenda Ibicaba e contrataram com sua empresa a vinda de imigrantes. Todavia, as péssimas condições impostas aos trabalhadores levaram o empreendimento ao fracasso, retomado décadas depois pelo governo da província e fazendeiros.

Nicolau Pereira de Campos Vergueiro era casado com Maria Angélica de Vasconcelos; faleceu em 1859.

Joaquim Egídio de Souza Aranha, condecorado com os títulos de barão, visconde, conde e marquês de Três Rios, nasceu em 19 de março de 1821, na cidade de Campinas, filho de Francisco Egídio de Souza Aranha e Maria Luiza de Souza Aranha. Iniciou sua vida profissional como negociante de tropas. Membro do Partido Liberal, foi eleito vereador nos períodos 1849-1852, 1857-1860 e 1873-1876, quando presidiu a Câmara Municipal de Campinas. Foi deputado provincial em 1860-1863 e 1864-1866. Pertenceu à Guarda Nacional de Campinas, promovido a Coronel e comandante superior da milícia em 1871. Mudou-se para São Paulo em 1876, onde foi nomeado segundo vice-Presidente da Província em 1878. Possuía grande extensão de terras em áreas urbanas e rurais. Foi um dos fundadores e acionista da Companhia Paulista de Estradas de Ferro; era sócio da Companhia Estrada de Ferro Mogiana, da Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio de Janeiro, da Companhia Cantareira e Esgotos, da Companhia Carris de Ferro de São Paulo, da Companhia Viação Paulista, da Casa Prado, Chaves & Companhia e da Casa Bancária da Província de São Paulo que,

após a proclamação da República, teve seu nome alterado para Banco do Comércio e Indústria de São Paulo. Faleceu em 19 de maio de 1893.

Olavo Egídio de Souza Aranha nasceu na cidade de Campinas em 10 de outubro de 1862, filho de Antonio Egídio de Souza Aranha e Elisma Amaral de Souza Aranha. Bacharelou-se pela Faculdade de Direito de Recife em 1886. Retornou a São Paulo e, em 1888, foi eleito deputado provincial pelo Partido Liberal. Em 1898, foi eleito vereador para a câmara de São Paulo, quando integrava o Partido Republicano. Ocupou a secretaria da Fazenda durante os governos de Jorge Tibiriçá e Albuquerque Lins. Em 1921, foi eleito deputado federal por São Paulo. Integrou o grupo de acionistas e ocupou a diretoria do Banco Construtor e Agrícola de São Paulo e do Banco Hipotecário e Agrícola de São Paulo que, posteriormente, passou a ser Banco do Estado de São Paulo.

Era casado com Vicentina de Souza Queiroz, neta do Barão de Limeira, e faleceu em 6 de março de 1928.

A família Paes de Barros já se encontrava instalada em Sorocaba no século XVIII, onde controlavam a arrecadação de impostos. Além de ser altamente lucrativa, essa atividade indica que a família desfrutava de algum prestígio perante a Coroa.<sup>154</sup> Os Paes de Barros também se ocupavam com o transporte de mercadorias por tropas e o comércio de muares. Sorocaba era um importante centro onde se organizavam feiras para a comercialização de gado e muares. Com o fim da exploração das minas e a construção das ferrovias, esse tipo de transporte declinou, e o capital acumulado foi então direcionado para outras atividades, inclusive a construção de ferrovias. Antonio Paes de Barros, o barão de Piracicaba, com o coronel Luis Antonio de Anhaia e outros sócios, fundou a Fábrica de Tecidos São Luiz, em Itu, no ano de 1869. Na década seguinte, integrou o quadro de acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, da Companhia Ituana de Estrada de Ferro e da Casa Bancária da Província de São Paulo. Faleceu em 1876. Seguindo o exemplo, seus descendentes participaram da fundação de outras empresas têxteis. Em 1874, seu filho, o major Diogo Antonio de Barros, foi acionista da primeira fábrica de tecidos da capital

---

<sup>154</sup> Segundo Levi, esta atividade foi a atividade mais lucrativa desempenhada pela família Prado, no início do século XIX (cf. Levi, *A família Prado*, p. 60).

paulista, a Companhia Industrial. Em 1886, Rafael Aguiar Paes de Barros integrou o rol de acionistas da Fábrica de Tecidos e Fiação Anhaia. Rafael ocupou a diretoria da sociedade Promotora de Imigração e foi importante acionista da Companhia Cantareira e Esgotos. Francisco Xavier Paes de Barros participou da fundação do Banco de São Paulo.

Os membros da família Paes de Barros investiram no comércio de importação, como a casa comissária Prado, Chaves & Cia., a Companhia Paulista de Materiais para Construção, a Companhia Melhoramentos de São Paulo, a Companhia Mecânica e Importadora. No setor financeiro, foram acionistas do Banco União de São Paulo, do Banco de São Paulo e do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo.

Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos nasceu em 12 de outubro de 1843, em Maceió, província de Alagoas, filho de João Lins de Vasconcellos e Ana Vieira Lins de Vasconcellos. Com 12 anos de idade veio para São Paulo, onde completou seus estudos e ingressou na Faculdade de Direito, bacharelando-se em 1865. Logo após sua formatura, exerceu a função de promotor público na cidade de Jundiaí. Posteriormente, foi transferido para a capital, onde desempenhou a mesma função. Quando deixou o cargo, passou a trabalhar como advogado para várias empresas, como a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e a Companhia Estrada de Ferro Bragantina, nas quais ocupou a diretoria; a Companhia de Gás de São Paulo, a Companhia Viação Paulista e o London Bank. Foi nomeado Presidente da Província do Maranhão, onde permaneceu por três anos. Finda sua gestão, retornou a São Paulo, continuando a trabalhar como advogado. Em 1879, foi novamente designado presidente para a província do Maranhão, lá permanecendo até 1880.

Na capital paulista, integrou o quadro de acionistas da Companhia Cantareira e Esgotos, da qual foi presidente; da Companhia Carris de Ferro e da Companhia Viação Paulista; da Companhia Lupton, casa importadora; da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo e do Banco União de São Paulo.

Era casado com Maria Adelaide de Vieira Lins de Vasconcellos. Faleceu em 16 de janeiro de 1916.

Antonio Álvares Leite Penteado nasceu em 3 de fevereiro de 1852, na cidade de Mogi-Mirim, filho de João Carlos Leite Penteado e Maria Higina Alves Lima. Inicialmente dedicou-se à atividade agrícola, fundando, em 1873, no município de Casa Branca, interior de São Paulo, a Fazenda Palmares, considerada fazenda-modelo. Em 1877, mudou-se para a capital, onde estudou Economia Política e Finanças. Casou-se com Ana de Lacerda Franco. Após uma viagem à Europa, retornou ao Brasil, trazendo máquinas e trabalhadores especializados para a instalação de uma fábrica de fiação e tecelagem de juta. Na década de 1890, fundou a indústria Sant'Anna e a Companhia Paulista de Aniagens, destinadas à produção de sacaria para o transporte de café, e a Penteado, para a produção de tecidos de lã. No entorno desta última, foram construídas casas e estabelecimentos comerciais para servir aos operários.

O tenente-coronel Álvares Penteado possuía vários imóveis alugados na capital. Investiu na recuperação da Escola Prática de Comércio, que enfrentava dificuldades financeiras, cedendo-lhe o terreno, o imóvel e o mobiliário, feito que lhe conferiu o título de conde. A escola preparava centenas de pessoas para trabalharem no comércio e, em sua homenagem, a instituição recebeu o nome Escola de Comércio Álvares Penteado. Era acionista do Banco União de São Paulo.

Álvares Penteado casou três de suas filhas com membros da família Prado, tornando-se sogro de Antonio Prado Jr., Caio Prado e Martinho Prado Neto.

Faleceu em 1912.

Manoel Joaquim Albuquerque Lins nasceu em 20 de setembro de 1852, na província de Alagoas. Estudou na Faculdade de Direito de Recife, bacharelando-se em Ciências Jurídicas e Sociais, em 1877. Era primo do visconde de Sinimbu, presidente do conselho de ministros do Império. Logo após mudar-se para São Paulo, casou-se com Helena de Souza Queiroz, filha de Francisco Antonio de Souza Queiroz, também senador do Império. Em 1888, foi eleito

deputado para a assembléia provincial de São Paulo. Com a proclamação da República, Albuquerque Lins perdeu a cadeira de deputado, mas foi eleito vereador pela bancada liberal, e assumiu a presidência da Câmara Municipal. Deputado no congresso constituinte de São Paulo, obteve, em 1891, uma vaga no senado estadual. Durante o governo do presidente Jorge Tibiriçá, foi secretário da Fazenda, oportunidade em que instituiu a política de valorização do café. Em 1908, foi eleito presidente do estado de São Paulo, após vencer Campos Salles na convenção partidária. Durante seu governo, Albuquerque Lins prosseguiu com a política de valorização do café e incrementou a imigração. Seu governo caracterizou-se pela intervenção da iniciativa privada no desenvolvimento urbano da capital. Foi candidato à vice-presidência da República na chapa de Rui Barbosa, ambos derrotados pelo marechal Hermes da Fonseca. Após passar o cargo a Francisco de Paula Rodrigues Alves, elegeu-se senador estadual e membro da comissão diretora do Partido Republicano paulista, mantendo os cargos até sua morte, ocorrida em 7 de janeiro de 1926.

Foi acionista de várias empresas de ramos diversos, como a Companhia Mecânica e Importadora, da qual foi presidente; da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais; da casa comissária Prado, Chaves & Cia.; do Banco de São Paulo; da Companhia Cantareira e Esgotos; da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo; da Companhia Econômica de Gás, Água e Esgotos.

Antonio Lacerda Franco nasceu em 13 de junho de 1853, na cidade de Itatiba, interior da província de São Paulo. Iniciou sua vida profissional dirigindo as propriedades agrícolas de seu pai, o barão de Araras. Embora descendente de monarquistas, Lacerda Franco pertencia ao Partido Republicano, pelo qual foi eleito, várias vezes, vereador para a Câmara Municipal de sua cidade natal, presidindo-a em mais de uma ocasião. Em 1882, estabeleceu-se em Santos com uma casa comercial de negócios agrícolas, aproveitando a oportunidade para difundir as idéias republicanas. Nesse período, foi diretor da casa comissária J. F. de Lacerda & Cia. e da firma Lacerda & Cia. Em 1890, mudou-se para São Paulo, elegeu-se para o senado estadual, onde participou da comissão de finanças, dedicando-se ao estudo do orçamento e à destinação das verbas. Em 1924, foi eleito para o senado federal, empenhando-se na busca de soluções para o



desenvolvimento industrial e comercial. Apresentou ao presidente Campos Salles um projeto para a criação de sociedades cooperativas que estreitariam os laços entre produtores e consumidores.

Lacerda Franco foi acionista da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, ocupando sua presidência; do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo; do Banco União de São Paulo; da Companhia Melhoramentos de São Paulo e da Companhia Viação Paulista; participou da fundação da Companhia Telefônica do Estado de São Paulo, ocupando a diretoria; presidiu a Rio de Janeiro and São Paulo Telephone Company. Participou da constituição da Junta Comercial de São Paulo; dirigiu o Correio Paulistano; foi presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Integrou empresas voltadas para atividades de lazer, como o Aero clube de São Paulo, o Automóvel Clube e a Sociedade Hípica Paulista.

Faleceu em 19 de maio de 1936.

Eduardo da Silva Prates, filho de Fidêncio Nepomuceno Prates e Inocência Julia da Silva, nasceu em São Paulo, em 8 de novembro de 1860. Casou-se com a filha de Joaquim José dos Santos Silva, o barão de Itapetininga. Iniciou suas atividades profissionais como comerciante, especialmente no ramo de ferragens. Quando herdou grande extensão de terras na região de Rio Claro, tornou-se fazendeiro e produtor de café. A experiência adquirida no comércio foi aproveitada na fazenda Santa Gertrudes, onde novas técnicas foram desenvolvidas inclusive com um novo método de adubação, visando a aumentar a produção e aprimorar a qualidade do café. A lavoura mecanizada oferecia melhor qualidade a um custo reduzido. Quanto à criação de gado, eram experimentados novos cruzamentos, alcançando-se resultados positivos.

Prates era proprietário de vários imóveis na região central da capital e possuía uma chácara no Bom Retiro. Foi acionista da Casa Bancária da Província de São Paulo, depois Banco do Comércio e Indústria de São Paulo; do Banco de São Paulo, como diretor; da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, na qual também ocupou o cargo de diretor; da Companhia Central de Armazéns Gerais, como presidente; da Sociedade Economizadora Paulista e da

Companhia Arrendatária Predial, ambas destinadas à construção de casas. Foi um dos fundadores do Automóvel Clube de São Paulo, da Sociedade Hípica Paulista e da Sociedade Rural Brasileira; foi o primeiro presidente da Sociedade Hípica e da Sociedade Rural.

Ao contrário de seu pai, que foi deputado pela assembléia geral da legislatura do Império por duas vezes, eleito pela província do Rio Grande do Sul, onde nasceu, e pela província de São Paulo, onde passou a residir após formar-se em medicina na França, Eduardo Prates não exerceu cargos políticos. Pela iniciativa da construção da catedral de São Paulo, recebeu da Santa Sé o título de conde. Faleceu em São Paulo, em 22 de março de 1928.

A fortuna da família Mello Oliveira originou-se da atividade agrícola desenvolvida nas grandes propriedades que José Estanislau de Oliveira, o visconde de Rio Claro, possuía nessa cidade. Ele era acionista da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Seu filho, o coronel João Batista de Mello Oliveira, participou da fundação do Partido Republicano de Rio Claro e, em 1891, após vender suas propriedades, mudou-se para a capital, para dedicar-se à política, passando a investir em indústrias, no comércio e no setor financeiro. Em 1892, foi eleito senador e, em 1904, foi vice-presidente do Estado. Possuía uma casa comissária de café em Santos, a Companhia Comissária de São Paulo e Minas Gerais. Foi acionista da Casa Bancária de São Paulo e, posteriormente, do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo; da Companhia Melhoramentos de São Paulo; do Banco União de São Paulo e da Companhia Viação Paulista. Seu irmão Francisco Maria de Mello Oliveira, o barão de Mello Oliveira, também foi acionista da Casa Bancária da Província de São Paulo; da Companhia Viação Paulista; da Companhia Econômica de Água, Gás e Esgotos; da Companhia Construtora e Materiais e do Banco União de São Paulo.

Entre os pioneiros que participaram do desenvolvimento econômico, comercial, industrial e urbano de São Paulo, a família Prado destaca-se por sua trajetória e realizações.<sup>155</sup> Proveniente de Portugal, o sargento-mor Antonio Prado veio para o Brasil no início do século XVIII, trazendo alguns

---

<sup>155</sup> As informações sobre a família Prado foram obtidas nas seguintes fontes: Brito, obra citada; Levi, obra citada; Petrone, *O Barão de Iguape*.

recursos. Instalou-se em Parnaíba, interior de São Paulo, onde se casou com Francisca de Siqueira Moraes, pertencente a uma família da elite paulista. Antonio Prado empregou parte de seus recursos na exploração de ouro em Goiás e, ao falecer em 1737, já havia formado uma pequena fortuna. Seus descendentes empenharam-se na busca de riqueza e poder, principalmente, em cargos públicos e políticos. Encontram-se membros da família Prado entre militares, juizes, vereadores, deputados e em cargos executivos. Comum, também, era a união matrimonial entre os Prado e famílias mais ricas e poderosas da província, e, inclusive dentro da própria família.

No final do século XVIII, eles atuavam no comércio e já concediam empréstimos. Antonio da Silva Prado iniciou o novo século como coletor de impostos e comerciante de açúcar e escravos. Em 1848, recebeu o título de barão de Iguape. Sempre em busca de novas opções de investimentos, aplicou na fundação da Caixa Filial do Banco do Brasil, tornando-se seu presidente e principal acionista. A família Prado e os parentes mais próximos chegaram a possuir a metade das ações desse banco. Os dividendos obtidos alcançaram cerca de um quarto do total de seus rendimentos no ano de 1863. No início da década de 1870, eles participaram da primeira experiência na formação de sociedades de capital privado – as ferrovias. Eram acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Companhia Estrada de Ferro Mogiana. Nesse período, fundaram a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, um de seus principais empreendimentos. Participaram também da fundação da Casa Bancária da Província de São Paulo, sucedida pelo Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, que se tornou a principal instituição privada de crédito de São Paulo. A família possuía várias fazendas, figurando entre os maiores produtores de café. Eram proprietários da casa comissária Martinho Prado & Wright, em Santos, e da Companhia Central Paulista que, a partir de 1887, teve o quadro de sócios ampliado e passou a ser denominada Prado, Chaves e Companhia, tornando-se, no início do século XX, a mais importante casa comissária e exportadora de café exclusivamente brasileira, também instalada em Santos, com filiais em Londres, Hamburgo e Estocolmo. De traficantes de escravos, membros da família Prado passaram a incentivadores do trabalho livre, constituindo a Associação

Auxiliadora de Colonização e Imigração, em 1871, e a Sociedade Promotora de Imigração, em 1885.

A família Prado dedicou-se a diversos empreendimentos exclusivamente urbanos na capital paulista, como as empresas de transportes coletivos Companhia Carris de Ferro de São Paulo e Companhia Viação Paulista; a Companhia Cantareira e Esgotos; a Companhia Econômica de Água, Gás e Esgotos. Fundaram, em 1890, a Companhia Mecânica e Importadora, na época a maior empresa de construção de grande porte e, em 1896, a primeira fábrica de vidro, a Vidraria Santa Marina. Adaptando-se aos hábitos modernos, condizentes com o momento que o país atravessava, envolveram-se com empreendimentos voltados para os esportes e o lazer, como a Sociedade Jockey Clube, o Automóvel Clube de São Paulo, a Sociedade Hípica Paulista e o Aeroclub de São Paulo.

Sempre se encontrava algum Prado ocupando cargo na Câmara Municipal de São Paulo, na Assembléia Legislativa e no governo imperial. Pertencente ao Partido Conservador, Antonio Prado foi eleito vereador em 1865, deputado provincial em 1866, deputado imperial em 1869, e conselheiro do Império. Entre 1877 e 1880, ocupou a presidência da Câmara Municipal de São Paulo; em 1885, tornou-se ministro das Relações Exteriores e senador do Império. Em 1888-1889, ocupou a presidência da assembléia provincial e, finalmente, em 1899, assumiu o posto de prefeito de São Paulo, no qual permaneceu até 1910.

## **2.1 EMPREENDEDORES PAULISTAS: CARACTERÍSTICAS**

Com base nesses breves dados biográficos, observa-se que esse grupo de empreendedores paulistas possuía algumas características em comum. A maioria deles nasceu no interior da província de São Paulo, na primeira metade do século XIX, e, ao que tudo indica, suas famílias já residiam na região interiorana desde o século anterior. A família Queiroz Telles veio de Portugal em meados do século XVIII e instalou-se em Jundiaí. A família Souza Queiroz percorreu o mesmo trajeto, instalando-se em Campinas. Não foi possível saber desde quando

os Souza Aranha se encontravam em Campinas, mas o fato de Joaquim Egídio de Souza Aranha ter nascido naquela cidade em 1821, descendendo de grandes proprietários, leva-nos a crer que seus antecessores já estavam instalados na região há algum tempo. A família Pais de Barros já controlava a arrecadação de impostos na cidade de Sorocaba desde o século XVIII. As famílias Lacerda Franco e Mello Oliveira já eram grandes proprietários nas regiões de Araras e Rio Claro, no início do século XIX. A família Prado encontrava-se instalada em Jundiaí desde o século XVIII, quando Martinho Prado, membro da primeira geração da família Prado nascida no Brasil, foi juiz e vereador no período compreendido entre 1745 e 1759, recebendo a concessão de grande extensão de naquela cidade.<sup>156</sup>

Dentro do grupo ora estudado, somente Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos e Manoel Joaquim Albuquerque Lins não nasceram em São Paulo, mas conseguiram rapidamente inserir-se na elite paulistana. Vergueiro nasceu em Portugal e mudou-se para o Brasil em 1803, instalando-se na capital paulista, onde trabalhou no único escritório de advocacia da cidade. Casou-se com Maria Angélica de Vasconcelos e, quatro anos após sua chegada, recebeu uma sesmaria na região de Piracicaba, onde produzia açúcar. Lins de Vasconcelos era natural de Maceió, província de Alagoas. Sua vida profissional dividiu-se entre a função de promotor público, exercida em Jundiaí e São Paulo, onde, posteriormente, trabalhou como advogado para algumas empresas e ocupou a diretoria de duas companhias ferroviárias e a presidência da Companhia Cantareira. Seu conterrâneo, Albuquerque Lins, pertencia a uma família poderosa em Alagoas. Seu primo João Lins Vieira Cansação de Sinimbu, o visconde de Sinimbu, foi quem o aconselhou a vir para São Paulo.<sup>157</sup> Formado em Direito, exerceu diversos cargos políticos no executivo e legislativo de São Paulo.

Apenas esses dois alagoanos não exerceram nenhuma atividade ligada ao campo. Mesmo Eduardo Prates, nascido na cidade de São Paulo, que havia iniciado sua vida profissional como comerciante, ao receber uma extensa

---

<sup>156</sup>. Levi, obra citada, pp. 51 e 52

<sup>157</sup> Sinimbu foi Presidente da Província de Alagoas, em 1840 e, posteriormente, foi senador, ministro e conselheiro do Império.

propriedade rural, tornou-se fazendeiro e pecuarista. Dentro da família Prado também encontramos membros que nasceram na capital e se dedicaram, entre outras atividades, à agricultura. Pode-se afirmar, então, que, com exceção de Lins de Vasconcelos e Albuquerque Lins, todos os demais empreendedores formaram seus capitais em atividades rurais. As mais antigas, com o comércio de gado e muares, o transporte de cargas, a arrecadação de impostos nos registros existentes na província. E, posteriormente, com a agricultura: de início, a cana-de-açúcar e, depois, o café. Aliás, a maior parte dessas famílias estava estabelecida em áreas onde se desenvolveu a cultura canavieira no final do século XVIII: Jundiaí, Campinas, Piracicaba, Mogi-Mirim, Limeira, Rio Claro, Sorocaba, Araras. Em meados do século XIX, a economia açucareira paulista atingiu o auge.<sup>158</sup> Seu conseqüente declínio, em vez de provocar a falência dos fazendeiros da região, ensejou o início de uma cultura que se converteria no grande impulso para o desenvolvimento econômico da província: a cultura do café.

## **2.2 AS ESTRADAS DE FERRO – PRIMEIRA EXPERIÊNCIA NA FORMAÇÃO DE SOCIEDADES**

A grande expansão da cultura cafeeira pelo interior de São Paulo, iniciada por volta de 1860, trouxe de volta um antigo problema que a região enfrentava: o transporte. Data de 1836 a primeira concessão para a construção de uma estrada de ferro, que deveria partir do porto de Santos em direção à região central da província de São Paulo, onde se produzia açúcar para exportação.<sup>159</sup> Somente em 1856, após ter recebido a permissão do governo provincial, o Barão de Mauá, o Marquês de Monte Alegre e o Conselheiro Pimenta Bueno iniciaram a organização de uma empresa para a construção da ferrovia. Impossibilitados de dar continuidade ao empreendimento, transferiram os direitos para a São Paulo Railway Limited, empresa sediada em Londres. A construção da linha teve início em 1860 e foi concluída em 1867. A essa altura, as

---

<sup>158</sup>. Soares, obra citada, p. 14.

<sup>159</sup> Saes, *As ferrovias de São Paulo*, p. 37.

plantações de café já atingiam a região norte da província, distante cerca de 150 quilômetros de Jundiá.<sup>160</sup> Até então, o transporte do café era feito por mulas, o que implicava limitação da quantidade a ser transportada, demora para realizar todo o percurso e alto custo. Em 1855, o governador da província calculou que 500 mil arrobas de gêneros exportáveis permaneciam no local de produção.<sup>161</sup> Cada arroba de café custava cerca de 440 réis, quando transportada em mulas, e 140 réis, quando a via férrea era utilizada.<sup>162</sup> Não é preciso mencionar que o transporte ferroviário era muito mais rápido. Urgia estender a linha férrea pelo interior; o governo, porém, não dispunha de recursos e a solução encontrada foi atrair a iniciativa privada para o empreendimento. Desde 1862, uma disposição do orçamento provincial garantia a concessão de 7% de juros ao ano, a ser partilhado com o governo imperial para quem se dispusesse a prolongar a ferrovia até Campinas.<sup>163</sup>

Em 1868, constituiu-se a Companhia Paulista de Estrada de Ferro para esse fim. As 25 mil ações foram distribuídas entre 654 subscritores. Os nove maiores acionistas detinham mais de um quinto do total de ações da empresa. Eram eles Joaquim José dos Santos Silva, o Barão de Itapetininga, Vicente de Souza Queiroz, o Barão de Limeira, José Ferraz Campos, o Barão do Cascalho, Antonio Pais de Barros, o Barão de Piracicaba, José Estanislau de Oliveira, o Barão de Rio Claro, Francisco A. Souza Queiroz, Luiz Antonio de Souza Barros e Martinho da Silva Prado. Desses, apenas o Barão de Itapetininga e Luiz Antonio de Souza Barros não eram fazendeiros.<sup>164</sup>

A partir daí constituíram-se novas empresas que estenderam as estradas de ferro pelo interior da província atingindo toda a área produtora. Em 1870, formaram-se as companhias Ituana e Sorocabana e, em 1872, as companhias Mogiana, São Paulo - Rio de Janeiro e a Bragantina.<sup>165</sup> A importância dessas ferrovias não se limita apenas ao fato de terem possibilitado a expansão da agricultura, principalmente a cafeeira, por vasta área do interior paulista. Tão

---

<sup>160</sup> Segundo Levi, no final da década de 1860, Martinho Prado adquiriu terras na região de Casa Branca, onde plantou 60 mil sementes de café, (cf. Levi, obra citada, p. 163).

<sup>161</sup> Saes, *As ferrovias de São Paulo*, p. 39.

<sup>162</sup> Idem, *ibidem*, p. 40.

<sup>163</sup> Pinto, *História da viação pública em São Paulo*, p. 37.

<sup>164</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira...*, p. 47.

<sup>165</sup> Pinto, obra citada, pp. 49-56.

importante quanto diminuir o tempo e os custos com o transporte até o porto de Santos era o fato de ser esta a primeira experiência na formação de empresas com a participação de vários acionistas. Uma associação em torno de um empreendimento bem sucedido. Essa prática se repetiria pelas próximas décadas, dotando a cidade de São Paulo de todos os equipamentos necessários para torná-la um centro urbano condizente com os padrões vigentes na época.

Os principais acionistas da Companhia Paulista eram, em sua maioria, fazendeiros que se encontravam impossibilitados de expandir as plantações em virtude das dificuldades para transportar a produção. Individualmente, não dispunham de recursos para investir em empreendimento de tamanho porte; no entanto, unidos, conseguiram construir uma estrada de ferro que servia à região onde estavam situadas suas propriedades, ou seja, as cidades de Campinas, Limeira, Rio Claro, Araras, passando por Leme, Pirassununga, Porto Ferreira, Descalvado, até chegar ao ramal Santa Veridiana, ao norte, onde se localizava a fazenda com o mesmo nome, pertencente a Antonio Prado, filho de Veridiana e Martinho da Silva Prado, um dos maiores acionistas. O Barão de Rio Claro e o Barão de Limeira também figuravam entre os que detinham as maiores porcentagens de ações. Outros grandes proprietários de terras servidas pela ferrovia integravam a Companhia Paulista, como Francisco Antonio de Souza Queiroz, Joaquim Egídio de Souza Aranha, Antonio de Lacerda Franco.

A extensão da Paulista atingiu 279 quilômetros. Os trechos de Jundiaí até Campinas e de Campinas até Rio Claro foram construídos exclusivamente com o capital dos acionistas. Apenas para a construção do trecho Cordeiros–Mogi-Guaçu, em 1877, foi necessário obter um empréstimo de mil contos de réis pela Caixa Filial do Banco do Brasil. No ano seguinte, foi necessário contrair novo empréstimo no valor de 150 mil libras em Londres.<sup>166</sup> Ao ser instalada, a Companhia Paulista desfrutou de uma concessão prevista na lei provincial nº 495, datada de 17 de março de 1855, e na lei geral nº 838, datada de 12 de setembro de 1855. Essas leis garantiam 7% de juros, 5% pagos pelo governo imperial, e os restantes 2% pelo governo provincial. Esses juros eram pagos anualmente, tendo como base um valor máximo de capital a ser aplicado,

---

<sup>166</sup> Idem, *ibidem*, pp. 44-46.



estipulado pelo governo imperial.<sup>167</sup> Amparada por essas leis, uma disposição permanente da lei do orçamento provincial datada de 19 de maio de 1862 estabelecia que seriam garantidos à empresa que se dispusesse a construir o prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí até Campinas juros de 7% ao ano, partilhados com o governo imperial. E, em 16 de abril de 1863, outra disposição determinava que essa garantia de juros incidiria sobre o valor máximo de 5.000:000\$000.<sup>168</sup> Essa garantia de juros decorria da impossibilidade de o governo provincial, por falta de recursos, providenciar a construção dessas ferrovias. Dada a complexidade do empreendimento e a insuficiência de capitais, eram assinados contratos com garantias de distribuição de dividendos por trecho concluído. Se, do lucro líquido, não houvesse numerário para distribuir aos acionistas, caberia ao governo imperial pagar a importância equivalente a 5%, e ao governo provincial, os restantes 2%, para complementar o valor. Em outras palavras, quando a linha já estivesse operando, seria necessário que o lucro líquido apurado fosse de, no mínimo, 7% sobre o capital investido pelos empresários em cada trecho de linha, que era estipulado pelo governo, quando da feitura do contrato. Para exemplificar, vamos trabalhar com valores menores. Supondo que o capital investido importasse em 100 mil réis, o lucro líquido deveria ser de sete mil réis. Caso esse valor não fosse atingido, o que faltasse deveria ser pago pelos governos imperial e provincial que contribuiriam, respectivamente, com 5% e 2%, calculados sobre o valor que faltasse para completar os sete mil réis. Para esse benefício, havia uma contrapartida. Se o lucro líquido resultante ultrapassasse nove mil réis, 50% do valor excedente seria restituído ao governo; assim, se o lucro atingisse dez mil réis, a metade desse valor, ou seja, 500 réis, seria pago ao governo. À medida que as ferrovias passaram a auferir lucro, o regime de garantia de juros foi sendo gradativamente eliminado. Os dirigentes das companhias de estradas de ferro passaram a defender o regime de liberdade. A primeira a tomar esse rumo foi a Companhia Paulista em 1877, seguida pela Mogiana e Sorocabana. No caso da Paulista, a garantia de juros foi pouco onerosa aos cofres públicos, vigorando somente durante a construção, pois logo após a inauguração em 11 de agosto de 1872, no primeiro semestre de 1873, a renda líquida apurada superou os 7%. Entre 1874 e 1877, a

---

<sup>167</sup> Idem, *ibidem*, p. 33.

<sup>168</sup> Idem, *ibidem*, pp. 37-38.

companhia pagou a restituição ao governo. Em 13 de junho de 1892, o governo republicano eliminou a garantia de juros para os novos contratos.<sup>169</sup>

### 2.3 SOCIEDADES ANÔNIMAS

A experiência das ferrovias estimulou a formação das sociedades anônimas, principalmente na capital paulista onde se constituíram grandes companhias. Com o início do funcionamento da estrada de ferro Santos-Jundiaí, aumentou a procura por veículos que transportassem mercadorias das estações aos estabelecimentos comerciais. Com o objetivo de solucionar o problema da falta de meios de transportes, o Presidente da Província João Theodoro Xavier de Matos concedeu privilégio para quem se dispusesse a construir uma linha de carris de ferro que partisse do centro da cidade em direção às estações ferroviárias. Além do privilégio de exploração exclusiva do serviço pelo prazo de 50 anos, não foram concedidos outros benefícios. Ainda assim, nesse mesmo ano de 1871, foi formada a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, com sede no Rio de Janeiro, tendo como acionistas Bernardo Caimary, Themistocles Petrocchino e João Gonçalves Pereira.<sup>170</sup> A companhia foi autorizada a funcionar por decreto imperial datado de 8 de agosto de 1871 e, em 12 de outubro de 1872, teve seus trabalhos inaugurados.<sup>171</sup>

A Companhia Carris de Ferro de São Paulo foi constituída no mesmo período em que começaram a funcionar as primeiras empresas ferroviárias paulistas. Formada inicialmente com empresários do Rio de Janeiro, na década seguinte o quadro de acionistas foi ampliado com a participação de Antonio da Silva Prado, Eleutério da Silva Prado, Martinho da Silva Prado, Antonio Paula Ramos, Francisco Maria de Mello Oliveira, Joaquim de Souza Aranha, Antonio

---

<sup>169</sup> Saes, *As ferrovias de São Paulo*, obra citada, p. 152.

<sup>170</sup> Stiel, obra citada, p. 46.

<sup>171</sup> Idem, *ibidem*, p. 43.

Proost Rodovalho, Joaquim Pinto do Carmo Cintra, Ismael Dias da Silva e Joaquim Franco de Lacerda.<sup>172</sup>

No caso da Companhia Cantareira, o governo não concedeu nenhuma subvenção, tampouco garantia de juros, mas o contrato assegurava exclusividade na exploração do serviço pelo prazo de 70 anos. O abastecimento de água encanada era opcional, e a empresa estava obrigada a servir água gratuitamente aos chafarizes instalados em locais públicos, e, ainda, permanecia livre o acesso e utilização dos rios, tanques e vertentes. O monopólio garantia que chafarizes e depósitos somente podiam ser alimentados por encanamentos que pertencessem à companhia. Os empresários eram responsáveis pela aquisição e instalação do material necessário à extração e condução das águas até a entrada dos edifícios. A importação desse material estava livre de impostos e desfrutava de tarifa diferenciada na condução pelas estradas de ferro por se tratar de obra de utilidade pública.<sup>173</sup>

A San Paulo Gas Co. foi contratada nos mesmos termos estabelecidos anteriormente com Francisco Taques Alvim e José Dutton, sem alteração das cláusulas. O acordo isentava a empresa de impostos provinciais e municipais. Na renovação do contrato, em 1897, os benefícios foram ampliados, ficando a companhia desobrigada de impostos municipais, de indústrias e profissões, ou quaisquer outros existentes naquele período, ou que viessem a ser decretados durante a vigência do contrato. Caso não houvesse renovação do contrato, o governo deveria indenizar, em ouro, pelo material empregado pela companhia.<sup>174</sup>

As empresas prestadoras de serviços urbanos eram formadas pela associação de vários acionistas em virtude do grande volume de capital a ser investido. Na sua fundação, em 1875, a Companhia Cantareira contava apenas

---

<sup>172</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira...*, p. 84.

<sup>173</sup> Contrato celebrado entre o Governo da Província e o coronel Antonio Proost Rodovalho, o Major Benedito Antonio da Silva e Daniel Makinson Fox para o encanamento das águas da Cantareira e sua distribuição em ruas e praças da capital.

<sup>174</sup> Leis, resoluções, atos e atos executivos da Câmara Municipal da capital do Estado de São Paulo, Lei n. 322, de 20 de setembro de 1897.

com três sócios Antonio Proost Rodovalho, Benedito Antonio da Silva e Daniel Makinson Fox; em 1877, quando obteve a permissão para coletar esgotos, a empresa teve seu quadro de acionistas ampliado, com a adesão de Joaquim Egídio de Souza Aranha, Rafael Aguiar Pais de Barros, Clemente Falcão de Souza Filho e Domingos de Moraes.<sup>175</sup> As empresas destinadas à efetivação de infra-estrutura e à prestação de serviços não eram a forma mais rentável de investimento; contudo, o retorno era garantido e imune às oscilações da economia. Embora a garantia de juros não figurasse nos contratos, os benefícios concedidos pelo governo, principalmente o privilégio de exclusividade, minimizavam os riscos.

À medida que o final da década de 1870 se aproxima, podemos observar o aumento de acionistas, oriundos do interior paulista, em empresas prestadoras de serviços instaladas na capital. Nos anos 1880, grandes fazendeiros e empresários urbanos investem no setor financeiro. A cidade já contava com a Caixa Filial do Banco do Brasil, a Caixa Econômica e Monte de Socorro da Província de São Paulo, dois bancos ingleses, o English Bank e o London and Brazilian Bank Ltd., duas casas bancárias, a Ribeiro & Gavião e a do dr. Theodoro Rechert. Até o final da década, surgiram mais três instituições financeiras: o Banco de Crédito Real de São Paulo, que possuía carteira comercial, mas destinava-se principalmente ao crédito agrícola; o Banco Comercial de São Paulo e o Banco da Lavoura que tinham entre seus acionistas Joaquim Egídio de Souza Aranha, Eduardo Prates, Antonio Proost Rodovalho, Francisco Dutra Rodrigues, Benedito Antonio da Silva e Domingos Sertório. A principal instituição financeira da época era a Casa Bancária da Província de São Paulo cuja participação dentro do sistema bancário da província correspondia a 18% na disponibilidade de caixa, 23% nos empréstimos e descontos realizados, e 26% no total de depósitos efetuados. Predominavam entre seus acionistas grandes fazendeiros, como Martinho da Silva Prado, Antonio de Queiroz Telles, Joaquim Egídio de Souza Aranha, Antonio Pais de Barros, Fidelis N. Prates, João Batista de Mello Oliveira, Francisco Maria de Mello Oliveira, Manoel Carlos Aranha e Pedro Egídio de Souza Aranha.<sup>176</sup>

---

<sup>175</sup> Brito, obra citada, p. 15.

<sup>176</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos...*, pp. 87 e 88.

No início da urbanização da capital paulista, o número de empresários que dispunha de recursos para serem investidos era bastante restrito. Sem preocupar-se com a especialização em um determinado ramo de atividade, eles participavam de todos os setores que exigiam investimentos de altas somas, desde o comércio de exportação e importação, passando pela indústria, pelos setores imobiliário e financeiro, além da prestação de serviços públicos, esta, aliás, muito atraente ao sistema de crédito, o qual, embora tivesse se originado na atividade agrícola, especialmente na cafeeira, não via mais nesta atividade um bom negócio para investimento.<sup>177</sup> Mesmo emprestando dinheiro aos agricultores, com altas taxas de juros, os capitalistas somente aceitavam prédios urbanos como garantia.<sup>178</sup> Participar de uma sociedade composta por vários acionistas implicava diminuição dos riscos com relação ao capital investido.

A atuação do grande empresariado paulista, que se organizou para a construção das companhias de estradas de ferro no início da década de 1870, intensificou-se nos anos seguintes. A receita obtida com os aumentos das exportações de café e com os lucros advindos das demais empresas encontrava na capital paulista segmentos diversos para serem aplicados. O constante crescimento da cidade tornava atraentes os setores imobiliário e da construção civil, que receberam a maior parte dos investimentos possibilitados pela política adotada pelo governo provisório, instalado no poder em novembro de 1889,<sup>179</sup> que visava ao desenvolvimento da indústria no Brasil. A reforma bancária adotada em janeiro de 1890 concedia aos bancos autonomia para operar com crédito, financiamento para a compra de terras, de instrumentos de trabalho, construção civil, empreitadas de obras públicas, realização de melhoramentos urbanos, produção de materiais para construção.<sup>180</sup>

## 2.4 AMPLIAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

---

<sup>177</sup> Saes, *O desenvolvimento do crédito e dos bancos em São Paulo*, p. 261.

<sup>178</sup> Idem, *ibidem*, p. 233.

<sup>179</sup> Lérias, *O encilhamento e a cidade de São Paulo*, p. 110.

<sup>180</sup> Brito, obra citada, p. 17.

Em São Paulo, a oferta de crédito foi responsável pelo surgimento de novas empresas e pela ampliação de outras já existentes. Geralmente, formava-se uma sociedade anônima para incorporar uma empresa individual que já existia.<sup>181</sup> O aumento de capital permitia a ampliação da empresa e da produção. No setor agropecuário foram instalados 20 empreendimentos.<sup>182</sup> O setor industrial contou com o lançamento de 63 empresas, entre as quais 14 se destinavam à construção civil e os restantes dividiam-se em indústrias têxteis, alimentícias, de material para construção, beneficiadoras de arroz, café, fubá e trigo.<sup>183</sup> O setor de serviços foi o mais procurado, com a instalação de 79 empreendimentos. Destes, 17 referiam-se ao sistema financeiro; 20 ao comércio em geral, incluindo o de importação e de exportação; 2 destinavam-se ao comércio de materiais para construção e ferragens. Os demais distribuíam-se entre o setor imobiliário, casas comissárias e lazer.<sup>184</sup> Os empreendimentos dedicados à prestação de serviços urbanos, como abastecimento de água, coleta de esgotos, iluminação, transportes, bens imobiliários, merecem destaque.<sup>185</sup> Rapidamente surgiram novos bairros. Entre os anos de 1890 e 1891, foram instalados 22 empreendimentos dedicados à compra e venda de terrenos, loteamentos e produção de materiais para construção.<sup>186</sup>

Esse era o destino preferido dos empresários da época que, em sua maioria, integravam o rol de acionistas de duas ou mais empresas, investindo em atividades complementares. Em seu trabalho sobre o impacto do encilhamento sobre a cidade de São Paulo, Reinério Antonio Lérias arrola 53 empresários que participaram de companhias criadas ou ampliadas nos anos 1890 e 1891, a maioria negociante ou capitalista. Para nosso estudo, preferimos ater-nos às principais empresas vinculadas ao desenvolvimento de infra-estrutura e da instalação de equipamentos na capital paulista, questão central da pesquisa realizada por Mônica Silveira de Brito. Ela arrolou 42 empresas criadas para fabricação de materiais para construção, loteamentos, compra e venda de terrenos, construção de edifícios, e sua comercialização. A maioria foi instalada em 1890 e

---

<sup>181</sup> Saes, *O desenvolvimento do crédito e dos bancos...*, p. 125.

<sup>182</sup> Lérias, obra citada, p. 168.

<sup>183</sup> Idem, *ibidem*, p. 170.

<sup>184</sup> Idem, p. 172.

<sup>185</sup> Idem, p. 173.

<sup>186</sup> Idem, p. 183.

1891, mas encontramos empresas que surgiram nos anos seguintes até 1911.<sup>187</sup> O estudo apresenta outras nove empresas criadas para explorar os serviços de abastecimento de água, coleta de esgotos, iluminação e transportes coletivos.<sup>188</sup> Nesse caso, o período de instalação dessas empresas se estende entre 1871 e 1891.

Na época em que a Companhia Carris de Ferro de São Paulo foi instalada, não havia empresário paulista entre os acionistas. Em 1882, era apresentada uma nova diretoria, com Francisco de Paula Mayrink, Antonio da Silva Prado, Martinho da Silva Prado e Eleutério da Silva Prado.<sup>189</sup> Quando foi reconhecida pelo governo do estado, em 1892, a Companhia Viação Paulista, sob a qual foram unificados todos os contratos previamente estabelecidos para exploração do serviço de transportes coletivos, a empresa contava com um quadro de acionistas ampliado: João Batista de Mello Oliveira, Francisco Maria de Mello Oliveira, Joaquim Egídio de Souza Aranha, Olavo Egídio de Souza Aranha, Ismael Dias da Silva, Samuel Dias da Silva, Antonio Proost Rodovalho, Domingos de Moraes, Antonio Lacerda Franco, Joaquim Franco de Lacerda, Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos, João Pinto Ferreira Leite, Alberto Kuhlmann, Antonio da Silva Prado, J. Borges de Figueiredo, José Duarte Rodrigues, Carlos Teixeira de Carvalho, Luis Pucci, Bráulio Gomes e Camilo Cresta.<sup>190</sup>

Outro exemplo de ampliação do quadro de acionistas na vigência do encilhamento foi a Companhia Cantareira e Esgotos que, na sua fundação, em 1877, apresentava os acionistas Antonio Proost Rodovalho, Benedito Antonio da Silva, Joaquim Egídio de Souza Aranha, Rafael Aguiar Pais de Barros, Clemente Falcão de Souza Filho, Domingos de Moraes, Paulo E. de Oliveira Carvalho, e, em 1890, apresentava um quadro ampliado com a adesão de novos sócios: Olavo Egídio de Souza Aranha, Olavo Pais de Barros, Luiz de Oliveira Lins de Vasconcelos, Manoel Joaquim Albuquerque Lins, A. A. Monteiro de Barros, Carlos de Campos, Eleutério da Silva Prado, Elias Fausto Pacheco Jordão, Antonio de Pádua Salles, Gabriel Dias da Silva, William Speers e

---

<sup>187</sup> Brito, obra citada, pp. 15 a 21.

<sup>188</sup> Idem, *ibidem*, pp. 24 a 27.

<sup>189</sup> Idem, p. 24.

<sup>190</sup> Idem, p. 26.

Domingos Sertório.<sup>191</sup> Entre 1890 e 1891, foram criadas três empresas destinadas à exploração dos serviços de abastecimento de água, coleta de esgotos e iluminação pública ou particular, por eletricidade, já que a iluminação a gás era privilégio da San Paulo Gas Co. A Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo, fundada em 1890, foi formada por Victor Nothmann, Antonio Pereira de Queiroz, Luiz de Oliveira Lins de Vasconcelos, Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, Cícero Bastos, Manfredo Meyer, Martinho Burchard, Hermann Burchard, Carlos de Campos, Domingos Sertório, Francisco Rangel Pestana, Julio César Ferreira de Mesquita, Carlos Teixeira de Carvalho e membros da família Correa Galvão. A Companhia Econômica de Gás, Água e Esgotos, instalada em 1891, tinha como acionistas Antonio Proost Rodovalho, Domingos Sertório, Emigdio Falcchi e Irmãos, Joaquim Franco de Camargo Junior, Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, Paulo de Souza Queiroz, Martinho Prado Junior, Francisco Maria de Mello Oliveira, Cícero Bastos e Bráulio Gomes.<sup>192</sup> E a Empresa de Melhoramentos Locais, constituída em 1891, apresentava somente dois acionistas, Victor Nothmann e Cícero Bastos.<sup>193</sup>

Essa relação de acionistas mostra-nos que alguns empresários eram sócios de companhias que prestavam o mesmo tipo de serviço, caso de Albuquerque Lins, Cícero Bastos e Domingos Sertório, sócios de duas das três empresas afins. Lérias tem razão ao afirmar que, se no primeiro momento acreditamos que esses empresários diversificavam os destinos de seus capitais, em uma análise mais atenta, percebemos que muitos deles investiam em atividades correlatas ligadas ao setor imobiliário e de construção civil.<sup>194</sup> Tomando novamente como exemplo Domingos Sertório, ele também era acionista da Companhia Mercantil e de Obras Públicas Paulista, destinada à compra e venda de terrenos, construção de vilas operárias, operações de crédito hipotecário, realização de obras públicas e particulares; da Companhia São Paulo Construtora, que operava com loteamentos e construção em geral; da Companhia Industrial Rodovalho, que também promovia compra e venda de terrenos, bem como

---

<sup>191</sup> Idem, p. 24.

<sup>192</sup> Idem, pp. 26 e 27.

<sup>193</sup> O quadro de acionistas de cada empresa foi organizado por Mônica Silveira de Brito, **com base** em nomes que foram identificados e publicados no *Diário Oficial de São Paulo*, entre os anos 1890 e 1891.

<sup>194</sup> Lérias, obra citada, p. 194.



construção em geral; e finalmente, da Companhia Calçamentos e Edificações, que operava com construção civil em geral, inclusive com calçamento de vias públicas.<sup>195</sup>

## 2.5 A PRIMEIRA BOLSA DE VALORES

Nesse período de intensa atividade empresarial surgiu a Bolsa Livre, a primeira bolsa de valores paulistana, criada em 23 de agosto de 1890. Recebeu esse nome por não estar vinculada ao Estado.<sup>196</sup> A venda de ações fora do pregão era permitida e podia superar com ampla margem de diferença o montante de ações negociadas dentro do pregão.<sup>197</sup> Seu tempo de duração foi curto, até 31 de outubro de 1891, acompanhando o arrefecimento dos efeitos do encilhamento.<sup>198</sup> Nesse período foram lançadas ou relançadas 195 companhias, mas 52 delas não chegaram a ser incorporadas, e 60 extinguiram-se até 1896. A situação dos bancos foi semelhante: dos 15 lançados, um não chegou a ser incorporado e sete extinguiram-se no mesmo período.<sup>199</sup> Entre os sócios fundadores da Bolsa Livre, encontramos nomes de grandes empresários e fazendeiros, como Antonio Álvares Leite Penteado, Antonio de Lacerda Franco, Antonio Pais de Barros, João Batista de Mello Oliveira, Luiz de Oliveira Lins de Vasconcelos.<sup>200</sup> Emilio Rangel Pestana era o diretor e Antonio Proost Rodovalho, subdiretor.<sup>201</sup> No dia seguinte ao fechamento da Bolsa, o jornal O Estado de São Paulo publicou um texto assinado por Emilio Rangel Pestana, em que ele manifestava a intenção de fazer da Bolsa Livre uma experiência para a instituição de uma bolsa oficial. Aguardava a criação da junta comercial, da associação comercial e de uma bolsa de valores oficial para São Paulo.<sup>202</sup>

---

<sup>195</sup> Brito, obra citada, pp. 15, 17 e 19.

<sup>196</sup> Lérias, obra citada, p. 64.

<sup>197</sup> Idem, ibidem, p. 65.

<sup>198</sup> Idem, p. 68.

<sup>199</sup> Idem, p. 71.

<sup>200</sup> Idem, pp.77-87.

<sup>201</sup> Idem, p. 69.

<sup>202</sup> Idem, p. 71.

Durante o encilhamento, empresas individuais foram relançadas como sociedades anônimas, aumentando o capital<sup>203</sup> e contribuindo para o desenvolvimento de São Paulo, principalmente da capital, que contou com a maior parte dos recursos investidos em empresas que desenvolveram infraestrutura e equipamentos necessários. Os focos de atração foram o setor imobiliário e de construção civil. Talvez o excesso de otimismo tenha levado muitos investidores a superestimar a capacidade que a população tinha para acompanhar a escalada de preços que se tornou absurda.

Apesar dos incentivos governamentais, a indústria de bens de capital não foi alvo de investimentos. O problema foi solucionado com a isenção de tarifas para a importação de máquinas e ferramentas. Observa-se, então, um considerável aumento de importação de máquinas e suprimentos para a indústria e a lavoura.<sup>204</sup> As empresas que operavam com o comércio exterior eram controladas por empresários estrangeiros.<sup>205</sup> O grande empresariado paulista uniu-se a comerciantes estrangeiros e formaram companhias de importação. Geralmente a sociedade era composta por um membro, que já atuava como comerciante, e capitalistas vinculados à produção cafeeira, fazendeiros ou comissários. A presidência era ocupada por um grande capitalista e a gerência, por um comerciante mais experiente.<sup>206</sup>

A Companhia Mecânica e Importadora fundada em 1890 tornou-se a maior empresa a operar com construções de grande porte, importando diversos produtos, inclusive materiais para construção, para obras sanitárias e para a produção de energia elétrica. A empresa fabricava diversos tipos de máquinas. A presidência era ocupada por Antonio Souza Queiroz e a gerência, por Alexandre Siciliano.<sup>207</sup> Figuravam como acionistas membros das famílias Prado, Souza Queiroz, Souza Aranha, Pacheco, Chaves, Pais de Barros, Monteiro de Barros, Franco de Lacerda, Mello Oliveira e Lins de Vasconcellos, e mais, Alexandre Siciliano e Francisco de Paula Ramos de Azevedo.<sup>208</sup>

---

<sup>203</sup> Idem, p. 270.

<sup>204</sup> Deaecto, obra citada, p. 37.

<sup>205</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos...*, p. 102.

<sup>206</sup> Idem, ibidem, p. 129.

<sup>207</sup> Idem, ibidem.

<sup>208</sup> Brito, obra citada, p. 88.

Outras grandes empresas que operavam com importação seguiam o mesmo modelo de associação entre comerciantes e grandes produtores de café. A Companhia Arens, formada pela família homônima, passou a contar com os investimentos de A. Pádua Sales, José Paulino Nogueira, Pedro Souza Aranha e F. A. Queiroz Telles. A Companhia Lupton, de propriedade de Percy Lupton, passa a contar com Antonio Proost Rodovalho, Ismael Dias da Silva, Dino Bueno, o barão Geraldo de Rezende e Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos. João Batista de Mello Oliveira associou-se à Companhia Importadora Paulista, pertencente a H. Robertson e Joséqh W. Mee. O barão de Ataliba Nogueira e Gabriel Dias da Silva passaram a integrar a Companhia Mac Hardy.<sup>209</sup>

## 2.6 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO

A concentração de empresas destinadas ao comércio na cidade de São Paulo tornava indispensável a instalação de uma organização que unisse os empresários que se dedicavam ao setor. Em outubro de 1884, havia sido fundada a Associação Comercial e Agrícola, um órgão civil representante dos interesses de fazendeiros e comerciantes. Entre seus filiados figuravam Antonio Proost Rodovalho, Antonio da Silva Prado, Eduardo Prates e Antonio Pais de Barros. Sua extinção coincidiu com o fim do governo imperial. Em dezembro de 1894, ela foi reativada, passando a chamar-se Associação Comercial de São Paulo. A primeira diretoria foi composta por Antonio Proost Rodovalho, presidente, Antonio Lacerda Franco, vice-presidente, José Duarte Rodrigues, primeiro secretário, Alexandre Siciliano, segundo secretário, José Paulino Nogueira tesoureiro. No início, a entidade reuniu mais de 300 associados,<sup>210</sup> com destaque para Antonio da Silva Prado, Eduardo Prates, Francisco Xavier Pais de Barros, Antonio Álvares Leite Penteado e Domingos de Moraes. Desde os primeiros meses de existência, a associação, como representante oficial dos comerciantes,

---

<sup>209</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos...*, p. 129.

<sup>210</sup> Bloen, e Marins, *História da Associação Comercial*, pp. 7-9.

solicitou a revisão de algumas leis, maior participação em alguns procedimentos, inclusive oficiais, obtendo êxito em muitas causas que defendiam. Tais conquistas demonstram o prestígio desfrutado pela entidade.

Com o objetivo de organizar e diminuir os danos causados pela lei de falências comerciais, a associação solicitou formalmente ao congresso do Estado medidas que abreviassem os termos do processo, reduzindo as despesas, assim como admitissem a participação de dois julgadores eleitos pela diretoria da entidade para acompanharem com o magistrado todos os trâmites do feito, emitindo pareceres para melhor esclarecimento técnico.<sup>211</sup> Uma lei aprovada em 1893 determinava o prazo de 48 horas para a retirada das mercadorias no porto de Santos. Em nome dos importadores, a associação propôs ao ministro da Fazenda alteração na contagem do tempo, excluindo os dias em que não houvesse expediente. O requerimento foi julgado procedente pelo ministro.<sup>212</sup> Outra reivindicação foi a instalação de uma alfândega em São Paulo para onde seriam despachadas diretamente as mercadorias importadas pelos comerciantes da cidade. O projeto foi aprovado e seria colocado em execução no ano de 1896. Temendo os prejuízos que essa medida acarretaria, a Companhia Docas, empresa que detinha o privilégio de exploração da alfândega no porto de Santos, conseguiu sustar a execução do projeto.<sup>213</sup> A disputa ganhou espaço na câmara dos deputados e na imprensa. Embora aprovada, a alfândega de São Paulo não chegou a funcionar.<sup>214</sup>

Em 9 de junho de 1896, foi eleita uma nova diretoria formada por Eduardo Prates, na presidência, Asdrúbal Nascimento, na vice-presidência, Emidio Falcchi, na tesouraria, Horácio Espíndola, como primeiro secretário, Vitorino A. Viana, como segundo secretário e, na comissão fiscal, Candido de Assis Ribeiro, Giuseppe Puglisi Carbone e Emilio Fester. O conselho deliberativo era composto por Antonio Proost Rodovalho, Duarte Rodrigues, Alexandre Siciliano, Abílio Viana, Alberto da Silva e Souza, Camilo José de Sampaio, Domingos Loureiro da Cruz, João Antonio Julião, Abílio Soares, Emilio Preard,

---

<sup>211</sup> Idem, *ibidem*, p. 23.

<sup>212</sup> Idem, p. 27.

<sup>213</sup> Saes, *A grande empresa de serviços públicos...*, p. 147.

<sup>214</sup> Idem, *ibidem*, p. 150.

Asdrúbal do Nascimento, D. W. Mitchel e Emilio Fester.<sup>215</sup> Nota-se um número cada vez maior de nomes estrangeiros integrando a Associação Comercial.

Desde o início, a Associação Comercial adotou um comportamento incisivo na defesa dos interesses de seus filiados, e não tardou em eleger seus representantes para as casas legislativas da capital e da província de São Paulo. Antonio Proost Rodovalho foi vereador no período 1896-1898; Antonio Lacerda Franco foi eleito para o senado estadual em 1892, permanecendo por várias gestões, ocasião em que integrou a comissão de finanças; Francisco de Paula Rodrigues Alves foi ministro da Fazenda em 1893-1894, senador em 1897-99 e presidente do Estado de São Paulo em 1902, período em que Domingos de Moraes ocupou a vice-presidência; Asdrúbal do Nascimento foi vereador no período compreendido entre 1905 e 1910 e vice-prefeito durante a gestão de Antonio Prado. Em seus primeiros meses de existência, a associação solicitou ao parlamento paulista autorização para que o presidente do Estado contratasse em conjunto com a entidade um empréstimo, por meio de apólices especialmente emitidas para esse fim, que se destinariam à aquisição de um terreno e construção de um edifício, onde também funcionariam a junta comercial e o registro geral de hipotecas. O edifício a ser construído serviria de garantia. Foi solicitado, ainda, o direito de desapropriação e a isenção de quaisquer impostos estaduais que houvessem sido lançados ou que viessem a ser instituídos. A concessão deveria abranger o prédio onde a associação estava instalada naquele momento. Na votação da lei do orçamento do Estado, em 12 de agosto de 1895, o deputado Álvaro de Carvalho, também filiado à Associação Comercial, conseguiu a inclusão de uma emenda autorizando o governo a atender às reivindicações da entidade.<sup>216</sup>

## **2.7 INTERESSES PÚBLICOS X INTERESSES PARTICULARES**

---

<sup>215</sup> Bloen, obra citada, p. 52.

<sup>216</sup> Idem, ibidem, pp. 24 a 27.

Não havia uma entidade exclusiva para os industriais, razão pela qual tanto os empresários que se dedicavam ao comércio quanto aqueles que investiam em indústrias participavam da mesma associação, se bem que a maioria aplicava seus recursos nos dois setores. O Centro das Indústrias de São Paulo seria criado somente em 1928. Em contínua expansão, a cidade oferecia inúmeras oportunidades que somente podiam ser usufruídas por um restrito número de investidores. Entre eles, encontravam-se fazendeiros, comissários, grandes proprietários de terras e comerciantes atacadistas. A escassez de investidores com recursos disponíveis levava-os a investir em diversos setores. Dessa forma, eles ampliavam as possibilidades de obter lucro, minimizavam os riscos de prejuízos e detinham o controle sobre o desenvolvimento da cidade. Essa tática era favorecida pela conjugação entre atividades empresariais e ocupação de cargos políticos. A maioria exerceu função no legislativo ou no executivo. Antonio de Queiroz Telles foi vereador na Câmara Municipal de Itu por três gestões, ocupando a presidência no último período. Em 1855, foi eleito deputado provincial e reeleito mais duas vezes. Em 1884, foi nomeado primeiro vice-Presidente da Província e, com o afastamento do presidente João Alfredo em 1886, assumiu interinamente o governo, mesmo ano em que foi efetivado na função, exercendo-a até o final de 1887. Durante seu governo, em parceria com a Sociedade Promotora de Imigração, subvencionou a vinda de imigrantes para trabalhar nas fazendas de café. Isso contribuiu, a longo prazo, para o desenvolvimento econômico da província, embora, no primeiro momento, servisse aos interesses dos fazendeiros, grupo do qual fazia parte. Albuquerque Lins dedicou-se principalmente às atividades urbanas. Embora seja de sua autoria a política de valorização do café, adotada quando ocupou a secretaria da Fazenda estadual, durante o governo de Jorge Tibiriçá (1904-1907), foi como promotor do desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo que se destacou. O período em que foi vereador caracterizou-se pela participação da iniciativa privada em diversos projetos urbanísticos, como as obras de saneamento na várzea do Carmo e a abertura da Avenida Paulista. Durante sua gestão como presidente do Estado, instituiu o plano de melhoramentos do centro da cidade, que beneficiou o Vale do Anhangabaú e a construção do Viaduto Boa Vista. Nesse caso, verifica-se a indissociabilidade entre interesses públicos e particulares. A empresa contratada para a consecução desses projetos foi a Companhia Mecânica e Importadora da qual Albuquerque

Lins era acionista e ocupara a presidência. Outro episódio ocorrido durante seu governo envolveu Eduardo Prates. Proprietário de vários imóveis nas ruas Direita, Formosa e Líbero Badaró, sentiu-se prejudicado com o indeferimento de um projeto de sua autoria em parceria com outros investidores para a construção de grandes avenidas no centro da cidade. Decidiu-se que seria executado o programa de melhoramentos elaborado pela diretoria de obras do município, no qual previa-se a desapropriação de imóveis pertencentes ao Conde Prates. Para evitar maior conflito, Albuquerque Lins autorizou a secretaria de Agricultura a contratar o engenheiro Samuel das Neves para acompanhar a realização dos trabalhos. Em vez disso, ele elaborou um novo projeto que divergia daquele apresentado pela diretoria de obras, favorecendo Prates. Diante do impasse, o prefeito Antonio Prado convidou o arquiteto francês J. A. Bouvard que conseguiu conciliar todos os interesses. Para a consecução do novo plano apresentado, Samuel das Neves foi chamado novamente, que, embora contratado pelo governo do Estado, continuou a atender aos interesses de Eduardo Prates.<sup>217</sup> É bom lembrar que Albuquerque Lins e Eduardo Prates eram sócios em um empreendimento particular: o Banco de São Paulo.

Não havia clara distinção entre poder público e interesses particulares. A maior parte dos grandes empresários ocupava algum cargo público ao mesmo tempo em que acionistas de empresas, algumas desfrutando de exclusividade na prestação do serviço. A Viação Paulista foi criada em 1889, quando o então Presidente da Província Antonio Pinheiro de Ulhoa Cintra autorizou a constituição de uma nova empresa que sucederia a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, tendo sob sua responsabilidade todos os contratos de viação pública da capital paulista unificados. Dessa forma, a empresa detinha o monopólio do transporte de pessoas e cargas da cidade de São Paulo. Ao longo do período de unificação e formalização dos contratos, que se iniciou em 1889 e foi concluído somente em 1898, a província transferiu para o município a responsabilidade de fiscalização sobre o serviço. Era possível encontrar acionistas ocupando as três casas legislativas. Olavo Egídio de Souza Aranha foi vereador nesse período; João Batista de Mello Oliveira foi presidente da Câmara Municipal e senador estadual; Antonio Lacerda Franco também era senador estadual; Carlos

---

<sup>217</sup> Brito, obra citada, p. 63.

de Campos era deputado estadual, e seu pai Bernardino de Campos, presidente do Estado; Antonio da Silva Prado foi presidente da Assembléia Legislativa estadual e, em 1899, assumiu a prefeitura de São Paulo, quando, juntamente com os diretores da Viação Paulista e o secretário da Câmara Municipal assinaram o termo de unificação dos contratos.

Assim como a Companhia Viação Paulista e outras empresas que foram criadas durante o Império não sofreram maiores abalos com a mudança de regime, o alto empresariado paulista parece não ter encontrado dificuldades em adaptar-se à República. Filiado ao Partido Conservador, Antonio da Silva Prado foi vereador, deputado provincial, deputado imperial e conselheiro do Império. Retornou à Câmara Municipal de São Paulo, ocupando sua presidência; foi ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e, posteriormente, ministro das Relações Exteriores, além de senador do Império. No final do regime, exerceu a função de presidente da assembléia provincial. No início do período republicano esteve afastado da política, voltando em 1899, quando foi eleito prefeito pelos vereadores, e reeleito até 1907. No período de 1908 a 1911 exerceu o mesmo cargo por voto direto.<sup>218</sup>

A preferência partidária não representava impedimento para esses empresários. Antonio da Silva Prado e Antonio de Queiroz Telles pertenciam ao Partido Conservador; Francisco Antonio de Souza Queiroz, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Joaquim Egídio de Souza Aranha, Olavo Egídio de Souza Aranha e Albuquerque Lins eram liberais; Antonio Lacerda Franco e João Batista de Mello Oliveira eram republicanos. A convivência na Câmara Municipal e na Assembléia Legislativa era transplantada de forma harmoniosa para os empreendimentos e até para a vida familiar. Antonio de Queiroz Telles casou-se com a irmã de João Tibiriçá Piratininga Filho, que presidiu a convenção republicana de Itu. Anos mais tarde, casou sua filha com o engenheiro Jorge Tibiriçá Piratininga, também republicano, nomeado presidente do Estado de São Paulo em 1890, secretário estadual da Agricultura, Comércio e

---

<sup>218</sup> Idem, *ibidem*, p. 87.



Obras Públicas em 1892, e eleito presidente do Estado de São Paulo em 1904, sucedendo Bernardino de Campos.<sup>219</sup>

O desempenho simultâneo de atividades empresariais e exercício político visava não somente ao sucesso individual ou do grupo, mas também à promoção do progresso material da cidade. Todavia, esses empreendedores que participavam ativamente da política provincial encontravam pouco ou nenhum espaço na capital do Império. O número de representantes paulistas nas casas legislativas imperiais era pequeno, levando-se em consideração a crescente importância econômica que São Paulo alcançava.<sup>220</sup>

A descentralização política e administrativa era almejada por conservadores, liberais e republicanos. A postura adotada pelos paulistas era condizente com os ideais do liberalismo econômico clássico largamente difundidos na Europa e que já circulavam por aqui desde o início do século. Seus principais tradutores encontravam-se na Faculdade de Direito. Alguns deles iriam formar as primeiras lojas maçônicas da capital paulista, que se tornariam centros irradiadores do liberalismo e do positivismo. Nessas lojas, reunia-se a elite intelectual paulista com a participação de membros provenientes de outras províncias.<sup>221</sup> A Maçonaria preservava a liberdade individual de seus membros. Como instituição apartidária, que congregava (e congrega) filiados de diversas tendências políticas e sociais, a Maçonaria não podia posicionar-se em favor de nenhum grupo. Desde a década de 1870, os membros da Loja Amizade empenhavam-se em extinguir o trabalho escravo no Brasil, mas somente em 1887 a loja passou a proibir o ingresso de proprietários de escravos.<sup>222</sup> As lojas abrigavam maçons pertencentes a diferentes partidos políticos. Na Amizade, encontravam-se membros do Partido Conservador, como Antonio Proost Rodvalho e Antonio da Silva Prado, e figuras proeminentes da Convenção Republicana de Itu, como Américo Brasiliense, Américo de Campos, Bernardino

---

<sup>219</sup> Alves, *Os homens que governaram São Paulo*, p. 116.

<sup>220</sup> Costa, *A implosão da ordem: a crise final do Império e o movimento republicano paulista*, p. 43.

<sup>221</sup> Castellani, e Ferreira, *Amizade, a primeira loja maçônica na história de São Paulo*, p. 19.

<sup>222</sup> Idem, *ibidem*, p. 83.

de Campos e João Tibiriçá Piratininga.<sup>223</sup> Pela Faculdade de Direito e pelas lojas maçônicas circulava a nata da política provincial. À Loja Amizade, a primeira da cidade de São Paulo, estavam filiados Eleutério da Silva Prado, Frederico D'Abney de Avellar Brotero, João Crispiniano Soares, João Mendes de Almeida, José Maria Lisboa, Julio César Ferreira Mesquita, Martinho Prado Junior, Quintino Bocaiúva.

Na década de 1870 nasce o Partido Republicano Paulista. Integrado por estudantes, profissionais liberais e grandes proprietários rurais, a principal proposta desse partido era a descentralização administrativa e tributária, o que permitiria maior autonomia das províncias e maior retenção de impostos. Consideravam a federação como a melhor forma de organização para o país. Coerente com o comportamento que vinha sendo apresentado pela elite que o compunha, o PRP era coeso, bem organizado e flexível para abrigar as diferentes tendências de seus filiados.<sup>224</sup> E sua principal proposta, a autonomia, era compartilhada até por membros dos demais partidos. Por isso, não se verificaram dificuldades maiores na passagem de província para estado. E, logo após a reorganização política, antigos monarquistas voltaram a ocupar cargos executivos e legislativos. O partido contou ainda com a independência financeira, fundamental para sua consolidação. Estruturado de forma bem organizada, com células instaladas em diversos municípios, contando com representantes locais, o PRP assumiu ares de modernidade sem par na capital ou em outra província.<sup>225</sup> O Partido Republicano Paulista era o reflexo exato da elite paulista.

---

<sup>223</sup> Idem.

<sup>224</sup> Kugelmas, *Difícil hegemonia um estudo sobre São Paulo na primeira república*, p. 33.

<sup>225</sup> Alonso, *Idéias em movimento a geração 1870 na crise do Brasil Império*, 2002.

## ***A TRAJETÓRIA DE UM EMPREENDEDOR PAULISTA***

Neste capítulo, analisaremos as atividades de Antonio Proost Rodovalho como empresário, empreendedor e político. Sobre sua vida pessoal e familiar, basta saber que foi casado com Etelvina Dutra Rodrigues Rodovalho e teve cinco filhos: Henriqueta Rodovalho, Antonio Proost Rodovalho Junior, Maria Rodovalho, Joanna Rodovalho e Antonio Joaquim Tavares Rodovalho. Entre eles, somente Rodovalho Junior participou de uma de suas empresas. Em sua trajetória profissional, o empreendedor recebeu grande influência de seus pais.

Antonio Proost Rodovalho nasceu na cidade de São Paulo, em 27 de janeiro de 1838. Seu pai, o capitão Antonio Joaquim Tavares Rodovalho possuía um armazém de comissão de gêneros do país e de mar fora, sediado no mesmo endereço em que sua família residia, na Rua Nova de São José nº 19.<sup>226</sup> Sua mãe, Henriqueta Proost Rodovalho, descendia de uma tradicional família santista, ligada a atividades comissárias. Nos almanaques da Província de São Paulo para a década de 1880, encontramos repetidas vezes o nome Proost, como a casa de importação Proost de Souza & Cia., em Santos, e uma casa de comissão de café em Campinas, pertencente à “Viúva Proost de Souza”. José Proost de Souza era vereador em Santos; registrado como proprietário principal, possuía um depósito de açúcar e uma casa de comissão e importação. Era representante do Banco do

---

<sup>226</sup> Martins, *São Paulo antigo*, p. 238.

Brasil naquela cidade, no mesmo período em que Antonio Proost Rodovalho exercia a função de gerente tesoureiro da caixa filial do Banco do Brasil na capital. Antonio Affonso Proost de Souza era subgerente do Banco Comercial em Santos, e Antonio P. Rodovalho, presidente desse banco na cidade de São Paulo.<sup>227</sup>

Aos 12 anos, Antonio Proost Rodovalho começou a trabalhar como comerciante, atividade que exerceria por longo período, atravessando as décadas de 1870 e 1880. Em 1863, já possuía seu próprio estabelecimento, localizado na capital, na Ladeira de Santo Antonio nº 2, com filiais em Santos e Campinas. Comercializava, por atacado, açúcar, café e sal. Operava com comissões, consignações e, em menor escala, com importações e exportações. Era acionista das firmas pertencentes a seus irmãos Joaquim Proost Rodovalho & Cia., instalada em São Paulo, e de João Proost Rodovalho, localizada em Campinas, além da firma de José Proost Souza Rodovalho, em Santos. O Almanaque da Província de São Paulo para o ano de 1878 registrava Antonio Proost Rodovalho como capitalista e proprietário.<sup>228</sup>

Toda a família Proost Rodovalho estava envolvida com o comércio. Joaquim Proost Rodovalho possuía uma casa de comissão e importação na Ladeira do Dr. Falcão nº 2, onde também comercializava material para construção. João Proost Rodovalho estava registrado como fazendeiro, proprietário e capitalista na cidade de Campinas. Em seu estabelecimento, comercializavam-se açúcar e material para construção. Ele era o representante da agência do Banco do Brasil naquela cidade.<sup>229</sup> A experiência adquirida por Antonio P. Rodovalho, no início de sua carreira, como comissário, foi de grande utilidade nos anos seguintes, quando integrou o quadro de acionistas de grandes casas de importação e exportação.

---

<sup>227</sup> Moura, *Almanaque administrativo, comercial e industrial da província de São Paulo*. (Obs. Foram organizados vários almanaques para a província de São Paulo na década de 1880, alguns organizados por Francisco Moura e outros, por Jorge Seckler. Era comum as mesmas informações constarem em várias edições; portanto, citaremos no plural para indicar que tal informação estava contida em mais de um almanaque.)

<sup>228</sup> Marques, *Indicador de São Paulo para o ano de 1878*, 1878.

<sup>229</sup> Moura, Francisco, *Almanaques* citados.

### 3.1 A PRIMEIRA FASE DE GRANDES EMPREENDIMENTOS

No final da década de 1860, Rodovalho já acumulara capital suficiente para um grande empreendimento. Ele adquiriu a Francisco Taques Alvim e José Dutton os direitos de fornecimento de energia para iluminação das ruas de São Paulo. A grande expansão cafeeira pelo interior da província apenas iniciara. Os grandes fazendeiros que viriam a compor o primeiro grupo de empresários paulistas ainda residiam em suas fazendas. A capital contava com aproximadamente 30 mil habitantes.<sup>230</sup> Tanto o governo provincial quanto a Câmara Municipal se empenhavam em promover melhorias para a cidade, mas não havia, tanto por parte do governo quanto por parte de particulares, capital suficiente para instalar os equipamentos necessários para o desenvolvimento urbano de São Paulo. Apenas alguns comissários e capitalistas dispunham de algum recurso financeiro. Ciente da situação, Rodovalho viajou para a Inglaterra, que nesse período era a grande exportadora de capitais e de tecnologia, e conseguiu atrair o interesse de alguns investidores, que formaram a San Paulo Gas Company Limited, com sede em Londres, da qual ele detinha um quarto das ações.<sup>231</sup> O capital investido pela companhia até 1873 totalizava 80 mil libras esterlinas.<sup>232</sup> A primeira experiência como acionista de uma grande empresa prestadora de serviços foi bem sucedida. A San Paulo Gas Co. deteve o monopólio da iluminação pública a gás para a capital paulista até o final do século, quando foi substituída por energia elétrica. Embora a companhia não tenha sido capaz de acompanhar o desenvolvimento desenfreado da cidade, nenhuma outra se dispôs a concorrer com ela até o surgimento da Light. E cabe à primeira companhia de iluminação o mérito de ter fornecido energia em grande escala e de forma relativamente eficiente.

A década de 1870 foi plena em realizações para Rodovalho. Logo no início, acompanhando o movimento de fazendeiros do interior da província e outros capitalistas residentes na capital, participou da fundação de três

---

<sup>230</sup> Anuário estatístico do IBGE, apud Glezer, São Paulo na virada do século, espaços públicos e privados – 1889, *Cadernos de História de São Paulo* 3-4

<sup>231</sup> Korybut-Wornieck, *Eles construíram a grandeza de São Paulo*, p. 135.

<sup>232</sup> Rangel, obra citada, p. 30.

das principais companhias de estradas de ferro. Em junho de 1870, com Antonio de Queiroz Telles, Antonio Paes de Barros, José Elias Pacheco Jordão, que era o engenheiro responsável pela construção da ferrovia, entre outros, Rodovalho fundou a Companhia Ituana de Estrada de Ferro, da qual foi diretor na década seguinte.<sup>233</sup> O primeiro trecho ligando as cidades de Jundiaí e Itu foi inaugurado em 17 de abril de 1873. Logo em seguida, a estrada foi estendida, servindo Itaicí, Capivari e Piracicaba. A inauguração do trecho completo ocorreu em 11 de fevereiro de 1879.<sup>234</sup> Posteriormente, a linha prolongou-se até São Pedro e, em 15 de julho de 1888, foi inaugurada a última estação em São Manoel.<sup>235</sup> Foram investidos mais de mil contos de réis, e concedeu-se à empresa o privilégio de noventa anos para exploração do serviço, bem como a garantia de juros, no valor de 7% sobre o capital máximo de 2.500:000\$000.<sup>236</sup> E, em 1º de julho de 1892, a empresa desistiu da garantia de juros.<sup>237</sup> Foi necessário contrair um empréstimo apenas para a conclusão do trecho até Piracicaba.

Em 1872, Rodovalho envolver-se-ia em outro empreendimento ferroviário, dessa vez associado a Francisco Inácio Marcondes Homem de Melo,<sup>238</sup> Clemente Falcão de Souza Filho,<sup>239</sup> Joaquim Egidio de Souza Aranha, e a alguns membros da família Prado. Juntos fundaram a Cia. São Paulo e Rio de Janeiro, que tinha por objetivo construir uma estrada de ferro ligando a capital paulista à cidade de Cachoeira, onde terminava a ferrovia D. Pedro II. A estrada passava pelas cidades do Vale do Paraíba: Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, até chegar a Cachoeira, totalizando 231 quilômetros de extensão. Os trabalhos foram concluídos em 8 de julho de 1877. A companhia contava com privilégio de 90

---

<sup>233</sup> Moura, obra citada.

<sup>234</sup> Matos, *Café e ferrovias – a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, 1990 .

<sup>235</sup> Pinto, *História da Viação Pública de São Paulo*, vol. II, p. 47.

<sup>236</sup> Idem, *ibidem*, p. 49.

<sup>237</sup> Idem, p. 184

<sup>238</sup> O barão Homem de Melo nasceu em Pindamonhangaba em 1837. Estudou direito e foi presidente de São Paulo entre março e outubro de 1864. Foi deputado por São Paulo no período 1867-1870 e em 1878. Em 1880, foi ministro do Império. Ele conseguiu obter um empréstimo em Londres para a construção da Cia. SP e RJ, da qual foi diretor (Alves, *Homens que governaram São Paulo*, p 83).

<sup>239</sup> Clemente Falcão de Souza Filho era advogado e professor de direito civil na Faculdade de Direito de São Paulo. Integrou o quadro de acionistas da Cia. Cantareira e foi diretor da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (Moura, *Almanaques* citados).

anos e garantia de juros de 7% sobre o capital máximo de 10.655:000\$000.<sup>240</sup> Na década de 1880, Rodovalho ocupou a diretoria da empresa.<sup>241</sup>

Em 1877, Rodovalho participou da organização da Cia. Bragantina, juntamente com Luís de Oliveira Lins de Vasconcelos, Clemente Falcão de Souza Filho, Bernardo Avelino Gavião Peixoto<sup>242</sup> e membros da família Dias da Silva.<sup>243</sup> O objetivo era construir uma estrada de ferro que partia do trecho da São Paulo Railway, onde está localizada a cidade de Campo Limpo, passando por Atibaia, até chegar a Bragança. As obras foram concluídas em 4 de maio de 1884. Seguindo a mesma política adotada para as outras, foi concedido o privilégio de 90 anos e garantia de juros de 7% sobre o capital máximo de 2.320:000\$000.<sup>244</sup>

Nessa época, Rodovalho começou a explorar os recursos naturais existentes na fazenda que havia adquirido na década anterior, localizada ao norte da cidade de São Paulo, por onde passa o Rio Juqueri-Guaçu. As rochas existentes no local possuíam alto teor de carbonato de cálcio, com o qual se preparava cal. Dada a extrema necessidade do produto para a construção de edifícios, foram construídos dois fornos de caieiras, nome pelo qual a região se tornaria conhecida.<sup>245</sup> Nela encontrava-se o manancial que, em 1863, de acordo com o parecer do engenheiro Brunless, foi considerado o mais adequado para abastecer com suas águas a cidade de São Paulo. Certamente Rodovalho tinha conhecimento desse relatório, pois, entre 1858 e 1860, seu pai fora vereador<sup>246</sup> e, embora fosse de competência da província, a câmara sempre participava dos debates acerca dos problemas enfrentados pela população paulistana relacionados

---

<sup>240</sup> Pinto, obra citada, p. 55.

<sup>241</sup> Moura, obra citada.

<sup>242</sup> Bernardo Avelino Gavião Peixoto foi um dos fundadores do Banco de São Paulo e acionista da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais (Brito, obra citada, p. 37).

<sup>243</sup> Os irmãos Dias da Silva estavam ligados ao comércio e ao setor financeiro de São Paulo. Eram acionistas da Cia. Estrada de Ferro Bragantina, da Cia. Estrada de Ferro de Dourado, da Cia. Lupton, da Cia. MacHardy, da Cia. Industrial de São Paulo, da Cia. Cantareira e da Cia. Carris de Ferro de São Paulo, entre outras. (Brito, obra citada, pp. 73-74).

<sup>244</sup> Pinto, obra citada, p. 56-57

<sup>245</sup> Donato, obra citada, p. 14.

<sup>246</sup> Relação dos membros da Câmara Municipal de São Paulo, à disposição no arquivo histórico municipal Washington Luís.

à falta d'água. Em 1875, Rodovalho, o major Benedito Antonio da Silva<sup>247</sup> e Daniel Makinson Fox<sup>248</sup> fundaram a Companhia Cantareira, concessionária do monopólio do abastecimento de água para a capital paulista. Fox participara com o engenheiro James Brunless dos estudos que indicariam o manancial adequado para a cidade.<sup>249</sup> Parte do material empregado pela Cia. Cantareira para extração e condução das águas era produzido em Caieiras.<sup>250</sup>

Inicialmente, todo o material produzido em sua fazenda era transportado por mulas até a estação ferroviária de Perus; porém, a produção intensificou-se de tal forma que houve necessidade de se construir uma linha ligando a fazenda até a estrada de ferro Santos-Jundiaí. Em 19 de julho de 1883, foi inaugurada a estação ferroviária de Caieiras, entre as estações Perus e Belém, que fazia parte da São Paulo Railway.<sup>251</sup> Em 1886, eram enviados para São Paulo, diariamente, sete mil tijolos, cinco mil telhas e grande quantidade de cal, manilha, ladrilhos, guias e sarjetas.<sup>252</sup> A produção era quase toda empregada nas obras públicas da capital.<sup>253</sup> Além dos materiais para construção, em Caieiras produziam-se maquinismos, estrados de ferro e material rodante.<sup>254</sup> Esta foi uma das empresas paulistas que mais investimentos recebeu entre os anos 1881 e 1886.<sup>255</sup>

Rodovalho não possuía escravos. Em suas fazendas eram empregados trabalhadores livres. Em sua companhia de imigração instalada em Santos, os europeus eram contratados assim que desembarcavam no porto. A maioria era composta por italianos, seguido por alemães, portugueses e suíços.<sup>256</sup>

---

<sup>247</sup> Benedito Antonio da Silva estava registrado como capitalista e prestava serviços de construção civil para a cidade de São Paulo. Foi acionista de companhias ferroviárias (Brito, obra citada, p. 39).

<sup>248</sup> Daniel Makinson Fox era engenheiro e topógrafo. Veio da Inglaterra para ocupar a superintendência da São Paulo Railway e, posteriormente, foi diretor da San Paulo Gas Co. na administração de São Paulo. (Moura, *Almanaques* citados).

<sup>249</sup> Vilar, obra citada, p. 83.

<sup>250</sup> Moraes, *Caieiras, fatos e personalidades "da cidade dos pinheirais"*, p. 11.

<sup>251</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>252</sup> *Jornal Regional News*, edição de 13 de dezembro de 2002, caderno 2, p. 5.

<sup>253</sup> Donato, obra citada, p. 15.

<sup>254</sup> Mont Domecq, *O Estado de São Paulo*, Barcelona, Graf. Thomas, p. 632.

<sup>255</sup> Cano, obra citada, p. 156.

<sup>256</sup> *Regional News*, edição de 13 de dezembro de 2002, caderno 3, p. 1.



Para eles foi construído um núcleo habitacional com 180 residências e escola para as crianças.<sup>257</sup>

Em 1887, iniciou-se a construção de uma fábrica para a produção de papel. A empresa alemã Gebrüder Hemmer, de Neidenburg, Pfalz ficou responsável pela execução do projeto, considerado moderno e arrojado para a época.<sup>258</sup> Rodovalho foi pioneiro na fabricação de papel utilizando fibra de madeira.<sup>259</sup> Às vésperas da proclamação da República, na região de Caieiras estavam edificadas dois prédios que abrigavam máquinas para triturar, classificar e amalgamar os minerais ali extraídos, além das secadoras e máquinas para fabricar papel. Havia uma represa que fornecia água para o funcionamento das turbinas, uma estrada de ferro, e utilizado também o transporte fluvial. O complexo empregava mais de 200 operários e utilizava energia elétrica.<sup>260</sup> No almanaque elaborado para o ano de 1890, encontra-se um anúncio publicitário da fazenda industrial de Caieiras, indicando que lá se produzia telhas do tipo marseille, tijolos de boa qualidade furados e emoldurados, barro refratário, cal virgem hidráulica, cal extinta, pedras de cantaria, pedras de alvenaria, cascalho e uma grande fábrica de papel de todas as qualidades, que se inauguraria em breve. Joaquim Proost Rodovalho era responsável pela comercialização dos produtos.<sup>261</sup> Todas essas características tornaram o estabelecimento fabril de Caieiras apto para formar a Companhia Melhoramentos de São Paulo em 1890. Voltaremos a esse assunto mais adiante. Por ora, deter-nos-emos um pouco mais na década de 1880.

Rodvalho exercia diversas atividades e aplicava seus recursos em diferentes empresas. Participou da fundação e era acionista da Fábrica de Tecidos e Fiação Anhaia, fundada em 1886 e instalada no Bom Retiro; também era sócio da Serraria a Vapor de Gustavo Sydow, que realizava trabalhos de carpintaria e marcenaria mecânica.<sup>262</sup> Foi responsável pela realização das obras de construção da Companhia Cantareira, da qual foi presidente em 1887.<sup>263</sup>

---

<sup>257</sup> Donato, obra citada, p. 15.

<sup>258</sup> Idem, *ibidem*, p. 16.

<sup>259</sup> Bardí, *A madeira, desde o pau-brasil até a celulose*, 1982.

<sup>260</sup> Lima Heitor F., obra citada, pp. 148-149.

<sup>261</sup> Seckler, *Almanaque do Estado de São Paulo para 1890*.

<sup>262</sup> Korybut-Wornieck, obra citada, p. 135.

<sup>263</sup> Moura, obra citada.

### 3.2 AMPLIAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

Desde meados da década de 1870, Rodovalho envolveu-se com o sistema financeiro. O decreto nº 5594 de 18 de abril de 1874 autorizou a criação de caixas econômicas e montes de socorro nas capitais das províncias. A finalidade da caixa econômica era receber pequenas quantias em depósito, que renderiam juros e seriam capitalizados no fim de cada semestre do ano civil. Já o monte de socorro tinha por objetivo emprestar sob penhor pequenas somas às pessoas das classes econômicas menos favorecidas. De acordo com o artigo 21, o monte de socorro não poderia iniciar suas operações sem o capital mínimo de 25:000\$000.<sup>264</sup> Em 25 de janeiro de 1875, Rodovalho participou da criação da Caixa Econômica e Monte de Socorro da Província de São Paulo, que começou a operar em 1º de setembro do mesmo ano. Joaquim José dos Santos Silva, o Barão de Itapetininga, emprestou o dinheiro necessário para iniciar o funcionamento da primeira agência que se situava no pátio do colégio. A administração e direção ficavam sob responsabilidade de Antonio da Silva Prado na presidência, do Barão de Três Rios na diretoria, e de Antonio Proost Rodovalho, Bento José Alves Pereira e Joaquim José Vieira de Carvalho, como membros do conselho fiscal.<sup>265</sup> Rodovalho permaneceu nesse cargo por vários anos, afastando-se apenas para ocupar a presidência nos períodos compreendidos entre 12 de maio e 23 de agosto de 1880 e 28 de setembro de 1885 a 17 de setembro de 1889.<sup>266</sup>

Rodovalho foi gerente tesoureiro da Caixa Filial do Banco do Brasil nos anos 1875 a 1886<sup>267</sup> e deixou a presidência dessa instituição para assumir o mesmo posto no Banco Comercial de São Paulo, em 1886, do qual era fundador ao lado de fazendeiros, comerciantes e capitalistas. Sua sede situava-se na cidade de São Paulo, com agências nas cidades de Santos e Campinas. Era também acionista do Banco de Crédito Real, fundado em 1882, que oferecia crédito para as atividades agrícolas e receber depósitos em conta corrente. Tal como no Banco Comercial, entre seus acionistas encontravam-se fazendeiros,

---

<sup>264</sup> *Coleção das Leis do Império do Brasil, 1874-1875, volume I.*

<sup>265</sup> Marques, Abílio, obra citada.

<sup>266</sup> Informações obtidas no Centro Cultural da Caixa.

<sup>267</sup> Korybut-Wornieck, obra citada, p. 135.

comerciantes e capitalistas. Nos anos 1884 e 1885, Rodovalho foi secretário do conselho fiscal.<sup>268</sup> Em 1890, o Banco de Crédito Real comprou o Banco Comercial.<sup>269</sup>

Rodvalho também se dedicava à filantropia. Foi provedor da Irmandade da Ordem Terceira de São Francisco, da Irmandade do Sacramento e benemérito da Sociedade de Beneficência Portuguesa.<sup>270</sup> Desde o início da década de 1880 era tesoureiro da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo. Para desempenhar essa função era necessário que fosse reconhecido como um homem honrado e abastado, uma vez que deveria assumir a responsabilidade pelos gastos urgentes, sem recorrer à aprovação prévia dos demais membros. Posteriormente, as despesas eram saldadas pela irmandade. O tesoureiro era responsável por todo o dinheiro arrecadado e gasto.<sup>271</sup>

A Lei Provincial n. 69, de 2 de abril de 1876, autorizava a concessão à Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, ou a quem melhores condições oferecesse, do serviço de sepultamento, incluindo veículos, caixões e objetos decorativos, com privilégio por 20 anos.<sup>272</sup> Em 17 de dezembro de 1879, foi assinado um contrato entre a Assembléia Legislativa provincial e a Santa Casa, a qual ficaria responsável pela organização dos serviços de transporte dos cadáveres e do fornecimento de caixões para sepultamentos, cujos preços eram estabelecidos pelo governo. Inicialmente, os serviços não eram bem organizados, e parte da população contratava transporte particular, o que era proibido.

Em 1889, Rodvalho, em sociedade com seu filho Antonio Proost Rodvalho Junior e Oscar Horta, fundou a Casa Rodvalho, que fabricava carroças, charretes, carruagens, bondes e outros tipos de veículos. Em 1893, a Santa Casa contratou a Casa Rodvalho para o serviço funerário. A empresa ficava encarregada de transportar os corpos, providenciar os caixões e ornamentos. Eram oferecidos seis opções de sepultamentos, com preços diferenciados, fixados pelo governo. Para os indigentes o serviço era gratuito. O

---

<sup>268</sup> Moura, obra citada.

<sup>269</sup> Brito, obra citada, p. 42.

<sup>270</sup> Mont Domecq, obra citada, pp. 313-317.

<sup>271</sup> Mesgravis, *A Santa Casa de Misericórdia de São Paulo*, 1972.

<sup>272</sup> *Coleção das Leis promulgadas pela Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo*, 1876

governo municipal era responsável pela fiscalização, mas o pagamento do fiscal era efetuado pela Santa Casa, com verba repassada pela empresa prestadora do serviço. A concessão da Santa Casa expirou em 1899, sendo aberta concorrência em 1901. Como ninguém se candidatou, o prazo foi prorrogado até 1911, e estendido até 1941, quando Antonio Proost Rodovalho Junior faleceu.<sup>273</sup> Segundo o advogado Vicente de Araújo, gerente da Casa Rodovalho, o negócio era bastante lucrativo.<sup>274</sup>

Os bondes fabricados pela Casa Rodovalho eram adquiridos pelas empresas de viação pública de São Paulo para transporte de passageiros e mercadorias.<sup>275</sup> Em 1894, a Casa Rodovalho adquiriu a Companhia Locomotiva Paulista.<sup>276</sup> No almanaque de São Paulo para 1896, um anúncio da Casa Rodovalho indica que eles possuíam uma loja de paramentos, situada na Travessa da Sé nº 8, mesmo endereço em que funcionava o escritório central, onde eram comercializados artigos eclesiásticos e artigos para bordados em ouro, seda e lã. Na fábrica, situada na Rua da Mooca nº 46, onde eram produzidos os veículos, havia uma oficina para consertos e reformas. Ao lado, localizava-se a cocheira, onde eram alugados carros de luxo para casamentos, batizados e passeios, e comercializados animais.<sup>277</sup>

### 3.3 AS OPORTUNIDADES DO ENCILHAMENTO

Rodovalho não ficou alheio às oportunidades oferecidas pela política econômica promovida pelo governo provisório. Da mesma maneira como procedeu com a Companhia Cantareira e Esgotos, ampliando o quadro de acionistas, preparou a Companhia Melhoramentos para tornar-se, de fato, uma grande empresa. Em 20 de abril de 1890, o jornal *O Estado de São Paulo* noticiou

---

<sup>273</sup> 100 anos de serviço funerário, PMSP, Secretaria de Serviços e Obras Públicas, Serviço Funerário Municipal de São Paulo, pp. 11-12.

<sup>274</sup> Idem, p. 14.

<sup>275</sup> Leme, obra citada, p. 58

<sup>276</sup> Mont Domecq, obra citada, p. 312.

<sup>277</sup> Seckler, *Almanaque do Estado de São Paulo para 1896*.

em primeira página a visita do presidente da província, acompanhado de outras personalidades, aos estabelecimentos de Caieiras. A reportagem, cujo título era *Excursão a Caieiras*, dizia:

*“O Sr. Coronel Antonio Proost Rodovalho convidou alguns amigos a visitar ontem os seus grandes estabelecimentos industriais situados junto à estação das Caieiras. As pessoas que foram gozar o agradável e pitoresco passeio, salvo desculpável esquecimento, foram as seguintes: Dr. Governador do Estado, Drs. Paula Souza, Rubião Junior, Paes de Barros, José Luiz de Almeida Nogueira, do Correio Paulistano, Inácio Cochrane, Vieira de Carvalho, Delfino Cintra, Dino Bueno, Américo dos Santos, A. Pinto, Ernesto Silva, Ramos de Azevedo, Cantinho, Lins de Vasconcelos, Silveira Mello, Ezequiel Ramos, Lenck, Marcos Arruda, barões de Jaguará e Mello Oliveira, comendador Hammond, Anselmo de Carvalho, Horácio de Carvalho, Hipólito da Silva e Filinto d’Almeida desta folha.*

*Tendo tomado lugar em uma carruagem especial do trem das 6,20 da manhã, apelou-se a longa companhia uma hora depois, na estação das Caieiras, perto da qual havia uma casa onde lhe foi servido o indispensável café.*

*Em seguida começou a viagem mais variada que é possível fazer-se. Dois quilômetros de bondes a vapor até a ponte do rio Juqueri, que corta a grande propriedade do coronel Rodovalho, embarque em duas lanchas rebocadas por um vaporzinho – três quilômetros de navegação pelo rio, um rio pitoresco, encantador, marginado por uma vegetação abundante, cortado por pontilhões, afestado de cipós e lianas belíssimas. Desembarque junto aos edifícios em construção para a fábrica de papel que deve ser inaugurada em primeiro de julho e onde já estão assentados quase todos os grandes maquinismos, tesouras, enormes caldeiras, suspensas e giratórias para cocção das fibras têxteis, trituradores, clarificadores, turbinas*

*gigantescas ao lado de uma extensa represa do rio, sobre a qual as águas se despendem majestosamente, e, ocupando todo o vasto edifício interior, as duas monstruosas máquinas de cilindragem, extensíssimas, de uma entontecedora quantidade de cilindros desde os de um ou dois centímetros de diâmetro até os de mais de um metro.*

*Vistos de belos edifícios, todos construídos de pedra, cal e tijolos sobre rocha viva, admirados os maquinismos que o administrador técnico, sr. Frederico Sydow teve a amabilidade de explicar minuciosamente aos circunstantes, estes montaram a cavalo e foram até o primeiro e elegantíssimo forno contínuo das caieiras. (...)*

*Depois do almoço visita ao forno de onde vimos cair o calcáreo calcinado e assistimos ao processo simplíssimo mas curioso da hidratação – sobre as pequenas pedras cortadas os operários atiram baldes de água e elas vão se esboroando pela ação do vapor desenvolvido, até ficarem reduzidas a pó.*

*Voltamos nos carros de bois até o primeiro forno contínuo, tendo visto os vários intermitentes situados no caminho do segundo.*

*(...) experimentamos ainda outro sistema de viação, um ascensor funicular que sobe um plano inclinado suavemente até galgar a plataforma quase plana da montanha que conduz à pedreira calcária. No alto da montanha foi desatrelada a locomotiva e os carros passaram a ser tirados por bestas.*

*Vimos a pedreira calcárea, de pedra negra, semelhante à ardósia na aparência (...) e tornamos a subir a vertente da montanha, no alto começa a descida do primeiro plano e os carros não precisam de tração, deslizam sobre os trilhos, de breque apertado.*

*Chegamos ao ponto de partida, esperavam-nos a pequena locomotiva, onde assistimos à fabricação rápida de tijolos e telhas de todos os feitios e onde se está construindo um grande forno para cinco milheiros de tijolos. Em uma das vastíssimas dependências da olaria, vimos fabricar papel à mão: o processo é simples: em uma tina está a matéria-prima, a fibra reduzida a líquido, um operário mergulha nesse líquido uma peneira quadrada de rede finíssima, o que fica dentro da peneira é já papel, que outro operário vai colocando folha a folha entre quadrados de baeta, dali vai a uma pequena prensa de mão onde é premido; depois disto falta apenas pô-lo a secar. E assim se faz o papel ordinário para embrulho, pardo e amarelado, e o branco para filtrar.*

*Vistas todas essas curiosidades industriais tão variadas e completas que dão trabalho a cerca de mil e quatrocentos operários, homens, mulheres e crianças, e que são devidas a extraordinária iniciativa e ao poderoso espírito empreendedor de um único cidadão - o coronel Rodovalho, tendo recebido a mais grata impressão de todo aquele enorme esforço em prol do progresso inigualável deste estado, voltamos até a casa junto à estação de Caieiras, onde nos esperava um jantar não menos lauto e bem servido do que o almoço.*

*Acabado o jantar entramos no vagão da linha inglesa.*

*De um lado e de outro do trem, formados em longa fila, os operários acenavam as bandeiras das suas respectivas nacionalidades, italianas, suíças, francesas, alemãs, e erguiam calorosos vivas ao coronel Rodovalho, ao dr. governador do Estado e aos outros convidados. (...)*

*Ao tomarmos pela primeira vez os bondes a vapor, passamos pela escola dos estabelecimentos, à frente da qual estavam os*

*seus 70 alunos em forma. O professor ergueu vivas ao dr. governador, ao coronel Rodovalho e à república. (...)*

*Além das indústrias estabelecidas pretende ainda o sr. Coronel Rodovalho montar nas Caieiras uma preleteria ou curtume, para o qual já lá estão todos os maquinismos necessários.”<sup>278</sup>*

Incontestável a habilidade empresarial de Rodovalho. A reportagem veiculada em um domingo mais parecia um anúncio publicitário. E não deixava de ser. Desde o início, o governo republicano preocupava-se com o desenvolvimento das cidades brasileiras. A Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil havia sido criada para incentivar a instalação, nas principais capitais do país, de empresas destinadas ao desenvolvimento urbano. Até o final de 1889, quando foi elaborado o almanaque do estado de São Paulo para o ano seguinte, a empresa de Rodovalho ainda era anunciada como Fazenda Industrial Caieiras.<sup>279</sup> Entretanto, no início de 1890, Rodovalho já pretendia transformá-la em uma empresa. Incorporar seus estabelecimentos fabris a uma grande companhia nacional significava atrair capitais que permitiriam a ampliação das instalações e, conseqüentemente, da produção que encontrava mercado consumidor não somente em São Paulo, mas também em outras regiões do país. Em 12 de setembro de 1890, reuniram-se na sede do Banco do Brasil, no Rio de Janeiro, representantes da incorporadora Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e acionistas da Companhia Melhoramentos de São Paulo. A seguir, transcrevemos a ata de sua instalação.

*“A uma hora da tarde, reunida no salão do Banco do Brasil, os subscritores de ações da Companhia Melhoramentos de São Paulo representando mais de dois terços do capital, como indica o respectivo livro de presença, o Sr. Dr. Amarilio O. de Vasconcellos, presidente da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, incorporadora daquela companhia*

---

<sup>278</sup> *O Estado de São Paulo*, edição de 20 de abril de 1890, p. 1, apud Donato, obra citada, pp. 32-33.

<sup>279</sup> Seckler, *Almanaque do Estado de São Paulo para 1890*, 1890.



*propõe para presidir aos trabalhos da presente assembléia geral o Sr. Luis Martins do Amaral.*

*Sendo unanimemente aceita esta proposta o senhor presidente da assembléia convida para secretários os senhores Eduardo P. Guinle e o dr. João Gomes Ribeiro de Avellar, que ocupam aquele o lugar de primeiro e este o de segundo secretário.*

*Lido o certificado de depósito feito na Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil da quantia de três mil contos de reis, correspondente a 20% do capital social, procede-se a leitura dos estatutos da companhia os quais são aprovados sem discussão e por unanimidade de votos. Em seguida, para cumprir o que dispõe a lei orgânica das sociedades anônimas e o parágrafo 2º do artigo 20º dos referidos estatutos, o senhor presidente convida a assembléia a eleger a comissão de louvados, que têm de avaliar os bens que devem ser incorporados à companhia.*

*O senhor Eduardo José de Almeida e Silva manda à mesa uma proposta para que sejam aclamados louvados os acionistas dr. Theophilo Teixeira de Almeida, comendador José Pinto de Oliveira e dr. Virgilio Ramos Gordilho; aprovada esta proposta o senhor presidente convida a comissão a formular o seu parecer e suspende a sessão. Reaberta a sessão meia hora depois, a referida comissão apresenta o seguinte parecer:*

*Os louvados abaixo assinados eleitos pela assembléia geral constituinte da Companhia Melhoramentos de São Paulo passam a emitir o seu laudo relativamente às propriedades e estabelecimentos industriais, as quais de conformidade com o artigo 20º, parágrafo 2º, têm de ser incorporados à companhia. Estas propriedades podem se dividir em dois grupos: o primeiro industrial e o segundo agrícola.*

*Fazem parte deste primeiro grupo os estabelecimentos industriais montados nas propriedades territoriais de Caieiras, pertencentes ao coronel Antonio Proost Rodovalho e estas mesmas propriedades, as quais representam uma área de cerca de seis léguas quadradas formada pelas fazendas da Conceição, Monjolino, Bom Sucesso e Manquinho, Cresciuma e Fazendinha. As indústrias aí estabelecidas são as seguintes: caieiras, olarias, pedreiras para cantaria, paralelepípedos e alvenaria.*

*Existem plantações desenvolvidas de videiras atingindo já a oitenta mil pés. Importantes matas fornecem o combustível necessário às duas primeiras indústrias, outrossim estão assentas nas propriedades linhas férreas, tendo 15 quilômetros de extensão e no Rio Juqueri há navegação por lancha a vapor já criada. Avaliamos estas propriedades, inclusive os estabelecimentos industriais, lavoura, gado, vias férreas, casas para armazéns e colonos, lanchas a vapor e todos os demais acessórios em três mil e oitocentos contos de réis.*

*Na Fazendinha está a concluir-se a montagem de uma fábrica de papel do tipo mais aperfeiçoada, dotada de todas as máquinas necessárias, edifício incombustível, força motriz hidráulica, três turbinas e etc. Os louvados são de parecer que a conclusão desta importante fábrica de papel deverá ser ultimada pela atual proprietária e incluindo a matéria prima já em depósito avaliam esta fábrica de papel em mil de duzentos contos de réis. Fica assim avaliado o primeiro grupo de propriedades a serem incorporados à companhia e que constitui as caieiras em cinco mil contos de réis.*

*Pertencem a este grupo as seguintes propriedades agrícolas: Santa Olímpia, Santa Carolina, Três Barras, Bela Vista, Boa Vista, Canaam, São Joaquim e Luis Antonio no município de São Simão. Rio Corrente, Anunciação e Santa Rosa no*

*município de Pirassununga. Estas fazendas sitas no oeste de São Paulo possuem mais de dois mil alqueires de terra roxa, mais de dois mil e quinhentos alqueires de terras baixadas ou em pastos, cerca de oitocentos mil pés de café, formados e aproximadamente um milhão de pés de café de um, dois e três anos. A produção do ano vindouro deve exceder a oitocentas mil arrobas, e a colheita dentro de três anos, só pelo que existe de cafezais a formar-se elevar-se-á a perto de cento e oitenta mil arrobas. Os louvados avaliam estas propriedades agrícolas em quatro mil contos de réis.*

*Rio de Janeiro, doze de setembro de mil oitocentos e noventa. (assinados) Theophilo Teixeira de Almeida, Virgilio Ramos Gordilho, José Pinto de Oliveira.*

*Observação: o pagamento das propriedades territoriais e dos estabelecimentos industriais de Caieiras será feito em mil contos de réis, em ações integralizadas, e o restante em dinheiro. O pagamento das propriedades agrícolas do oeste de São Paulo será feito em dinheiro.*

*Rio de Janeiro, doze de setembro de 1890. (assinados) Theophilo Teixeira de Almeida, Virgilio Ramos Gordilho, José Pinto de Oliveira.*

*Posto a votos este parecer é aprovado unanimemente. São também apresentadas, postas em discussão e aprovadas sem debate as seguintes propostas: propomos de conformidade com o § 3º do artigo 15º dos estatutos que sejam fixados em dez contos de réis o vencimento anual de cada um dos diretores, cabendo mais à diretoria 5% sobre a renda líquida que serão distribuídos entre os seus membros, conforme for por ela deliberada.*

*Rio, 12 de setembro de 1890. (assinados) dr. José Moreira Pacheco, Domingos José da Silva Cunha, Ricardo Ramos, Antonio de Brito Lyra, Eduardo J. d'Almeida e Silva.*

*Propomos que fique a diretoria autorizada a satisfazer todas as despesas feitas com a instalação da companhia.*

*Rio, 12 de setembro de 1890. (assinado) Gaffrée Guinle.*

*Nada mais havendo a tratar, o senhor presidente agradece à assembleia a distinção que lhe conferiu e proclama a diretoria da Companhia Melhoramentos de São Paulo, de conformidade com os estatutos aprovados os senhores Manuel Vicente Lisboa, presidente, Antonio Alves de Carvalho, tesoureiro, Carlos César de Oliveira Sampaio, diretor industrial, Manuel Dias do Prado, diretor agrícola. O presidente proclama também membros do conselho fiscal efetivos, coronel Antonio Proost Rodovalho, Fabio de Mendonça Uchoa, Luis Raphael Vieira Souto, Frederico Augusto Schmidt, André Gustavo Paulo de Frontin e suplentes do mesmo conselho, Virgilio Ramos Gordilho, comendador José Ferreira Alegria, Manuel Candido Pinto de Azevedo, comendador Joaquim Álvaro da Armada, Alfredo Coelho da Rocha.*

*Às 2 horas e meia da tarde, o presidente depois de fazer aprovar a presente ata suspende a sessão.*

*Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1890. (ass.) Luis Martins do Amaral, Eduardo P. Guinle, João Gomes Ribeiro de Avellar.*<sup>280</sup>

O capital investido totalizava 15 mil contos de réis.<sup>281</sup>

Nos dias que antecederam a instalação da companhia, dois artigos publicados no Jornal do Comércio do Rio de Janeiro demonstram a desconfiança e o

<sup>280</sup> Ata da Assembleia Geral de Instalação em 12 de setembro de 1890.

<sup>281</sup> Moraes, obra citada, p. 15.

descontentamento com que foram recebidas as notícias de novos empreendimentos. No dia 4 de setembro daquele ano foi publicado:

*“Mais uma Califórnia! É um assombro de riqueza, um mundo por um real! Desta vez coube a honra de enormíssimo presente à Companhia Melhoramentos do Brasil, única incorporadora desse novo prodígio de tentação.*

*O prospecto é bonito, um encanto! Mas não está completo.*

*Não disse ao público, com todos os guizos do reclame, o preço por quanto foram adquiridas as fazendas do Sr. Rodovalho, e o preço por quanto terão de ser transferidas à nova companhia que vai receber a carga.*

*Fala-se por aí em uma vantagemzinha de 4.000 contos que, reunidos ao preço da compra, salga um pouco o lombo dos que ainda acreditam no ovo de três gemas.*

*Tem a palavra a honrada diretoria da Companhia de Melhoramentos do Brasil.”<sup>282</sup>*

No dia 12 de setembro foi publicado:

*“Companhia de Melhoramentos em São Paulo.*

*Está anunciada para hoje a instalação desta companhia.*

*Há dias apareceram nesta coluna alguns artigos denunciando as belíssimas intenções da honrada companhia incorporadora que, por prudência, ficaram sem resposta!*

*Voltamos à carga não para reproduzir o que já todos sabem, mas para perguntar aos cavalheiros que vão encampar o negócio: VV.EEx. Estão pelos autos?*

*Sejam francos e cartas na mesa.*

---

<sup>282</sup> *Jornal do Comércio*, edição de 4 de setembro de 1890, p. 9.

*Nós, os pobres, que ainda não abandonamos o nosso negócio e a boa direção de nossa casa, como tantos outros, para nos entregarmos de corpo e alma ao progresso deste excêntrico e rico país, com o fim exclusivo de tirar isso a limpo e provar com documentos irresponsáveis que os honrados cavalheiros a que nos referimos não medirão de perto a responsabilidade que vão assumir.*”<sup>283</sup>

Fica clara a insatisfação por parte de alguns segmentos da sociedade fluminense acerca da forma como estavam sendo utilizados os recursos disponíveis em decorrência da política econômica adotada pelo governo, em empreendimentos irrealizáveis.<sup>284</sup>

No entanto, no caso da Melhoramentos de São Paulo, estavam enganados. Segundo Langenbuch, os estabelecimentos fabris de Caieiras tornaram a região um dos principais centros industriais próximos à capital no início do período republicano. A fábrica de cal era uma das duas mais importantes da província, e a de cerâmica era a melhor.<sup>285</sup>

Em 1891, começaram a aparecer os sinais da grave crise que se iniciava. Várias companhias foram liquidadas, algumas foram incorporadas por empresas maiores, com vantagens. A crescente inflação aumentava a necessidade de comerciantes e industriais obterem mais dinheiro; porém, o crédito havia retraído.<sup>286</sup> O Brasil sofria efeitos da crise que atingia a economia européia e a norte-americana. A superprodução de café na safra de 1896-97 provocava alterações no câmbio e impacto em outros setores da economia. A balança comercial era deficitária em decorrência do aumento das importações. Todos esses fatores tornaram caótica a última década do século XIX.<sup>287</sup>

---

<sup>283</sup> Idem, edição de 12 de setembro de 1890, p. 4.

<sup>284</sup> Stein, *Origem e evolução da indústria têxtil no Brasil*, p. 105.

<sup>285</sup> Langenbuch, *A estruturação da grande São Paulo, estudo de geografia urbana*, Rio de Janeiro, tese de doutorado, IBGE, p. 34, apud Pazera Jr., *Caieiras: um município da faixa periférica da metrópole paulistana*.

<sup>286</sup> Oliveira, *Um empresário republicano paulista: Manoel Lopes de Oliveira*, p. 100.

<sup>287</sup> Idem, *ibidem*, p. 104.

A Companhia Melhoramentos foi seriamente atingida pela crise. O valor das ações caiu drasticamente de 700 para 200 réis. No início de 1892, o capital foi reduzido e o total de ações caiu de 75 mil para 33 mil. O corpo da diretoria foi abreviado, bem como seus honorários. Nesse mesmo ano, decidiu-se pela extinção das atividades agrícolas, prosseguindo-se somente com as industriais.<sup>288</sup>

Conforme vimos no capítulo anterior, em virtude do crescimento da cidade de São Paulo no início do período republicano, os estímulos proporcionados pela economia reverteram-se em investimentos no setor imobiliário e na construção civil. Entre 1890 e 1892, surgiram várias sociedades anônimas dedicadas a atividades urbanizadoras. No período compreendido entre 1893 e 1903, verificou-se um acentuado declínio nesse movimento. Os efeitos da crise fizeram-se sentir na comercialização de terrenos e no aumento dos preços dos materiais e da mão-de-obra. Muitas empresas não resistiram.<sup>289</sup>

Nesse período, Rodovalho direcionou todos os seus investimentos para sociedades destinadas à comercialização de terrenos e criação de equipamentos urbanos. Em 1889, participou da constituição da Companhia Viação Paulista, ao lado de João Batista de Mello Oliveira, Francisco Maria de Mello Oliveira, Joaquim Egidio de Souza Aranha, Olavo Egidio de Souza Aranha, Ismael Dias da Silva, Samuel Dias da Silva, Domingos de Moraes, Antonio Lacerda Franco, Joaquim Franco de Lacerda, Lins de Vasconcellos, João Pinto Ferreira Leite, Alberto Kuhlmann, Antonio da Silva Prado, Borges de Figueiredo, José Duarte Rodrigues, Carlos Teixeira de Carvalho, Luis Pucci, Bráulio Gomes, Carlos de Campos e Camilo Cresta;<sup>290</sup> essa companhia acabou absorvendo todas as demais empresas de transporte coletivo na cidade. No ano de 1891, associado a Luis Pucci e Lins de Vasconcellos, fundou a Companhia Melhoramentos Urbanos e Rurais de São Paulo, cuja finalidade era a compra e venda de terrenos na cidade de São Paulo e em outros municípios paulistas, além da execução dos melhoramentos necessários.<sup>291</sup> Nesse mesmo ano, também destinada à compra e

---

<sup>288</sup> Donato, obra citada, p. 22.

<sup>289</sup> Brito, obra citada, p. 104.

<sup>290</sup> Idem, *ibidem*, p. 26.

<sup>291</sup> Idem, p. 18.

venda de terrenos e construção, formou a Companhia Industrial Rodovalho, com Antonio Proost Rodovalho Junior, Cícero Bastos, João Pinto Gonçalves, Victor Nothmann, Luis Pucci, Gabriel Dias da Silva, Ismael Dias da Silva, Lins de Vasconcellos, Eugenio de Carvalho, Domingos Sertório e Randolpho Margarido da Silva. Proprietária de vários terrenos no bairro do Ipiranga, a empresa construiu uma linha de bonde para o transporte de materiais, ligando a região até a estação da São Paulo Railway. Novamente associado a Luis Pucci, João Pinto Gonçalves, Victor Nothmann, Camilo Cresta e Tarquínio Tarant, fundou, em 1892, a Companhia Ítalo-Paulista, importadora de produtos italianos em geral e mármore, que eram comercializados em estado bruto ou trabalhado. Fabricava ladrilhos e outros materiais para construção. Aproveitando a experiência adquirida na Companhia Cantareira e Esgotos e na San Paulo Gas Company, em 1891, Rodovalho associou-se a Domingos Sertório, Emigdio Falcchi e Irmãos, Joaquim Franco de Camargo Junior, Albuquerque Lins, Paulo de Souza Queiroz, Martinho Prado Jr., Francisco Maria de Mello Oliveira, Cícero Bastos e Bráulio Gomes, para fundar a Companhia Econômica de Gás, Água e Esgotos, com objetivo de explorar os serviços de abastecimento de água, coleta de esgotos e fornecimento de energia elétrica, responsabilizando-se pelo fornecimento e importação do material necessário para a realização da obra. Suas atividades encerraram-se em 1894.<sup>292</sup>

Outro grande empreendimento do qual Rodovalho tomou parte foi o Banco União de São Paulo. Fundado em 1890, obteve a concessão para ser emissor, o que lhe garantia muitos privilégios. O governo poderia ceder-lhe gratuitamente terras devolutas, além da isenção de impostos e direitos aduaneiros para a fundação de estabelecimentos industriais e execução de obras.<sup>293</sup> O Banco União estava autorizado a realizar operações de crédito em geral, empréstimos, descontos, hipotecas e penhores sobre propriedades rurais e urbanas; operar com câmbio; financiar a aquisição de instrumentos de trabalho; conceder empréstimos para construção de edifícios; comercializar terras, tanto na cidade de São Paulo quanto em outros municípios; estava ainda autorizado a colonizar áreas no interior; efetuar levantamentos topográficos; drenagem; abertura de estradas;

---

<sup>292</sup> Idem, p. 26.

<sup>293</sup> Diniz, *As representações do encilhamento*, p. 5.



construção de obras públicas e particulares; realização de melhoramentos urbanos e produção de materiais para construção.<sup>294</sup>

Autorizado a funcionar a partir de maio de 1890, em um curto período, o Banco União adquiriu uma grande extensão de terras próximas à cidade de Sorocaba. Em 1.º de julho de 1890, comprou a fazenda Cachoeira do Votorantim, pertencente a Porfírio Machado. Em 4 de novembro do mesmo ano, comprou o sítio Salto Grande de Itupararanga, propriedade de Balduino Moreira de Almeida, onde havia um veio de mármore de boa qualidade. Em 17 de janeiro de 1891, comprou as terras pertencentes a Ovídio Laurentino do Amaral, situadas entre as aquelas propriedades. Nesse período, foi iniciada a construção da estrada de ferro ligando a região à cidade de Sorocaba,<sup>295</sup> bem como de uma fábrica de estampanaria que começou a funcionar em 1892.<sup>296</sup> Em 1893, ficou pronta a ponte sobre o Rio Sorocaba, e foi inaugurada a linha de bondes da Votorantim.

Em 1894, o Banco União e os empresários Frederico Kovarich, João Batista de Mello Oliveira, Carlos Teixeira de Carvalho, Antonio Paes de Barros, José de Lacerda Guimarães, Joaquim Franco de Camargo Junior, Antonio Álvares Leite Penteado e Domingos Correa de Moraes adquiriram uma fábrica de estampanaria já existente em São Paulo, pertencente a F. Kovarich & Comp., com a intenção de montar um estabelecimento semelhante na fazenda Votorantim. A seção de estampanaria foi ampliada. Ao que tudo indica, nesse período não havia tecelagem em Votorantim; os tecidos eram comprados das indústrias já existentes em Sorocaba, trazidos da região nordeste do país ou importados da Inglaterra.<sup>297</sup>

Em 1895, uma comissão formada pelo banco foi à Itália para estudar o processo de fabricação e adquirir máquinas para exploração do mármore existente na fazenda Itupararanga.<sup>298</sup>

Nos primeiros anos da década de 1900, o banco investiu na construção de um grande edifício e no maquinário para fiação e tecelagem,

---

<sup>294</sup> Brito, obra citada, p. 17.

<sup>295</sup> Godoy, *Votorantim, estudo sobre a formação da empresa industrial no Brasil*, p. 5.

<sup>296</sup> Idem, *ibidem*, p. 10.

<sup>297</sup> Idem, p. 11.

<sup>298</sup> Idem.

tornando a Votorantim a maior empresa no gênero em toda a América do Sul. A fábrica de tecelagem foi inaugurada em maio de 1904.<sup>299</sup>

Além dessas indústrias, o complexo industrial Votorantin possuía uma represa para geração de energia, uma vila para operários, uma olaria, uma fábrica de cal, além dos estabelecimentos e equipamentos necessários para a extração, corte e polimento de pedras calcáreas e mármore. A ferrovia lá existente era utilizada para transporte de pessoas e mercadorias em veículos de tração a vapor.<sup>300</sup>

Todas essas realizações foram possíveis porque o Banco União era a instituição financeira representante da quarta região emissora do país, com sede em São Paulo. Conforme vimos no primeiro capítulo, logo que empossado, o governo provisório efetuou uma ampla reforma, concedendo a alguns bancos a capacidade de emitir moeda. O principal objetivo era promover o desenvolvimento econômico do país. A permissão para instalação do Banco União foi obtida por Antonio Lacerda Franco, e ocorreu em 3 de maio de 1890. O capital era de 24.000:000\$000, dividido em 120 mil ações de 200\$000 cada. Inicialmente o Banco União estava autorizado a emitir 20.000:000\$000 e abrangia os estados de São Paulo e Goiás. Em setembro do mesmo ano, o ministro da Fazenda autorizou o dobro do valor de emissão para São Paulo, ou seja, elevou para 40.000:000\$000, e ampliou a abrangência, incluindo os estados do Paraná e Santa Catarina.<sup>301</sup> Os principais acionistas eram: Manoel Lopes de Oliveira, com 8.034 ações; seguido pela Companhia Melhoramentos de São Paulo e Joaquim Franco de Camargo Jr., com 7.500 ações cada um; Francisco de Paula Mayrink, com 5.000 ações; José de Lacerda Guimarães, com 2.500 ações; Antonio Álvares Leite Penteadado, Banco dos Estados Unidos do Brasil, Banco de Crédito Real do Brasil e Banco Construtor do Brasil, todos com 2.000 ações cada; Joaquim Manoel Alves e João Brícola, com 1.500 ações cada; Antonio Paes de Barros, Antonio Francisco de Araújo Cintra, Antonio Lacerda Franco, barão de Pirapytingui, barão de Ibitinga, baronesa de Paranapanema, Banco Mercantil de Santos, Bento Quirino dos Santos, barão de Oliveira e Castro, Francisco Soares de

---

<sup>299</sup> Idem, p. 13

<sup>300</sup> Brito, obra citada, p. 50.

<sup>301</sup> Oliveira, obra citada, p. 90.

Camargo, Eduardo A. Guimarães, Francisco da Cunha Bueno Jr., Franco e Irmão, Gabriel Toledo Piza e Almeida, José Soares de Camargo, José Estanislau do Amaral, José Vieira Couto de Magalhães, Joaquim Lopes Chaves, Joaquim Franco de Lacerda, Joaquim José de Almeida Vergueiro, João Soares do Amaral, João Batista de Mello Oliveira, Justiniano de Mello Oliveira, J.F. de Lacerda Franco e Cia., Karl, Valais e Cia., Luiz de Faro de Oliveira e Olgario Moreira Lima, todos com 1.000 ações cada; e vários outros acionistas com número menor de ações, entre eles, Rodovalho que possuía 250 ações.<sup>302</sup>

A primeira diretoria do Banco União era formada por Antonio Lacerda Franco, na presidência; João Batista de Mello Oliveira, ocupando a vice-presidência; Victorino Gonçalves Carmillo, como secretário e gerente da carteira comercial; Joaquim Lopes Chaves, como gerente da carteira hipotecária; Antonio Paes de Barros, como gerente da carteira da indústria; João Tobias de A. e Castro, como gerente da carteira de emissão; o conselho fiscal era formado por Manoel Lopes de Oliveira, Domingos Correa de Moraes e José de Souza Queiroz.

Interessante notar que a Companhia Melhoramentos de São Paulo era a segunda maior acionista e foi incorporada ao Banco União de São Paulo.<sup>303</sup> Embora o termo “melhoramentos” fosse freqüentemente empregado nessa época, não temos notícia da existência de outra empresa exatamente com esse nome e, tampouco, sabemos se Rodovalho era acionista em outra empresa de nome idêntico. Conforme vimos, a Companhia Melhoramentos de São Paulo foi fundada na sede do Banco do Brasil, no Rio de Janeiro, em 12 de setembro de 1890, e registrada na junta comercial da capital federal. O objetivo era explorar as atividades agrícolas em suas fazendas, bem como a extração de minérios, fabricação de materiais para construção e papel.

De acordo com o levantamento efetuado por Mônica Silveira Brito, a Companhia Melhoramentos de São Paulo, instalada na capital paulista no início de 1890, tinha, no princípio, como objeto social a aquisição e comercialização de terrenos e casas na cidade de São Paulo; concessão de empréstimos para construção e empréstimos sob hipoteca de casas e terrenos;

---

<sup>302</sup> Idem, *ibidem* pp. 146-150.

<sup>303</sup> Oliveira, obra citada, p. 147, e Brito, obra citada, p. 49.

venda de materiais para construção; construção de obras públicas e particulares. Faziam parte do quadro de acionistas: J.J. Vieira de Carvalho, Francisco de Paula Mayrink, Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Antonio Paes de Barros, João Batista Mello Oliveira, Antonio de Lacerda Franco, Pedro Vicente de Azevedo, Carlos de O. Sampaio e Antonio Proost Rodovalho. A partir de 1901, o quadro de acionistas foi ampliado com a adesão de Guilherme de Andrade Villares, A.G. Paulo de Frontin, Evaristo F. da Veiga e Otavio Correia Galvão, quando a empresa ampliou suas atividades e passou a produzir cal, cerâmica e material para instalações sanitárias; explorar pedreiras e fabricar papel.<sup>304</sup> Chegou, inclusive, a incorporar uma fábrica em Caieiras, fundada por Antonio Proost Rodovalho.<sup>305</sup>

E, então, nos perguntamos: Seria possível uma companhia ser fundada na cidade de São Paulo e incorporada a um banco, ao mesmo tempo que era fundada na capital federal e incorporada a uma outra empresa? Não havia essa possibilidade. Mas havia uma alternativa. A Companhia Melhoramentos de São Paulo, fundada no Rio de Janeiro e incorporada à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, era constituída por várias fazendas onde se produziam café e uva, se extraíam minérios e se fabricavam materiais para construção e papel. A Companhia Melhoramentos de São Paulo, instalada na capital paulista e incorporada ao Banco União em maio de 1890, comercializava terrenos e casas, concedia empréstimos, edificava prédios públicos e particulares e vendia materiais para construção. Somente a partir de 1901, ela passou a explorar pedreiras, produzir cal, fabricar cerâmica, material para instalações sanitárias e papel, o que era feito pela empresa sediada no Rio de Janeiro. Ocorre que, nesse período, já se decidira e estava em curso a transferência da empresa para São Paulo, o que foi efetivado com o seu registro na junta comercial dessa cidade, em 1903.

Vimos que, após tentativas de sanar a situação econômica da empresa que resultaram infrutíferas, a diretoria da Companhia Melhoramentos decidiu vender Caieiras, com o que não concordava Rodovalho. Não existindo mais interesse por parte da Companhia Industrial de Melhoramentos do Brasil em continuar com as atividades da Companhia Melhoramentos de São Paulo, ficou resolvido que sua sede seria transferida para a capital paulista. Após a tramitação

---

<sup>304</sup> Brito, obra citada, p. 15.

<sup>305</sup> Idem, *ibidem*, p. 44.

legal, a empresa foi registrada na junta comercial de São Paulo em 1903. Dessa forma, é possível acreditar que se tratava da mesma companhia, pois no período em que ocorreu a transferência de sua sede, seu objeto social podia então ser incorporado ao Banco União, como o restante da empresa.

Assim, ao aproveitar a concessão obtida por Antonio de Lacerda Franco para a constituição de um banco, a diretoria da Companhia Melhoramentos de São Paulo adotou uma medida estratégica, participando da constituição desse banco, tornando-se sua segunda maior acionista e incorporando seus bens àquela instituição financeira. Dessa forma, a Melhoramentos estava sob controle do Banco União, beneficiando-se com a possibilidade de maiores investimentos, uma vez que, entre suas funções, o banco poderia investir em construção, comercialização e financiamento de imóveis, bem como na produção de material para construção, exatamente o que era feito pela Companhia Melhoramentos.

Embora não disponhamos do quadro completo dos acionistas da Companhia Melhoramentos de São Paulo e do Banco União, ao observarmos os nomes dos principais sócios, portadores do maior número de ações, constatamos que vários estavam presentes nos dois empreendimentos. Quanto aos investidores que compraram ações da Melhoramentos, quando foi registrada no Rio de Janeiro, conhecemos apenas os membros da diretoria e do conselho fiscal. A documentação existente não nos permite garantir que se tratava da mesma empresa. Acreditamos que sim. Nesse caso, esse comportamento confirma uma característica peculiar dos empresários paulistas: a capacidade de adaptar-se à situação e solucionar, de maneira eficaz, todos os problemas que se apresentam. Rodovalho conservou até o fim de sua vida o sítio Toucinho, outro sítio em Canduá, ambos no distrito de Juqueri, e, ainda, o sítio Olho d'Água, situado em Parnaíba, onde havia duas pedreiras.<sup>306</sup>

O decreto do governo federal datado de 17 de dezembro de 1892 extinguiu a autorização para os bancos emitirem moeda. A diretoria do Banco União, liderada por Lacerda Franco, iniciou as negociações com o governo

---

<sup>306</sup> Autos do Inventário de Antonio Proost Rodovalho, que tramitou perante a 1ª Vara Civil e Comercial de São Paulo, atualmente arquivados no Arquivo do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

federal, mas só em 1896 o ministro da Fazenda, Bernardino de Campos (que integrava o rol de acionistas em 1892), firmou um acordo com três dos bancos que tinham concessão para emitir. O Banco União recebeu do governo 6.939:021\$500.<sup>307</sup>

A perda da concessão para emitir afetou o Banco União cujos bens eram constituídos principalmente por propriedades imobiliárias de pouco valor. Em 1904, o capital social foi reduzido de 10 mil para 5 mil contos, e a empresa contraiu um empréstimo de 120 mil libras, dando como garantia a Fábrica Votorantim, incluindo os imóveis, as máquinas e a estrada de ferro. Os estatutos sofreram alterações para que o banco pudesse integrar sociedades comerciais de qualquer natureza, participando com dinheiro ou propriedades industriais e agrícolas que compunham o seu ativo. Foi aprovada a constituição de sociedade por ações sob a firma do Banco União de São Paulo, Fábrica Votorantim, que passou a ser denominada Sociedade Anônima Votorantim, com capital de 3.409:375\$000.<sup>308</sup>

Logo após a fusão entre o Banco União e a Fábrica Votorantim, Rodovalho incorporou à nova sociedade sua fábrica de cimento Portland, instalada na fazenda Santo Antonio, de sua propriedade, que se localizava no quilômetro 83 da estrada de ferro Sorocabana, bem próxima da Votorantim e de Itupararanga, onde foi construída a estação Rodovalho. Instalada em 1897, foi a primeira a fabricar aglomerados hidráulicos<sup>309</sup> e possuía capacidade produtiva de 25 mil toneladas de cimento por ano, capaz de suprir mais da metade das necessidades brasileiras de cimento no início do século XX.<sup>310</sup>

Nos anos seguintes as despesas foram reduzidas, inclusive com dispensa de empregados e venda de algumas propriedades. O banco não gerava lucro, mas a fábrica, sim. Em maio de 1913, os estatutos do Banco União foram modificados, passando a ter por finalidade a exploração da indústria de fiação, tecelagem e estamperia pertencente à Fábrica Votorantim, bem como a extração,

---

<sup>307</sup> Godoy, obra citada, p. 19.

<sup>308</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>309</sup> Schelinger, Hugo *Enciclopédia da indústria brasileira*, São Paulo, Instituto de estudos, pesquisa e estatística, s.d., p. 89.

<sup>310</sup> Cano, obra citada, p. 162.

industrialização e comercialização das jazidas de minérios calcáreos existentes em suas propriedades, e maior aproveitamento da estrada de ferro.

O principal problema da Fábrica Votorantim era a falta de capital de giro. Apesar de todas as providências tomadas, em junho de 1917, a fábrica foi arrendada pelo industrial e comerciante Antonio Pereira Ignácio, que havia sido eleito diretor do banco em 1914, e, por essa transação, tornava-se credor do Banco União.<sup>311</sup>

Durante todo o período em que Rodovalho esteve envolvido em vários empreendimentos industriais, destinados à prestação de serviços, nunca se afastou das atividades comerciais propriamente ditas, como compra, venda, importação e exportação. Ao integrar a Companhia Lupton, casa importadora, adotou a mesma postura adotada por quem se associa a um tradicional importador, nesse caso Percy Lupton, ampliando o capital da empresa, o que resultava em maior capacidade para comercializar produtos nacionais e estrangeiros, aproveitando uma estrutura já consolidada que desfrutava de credibilidade no exterior.

A ampla experiência adquirida ao longo de sua vida nesse ramo habilitou-o a tornar-se o primeiro presidente da Associação Comercial e Agrícola de São Paulo. Criada em 1884, seu principal objetivo era a instalação de uma junta comercial na capital paulista, tornando os empresários paulistas independentes da junta comercial do Rio de Janeiro e da alfândega de Santos.<sup>312</sup> Quando de sua segunda fundação, em 1894, novamente foi escolhido Antonio Proost Rodovalho para a presidência, ocupando-a por dois anos, quando Eduardo Prates foi eleito presidente, passando Rodovalho a integrar o conselho deliberativo.<sup>313</sup>

### 3.4 INVESTIMENTOS NO SETOR IMOBILIÁRIO

---

<sup>311</sup> Godoy, obra citada, p. 27.

<sup>312</sup> Associação Comercial de São Paulo, *1894-1994 – cem anos em defesa da livre iniciativa*, São Paulo, Edisserv, 1994.

<sup>313</sup> Bloen, obra citada, p. 52.

A partir de 1889, Rodovalho intensifica sua atuação no setor imobiliário da capital, atividade que não era nova para ele. Entre 1872 e 1901, a compra e venda de imóveis nas ruas do centro da cidade superaram uma dezena. Na Penha, as aquisições de chácaras e terrenos totalizavam 44.985,75 metros quadrados, próximas à estrada de ferro, ao rio Tietê e ao córrego Guaiauna.<sup>314</sup> De acordo com o censo de 1874, a paróquia de Nossa Senhora da Penha de França possuía 1.804 pessoas.<sup>315</sup> Distante do centro cerca de sete quilômetros, nem mesmo a construção do ramal ligando o largo da igreja da Penha à estação Guaiauna da estrada de ferro São Paulo e Rio de Janeiro, na segunda metade da década de 1870, provocou aumento da população. Isso somente aconteceria com a chegada dos imigrantes europeus que se instalaram no Brás e imediações, onde trabalhavam.<sup>316</sup> Em 1905, Rodovalho adquiriu de Lins de Vasconcelos e Ismael Dias da Silva um imóvel de consideráveis proporções, onde residiu com sua mulher até o falecimento de ambos, respectivamente, em 1913 e 1914. Na abertura do inventário dos bens do casal, o imóvel e seu mobiliário foram avaliados em 80:000\$000.<sup>317</sup> Conforme veremos mais adiante, ao assumir a intendência de Finanças e a presidência da Câmara Municipal de São Paulo, em 1896, Rodovalho contribuiu para melhorias no bairro.

Outra região que não despertava interesse até o final do século XIX era o Ipiranga. A má qualidade da terra para a agricultura fazia com que o preço do metro quadrado no local estivesse entre os menos valorizados em toda a capital. Todavia, a terra argilosa serviria para outras finalidades. O intenso crescimento da cidade aumentou a demanda por materiais para construção, despertando a atenção de alguns empresários para a região.<sup>318</sup> Um dos maiores proprietários daquelas terras era Pedro Vicente de Azevedo, Presidente da Província de São Paulo entre 1888 e 1889.<sup>319</sup>

---

<sup>314</sup> Autos do Inventário de Antonio Proost Rodovalho.

<sup>315</sup> Bomtempo, Silvio *O bairro da Penha*, série história dos bairros de São Paulo, São Paulo, prefeitura municipal, secretaria da educação e cultura, departamento de cultura, s.d., p. 100.

<sup>316</sup> Idem, p. 108.

<sup>317</sup> Autos do Inventário de Antonio Proost Rodovalho.

<sup>318</sup> Barro, Maximo e Bacelli, Roney *Ipiranga*, série **História dos Bairros** de São Paulo, **Prefeitura Municipal, Secretaria de Educação e Cultura**, departamento de cultura, s.d., p. 61.

<sup>319</sup> Idem, p. 78.



Desde o final da década de 1820, já se cogitava a construção de um monumento às margens do Ipiranga, em homenagem à proclamação da Independência. Somente em 1884 se iniciou a construção do edifício projetado pelo arquiteto italiano Tommazzo Gaudêncio Bezzi.<sup>320</sup> As obras atraíram a atenção de capitalistas e empresários que acreditavam na valorização das terras vizinhas ao monumento, o que de fato aconteceu, e o governo, que não havia se preocupado em conservar os terrenos mais próximos ao local onde seria edificado o prédio, teve de comprá-las por um preço bem superior.<sup>321</sup> Em 1887, foi autorizada a instalação de uma linha de bondes ligando o bairro à Sé. O privilégio de exploração foi concedido à Companhia Paulista de Transportes em 1890, e a obra foi concluída em 1892.<sup>322</sup>

No início do período republicano, várias empresas instalaram-se no local. Em 1890, foram construídos, próximo à estação Ipiranga da São Paulo Railway, os prédios das fábricas e as moradias para os empregados do Estabelecimento Irmãos Falchi, que produziam cerâmica, tecidos, sabão e graxa. Na fábrica, que ocupava 10.000 metros quadrados, havia três importantes minas de argila, onde se produziam telhas e tijolos.<sup>323</sup> Mais indústrias se instalariam no local no início do século XX. Naquele momento, foram atraídas empresas destinadas ao desenvolvimento da infra-estrutura, à criação de equipamentos urbanos, à comercialização de imóveis e produção de material para construção. Foram instaladas, também, duas companhias de viação pública: a Cia. Ipiranga de Tramways e Construções, destinada à formação de um bairro naquela região, com a instalação de uma linha de bonde ligando-o ao centro da cidade, e a construção de olarias para fornecimento de material. Eram sócios da empresa, Teodoro Sampaio, Ignácio da Gama Cochrane, Pedro Vicente de Azevedo, Olavo Egidio de Souza Aranha, Nicolau de Souza Queiroz e Domingos Jaguaribe. A Cia. Paulista de Transportes, formada por Domingos Luis da Costa e Roberto Le Vinger, também tinha por finalidade construir uma linha de bonde entre a Sé e o Ipiranga, além de comercializar terrenos no local e vizinhanças.<sup>324</sup> E finalmente, a

---

<sup>320</sup> Brito, obra citada, p. 181.

<sup>321</sup> Barro, obra citada, p. 78.

<sup>322</sup> Brito, p. 182.

<sup>323</sup> Barros, obra citada, p. 105.

<sup>324</sup> Brito, obra citada, p. 15.

Cia. Industrial Rodovalho, constituída por Antonio Proost Rodovalho, seu filho, Rodovalho Junior, e a empresa Rodovalho Jr. & Cia., Cícero Bastos, João Pinto Gonçalves, Victor Nothmann, Luis Pucci, Gabriel Dias da Silva, Ismael Dias da Silva, Lins de Vasconcelos, Eugenio de Carvalho, Domingos Sertorio e Randolpho Margarido da Silva, com a finalidade de comercializar terrenos, executar construções em geral e construir uma vila de moradias.<sup>325</sup>

Em 1891, a Cia Paulista de Transportes, como todas as demais empresas de transportes coletivos, foi encampada pela Cia. Viação Paulista.<sup>326</sup> A Cia. Ipiranga de Tamways e Construções teve seus bens transferidos para o Banco União em 1906, em decorrência da impossibilidade de pagar um empréstimo contraído com aquele banco.<sup>327</sup> Quanto à Cia. Industrial Rodovalho, em 1892, durante uma assembléia geral de acionistas, foi decidida a liquidação da empresa, com a distribuição de seus imóveis, então desvalorizados, entre os sócios.<sup>328</sup> Talvez a construção do monumento em homenagem à Independência e a expectativa de incluir o Ipiranga na grande exposição dos setores da indústria e comércio durante as comemorações do quarto aniversário da proclamação da República tivessem levado os acionistas da companhia a investir muito em um empreendimento que não traria retorno imediato. De acordo com o planejado, a Exposição Continental deveria ser realizada na várzea do Carmo, local que passaria por reformas. O projeto despertou o interesse de empresários, alguns deles acionistas do Banco União, que sugeriram que o monumento em construção no Ipiranga poderia abrigar parte da exposição. Para tanto, seria construída uma via ligando o bairro à várzea do Carmo,<sup>329</sup> o que certamente promoveria o desenvolvimento da região, atraindo industriais, comerciantes e moradores.

Apesar das expectativas frustradas, Rodovalho parecia acreditar no desenvolvimento da região e, nos anos seguintes, continuou adquirindo de outros acionistas imóveis remanescentes da Cia. Industrial Rodovalho. Entre 1893 e 1894, as aquisições de terrenos situados entre o córrego Ipiranga e o rio Tamandateí totalizaram uma extensão de 14.616 metros quadrados e, no ano

---

<sup>325</sup> Idem, *ibidem*, p. 19.

<sup>326</sup> Idem, *ibidem*, p. 182.

<sup>327</sup> Idem, *ibidem*, p. 51.

<sup>328</sup> Idem, *ibidem*, p. 106.

<sup>329</sup> Idem, *ibidem*, p. 185.

seguinte, ele adquiriu de Francisco da Cunha Bueno uma área de 1.435 metros quadrados no local, além dos terrenos comprados a Luiz Pucci na Rua Bom Pastor.<sup>330</sup>

### 3.5 ATUAÇÃO POLÍTICA

Antonio Proost Rodovalho iniciou-se na política em 1869, quando foi eleito vereador para a Câmara Municipal de São Paulo, pelo partido Conservador. Permaneceu no cargo até 1873, ano em que assumiu a presidência da casa. Ficou afastado no ano de 1874 por motivos de saúde, mas retornou para o biênio 1875-76.<sup>331</sup> Foi empossado e nomeado membro da comissão de contas. Em setembro de 1871, substituiu Francisco Antonio Dutra Rodrigues, passando a integrar a comissão permanente. No início de 1873, foi nomeado membro da comissão de obras públicas.<sup>332</sup> Novamente por doença, Rodovalho não participou das sessões da câmara no ano de 1876. Sempre teve participação ativa na câmara, preocupando-se com a melhoria das condições da cidade, como a construção ou conserto de pontes, calçamento de ruas, manutenção de chafarizes.

Logo após sua instalação, o governo republicano dissolveu a câmara, substituindo-a por um conselho de intendências,<sup>333</sup> que representava o poder executivo e legislativo no município. Com a criação de comissões, o poder legislativo foi restaurado, e os intendentes assumiram o poder executivo. Após um período de transformações, com freqüentes mudanças das leis, no final de 1898, os vereadores elegeram o primeiro prefeito, em substituição ao conselho de intendências.<sup>334</sup> As freqüentes alterações na legislação visavam a formar órgãos capazes de resolver os problemas que surgiam em decorrência do crescimento da cidade.<sup>335</sup> Entre os intendentes, alguns eram empresários que participavam

---

<sup>330</sup> Autos do Inventário.

<sup>331</sup> Relação dos membros da Câmara Municipal de São Paulo.

<sup>332</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessão de 13-2-1873.

<sup>333</sup> Relação dos membros da Câmara Municipal de São Paulo.

<sup>334</sup> Oliveira, obra citada, pp. 22-23.

<sup>335</sup> Idem, *ibidem*, p. 24.

ativamente do desenvolvimento econômico e urbano da capital, como Antonio Paes de Barros, João Batista de Mello Oliveira, Luiz Anhaia Mello, Manoel Lopes de Oliveira, Francisco Xavier Paes de Barros, entre outros.<sup>336</sup>

Em 1896, Rodovalho voltou à vida política, como Intendente de Finanças e Presidente da Câmara, cargo que ocuparia até o fim da gestão, em 1898. Durante esse período, couberam ao legislativo municipal importantes decisões, entre as quais a autorização e regulamentação do processo de unificação de todos os contratos relativos à viação pública. Conforme vimos no primeiro capítulo, essa medida não foi suficiente para solucionar os problemas enfrentados pela população com relação aos transportes coletivos. Vimos também que Antonio Augusto de Souza havia gerenciado a Cia. Viação Paulista, uma vez que conhecia bem os problemas concernentes ao sistema viário da capital. Foi de sua iniciativa o projeto de criação de um serviço de bondes por tração elétrica na cidade. E coube a Rodovalho, como presidente da câmara, assinar a lei nº 304, de 8 de julho de 1897, que concedia a Francisco Antonio Gualco e Antonio Augusto de Souza autorização para construção e uso de serviço de bondes por tração elétrica, para diversas regiões da cidade, com privilégio por 40 anos. De acordo com o contrato, a primeira linha a ser construída partia da Rua 25 de março em direção à Freguesia da Penha de França.<sup>337</sup> Em setembro de 1899, os concessionários transferiram seus direitos à The São Paulo Tramway, Light & Power Company Limited, que teve autorização estendida para a produção e distribuição de eletricidade para iluminação e força motora. É possível que Antonio Proost Rodovalho e Carlos de Campos tivessem deixado a sociedade por volta de 1893, uma vez que seus nomes não constavam das atas das assembléias gerais dos acionistas.<sup>338</sup> Carlos de Campos, que fora acionista da Cia Viação Paulista, agora era advogado de sua concorrente, a Light.<sup>339</sup> Em 1901, inaugurou-se a linha de bondes elétricos para a Penha.<sup>340</sup> O caminho percorrido era a antiga Estrada da Penha, depois denominado Rua da Intendência, posteriormente Rua do

---

<sup>336</sup> Relação dos membros da Câmara Municipal.

<sup>337</sup> Stiel, obra citada, p. 123.

<sup>338</sup> Brito, obra citada, p. 173.

<sup>339</sup> Stiel, obra citada, p. 126.

<sup>340</sup> Bomtempi, obra citada, p. 85.

Brás e, finalmente, avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia.<sup>341</sup> Facilitando o acesso, o bonde elétrico contribuiu para o desenvolvimento do bairro onde Rodovalho era proprietário de uma grande extensão de terras. No entanto, os benefícios não se restringiram somente a essa medida. Em 10 de fevereiro de 1897, Rodovalho e Eduardo Chaves, intendente de Justiça, apresentaram à câmara um requerimento para a canalização de água e instalação da rede de esgotos para o bairro da Penha. Solicitaram também a colocação de quatro lampiões na Rua Dr. Cerqueira Cezar onde Rodovalho compraria sua casa em 1905.<sup>342</sup> Ocorre que, de acordo com o relatório apresentado pelo intendente de Polícia e Higiene, responsável pela iluminação pública, o aumento do número de lampiões instalados na Penha de França e as despesas decorrentes da extensão desse serviço a São Miguel, haviam esgotado a verba destinada a esse fim para o exercício de 1896.<sup>343</sup>

Eleito por seus pares para presidir a câmara, Rodovalho apresentou um projeto de criação da Caixa Econômica Municipal de São Paulo cuja administração seria responsabilidade da câmara, por intermédio de seu presidente, como chefe do tesouro municipal. Em seguida, ele propôs a criação de um monte de socorro anexo à caixa, nas bases do antigo monte de socorro do governo.<sup>344</sup> Em 20 de setembro do ano seguinte, foi aprovada a lei nº 320 que permitiria a utilização de verbas existentes na Caixa Econômica Municipal e Monte de Socorro para serviços e obras.<sup>345</sup> Não temos notícia de que a Caixa Econômica e Monte de Socorro da província de São Paulo destinasse parte de seus recursos para esse fim. De qualquer maneira, essa instituição não foi instalada, pelo menos até o final de sua gestão.

Conforme vimos no segundo capítulo, vincular atividades particulares com cargos públicos era uma prática rotineira. Destacamos aqui três empresários que souberam aproveitar os benefícios desse privilégio.

---

<sup>341</sup> Idem, *ibidem*, p. 108.

<sup>342</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessão de 10-2-1897.

<sup>343</sup> Relatório apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo intendente de Polícia e Higiene, Dr. José Roberto Leite Penteado, 1896.

<sup>344</sup> Atas da Câmara Municipal de São Paulo, sessão de 17-1-1896.

<sup>345</sup> Relatório da intendência de Finanças do município de São Paulo relativo ao ano de 1897, apresentado pelo intendente Antonio Proost Rodovalho à câmara.

Pedro Vicente de Azevedo nasceu em Lorena, interior de São Paulo, em 1844. Formou-se em Direito em 1866 e, no ano seguinte, foi nomeado juiz municipal de órgãos em São Luis do Paraitinga, na região do Vale do Paraíba. Mudou-se para a capital em 1871. Pertencente ao partido Conservador, foi eleito por sete legislaturas deputado provincial. Foi presidente de três províncias, em 1874 do Pará, em 1875 de Minas Gerais e em 1886 de Pernambuco. Chegou a ocupar a presidência de São Paulo no período de 23 de junho de 1888 a 11 de abril de 1889. Foi o último Presidente da Câmara Municipal de São Paulo durante a monarquia.<sup>346</sup> A mudança do regime não o afastou da política e voltou a ocupar o mesmo posto no biênio 1893-1895; a seguir, ocupou a intendência de Justiça, nos anos 1896 e 1897, e a intendência de Finanças, até o final de 1898.<sup>347</sup>

Conforme já mencionado, Vicente de Azevedo era um grande proprietário de terras no Ipiranga. No início do período republicano, ele participou de duas empresas interessadas em promover o desenvolvimento daquela região, como a Cia. Ipiranga de Tramways e Construções e o Banco União de São Paulo; investiu em empresas que produziam material para construção, como a Cia. Melhoramentos de São Paulo; foi acionista da Cia. São Paulo Territorial, que comercializava terrenos e construía casas populares.<sup>348</sup> Nos primeiros anos da República, as empresas que possuíam interesses no desenvolvimento do Ipiranga pressionavam o governo para que o bairro fosse incluído no plano de melhorias que seria desenvolvido na várzea do Carmo. Vicente de Azevedo era, ao mesmo tempo, acionista de duas dessas empresas, Presidente da Câmara e Intendente de Justiça e de Finanças.

Carlos de Campos nasceu em Campinas em 1866. Aos 21 anos, formou-se na Faculdade de Direito de São Paulo. Em 1896, foi eleito deputado estadual. Ocupou a pasta da Justiça e da Agricultura, interinamente, durante o governo de Campos Sales. Foi deputado federal e, em 1924, tomou posse como presidente do Estado de São Paulo.<sup>349</sup> Integrou o quadro de acionistas de empresas produtoras de materiais para construção, prestadora de serviços urbanos, além do

---

<sup>346</sup> Alves, obra citada, p. 106

<sup>347</sup> Relação dos membros da Câmara Municipal de São Paulo.

<sup>348</sup> Brito, obra citada, p. 15.

<sup>349</sup> Alves, obra citada, p. 134.

Banco União de São Paulo, da Cia. Cantareira e da Cia. Viação Paulista. Era genro de Antonio Augusto de Souza, que havia ocupado o posto de gerente nessa empresa de viação pública e recebera autorização para criar serviço de bondes elétricos na cidade de São Paulo, privilégio este que, posteriormente, foi transferido para a Light. Ainda com relação à Cia. Cantareira, o contrato foi rescindido em 20 de agosto de 1892, mas a indenização foi paga em 26 de dezembro de 1892, com valor superior ao estipulado, quando o pai de Carlos, Bernardino José de Campos já havia tomado posse como presidente do Estado de São Paulo.<sup>350</sup>

Francisco de Paula Mayrink nasceu no Rio de Janeiro, em 1838. Coursou a escola militar, mas deixou os estudos para dedicar-se ao comércio e aos negócios. Fundou o Banco de Crédito Real do Brasil.<sup>351</sup> Foi presidente do Banco da República dos Estados Unidos do Brasil. Em São Paulo, participou da fundação e direção de várias empresas: Cia. Estrada de Ferro Sorocabana, Cia. Melhoramentos de São Paulo, Cia. Carris de Ferro de São Paulo, Cia. Exposição Continental de São Paulo e Cia. Alto Mearim e Construtora, destinada à comercialização de terras e edificações.<sup>352</sup> Mayrink era um dos maiores acionistas do Banco União de São Paulo, com cinco mil ações.<sup>353</sup>

Desde o final do Império, ocupando a presidência dos bancos de Crédito Real do Brasil e Predial, em acordo com o ministro Ouro Preto, concedia empréstimos a fazendeiros, garantidos por hipotecas, equipamentos e colheitas.<sup>354</sup> Logo após a proclamação da República, o Conselheiro Francisco de Paula Mayrink foi preso. No início, o governo provisório enfrentou dificuldades com industriais, comerciantes e banqueiros. Tentando acalmar os diversos setores, fez-se uma reforma bancária seguindo sugestões de Mayrink que, em troca, foi beneficiado com a liberdade. Em agosto de 1890, Rui Barbosa concedeu ao Banco dos Estados Unidos do Brasil, dirigido por Mayrink, o direito de dobrar sua capacidade de emissão.<sup>355</sup> Dessa forma, essa instituição recebia igual tratamento

---

<sup>350</sup> Leis e decretos do Estado de São Paulo, 1892.

<sup>351</sup> Enciclopédia Barsa, vol. 9, São Paulo, Encyclopaedia Britannica Editores Ltda, p. 97.

<sup>352</sup> Brito, obra citada, pp. 15-27.

<sup>353</sup> Oliveira, obra citada, p. 148.

<sup>354</sup> Schulz, John *A crise financeira da abolição*, São Paulo, Edusp, p. 78 .

<sup>355</sup> Idem, *ibidem*, p. 83.

dado ao Banco do Brasil e ao Banco Nacional. Posteriormente, o privilégio foi estendido aos outros bancos emissores.<sup>356</sup> O Barão de Lucena, que sucedeu Rui Barbosa, continuou concedendo favores a Mayrink.<sup>357</sup> Francisco de Paula Mayrink foi ainda deputado federal em 1890-91.<sup>358</sup>

O nome Rodovalho não pertencia às mais tradicionais famílias da província, formadas por fazendeiros, proprietários de grandes extensões de terras. Descendente de comissários, seu patrimônio foi formado no comércio.

Logo em seu primeiro empreendimento de grande vulto demonstrou ousadia ao montar no exterior uma empresa para iluminar a cidade. Não foi possível descobrir quando estabeleceu relações comerciais com os ingleses; talvez se tenham iniciado em razão de suas atividades comissárias. A parceria estendeu-se à Cia. Cantareira, ao ramal ferroviário em Caieiras e a vários empréstimos contraídos em bancos ingleses para suas empresas.

Rodvalho participou de todas as companhias prestadoras de serviços essenciais à população: abastecimento de água, iluminação pública e particular, viação pública, serviço funerário, organização de loteamentos na cidade, fabricação de material para construção, ferrovias, bancos públicos e particulares. Dessa maneira, todas as suas atividades estavam interligadas direta ou indiretamente. Esse entrelaçamento de atividades foi intensificado com os recursos ofertados pela política econômica adotada pelo governo provisório logo após a proclamação da República. Enquanto alguns empresários pereceram em decorrência da crise que se instalou após o período do encilhamento, Rodvalho conseguiu safar-se do mesmo destino, reorganizando suas empresas. Mesmo daquelas que foram extintas, restaram sementes que poderiam frutificar posteriormente. Quando a Cia. Industrial Rodvalho encerrou suas atividades, os terrenos que compunham a empresa haviam se desvalorizado, mas não era difícil prever na década de 1890 que, em alguns anos, haveria procura e, portanto, valorização daquelas terras. No caso da Penha, os imóveis situavam-se próximo ao rio Tietê e à ferrovia de cuja fundação e construção ele participara anos antes.

---

<sup>356</sup> Idem, *ibidem*, p. 86.

<sup>357</sup> Idem, p. 92.

<sup>358</sup> Brito, p. 44.



A procura por aquela região demoraria um pouco mais; todavia, a instalação de iluminação nas ruas, o abastecimento de água, e a circulação de bondes elétricos em um lugar tão afastado contribuíram para acelerar o processo de ocupação do bairro.

O caso de Antonio Rodovalho e Carlos de Campos com a Light é característico. Ambos eram acionistas da Cia. Viação Paulista e, provavelmente, deixaram a sociedade na primeira metade da década de 1890. Rodovalho, como presidente da Câmara Municipal, assinou a autorização para o estabelecimento da Light. Carlos de Campos era genro de Antonio Augusto de Souza, concessionário do direito de instalação de bondes elétricos na cidade de São Paulo, privilégio que foi transferido para a companhia. Rodovalho ganhou uma linha para a Penha onde era grande proprietário. Carlos de Campos tornou-se advogado da empresa.

A liderança era uma das características mais marcantes em Rodovalho. Em seu primeiro período na Câmara Municipal, chegou à presidência em 1873. No segundo período, durante o triênio 1896-98, ocupou a presidência e a intendência de Finanças. Ocupou a diretoria em várias empresas das quais era acionista. Tanto na primeira Associação Comercial e Agrícola de São Paulo, fundada em 1884, quanto na segunda vez em que a entidade foi organizada, em 1894, foi o primeiro presidente. Participou da Bolsa Livre de São Paulo no início do período republicano.

Rodovalho era membro da Guarda Nacional. Não sabemos a forma pela qual participou do conflito com o Paraguai, mas, em 1870, foi promovido a coronel. Em 1878, era apresentado como Coronel comandante superior do Estado Maior da Guarda Nacional na capital.<sup>359</sup> Na prática, ele era responsável pelas nomeações e promoções dos comandantes dos batalhões sediados na capital.

Filiado à Maçonaria, chegou ao grau 33, o mais alto grau da instituição, o que lhe permitia freqüentar sessões em que somente a cúpula maçônica se reunia. Naquela época, essa permissão era prerrogativa apenas das principais figuras da política e do empresariado.

---

<sup>359</sup> Marques, obra citada.

Mais do que um empresário, Rodovalho foi um empreendedor arrojado. Pioneiro entre os empreendedores paulistas, foi responsável pela primeira experiência bem sucedida de criação de serviços essenciais à população paulistana. Os serviços prestados pela Cantareira eram considerados os melhores do Brasil e estavam entre os melhores das principais cidades da Europa e dos Estados Unidos. Inovador, foi o primeiro a fabricar papel a partir da celulose. Instalou a primeira fábrica de cimento do tipo portland no Brasil.

Sua trajetória demonstra claramente a dedicação ao desenvolvimento de São Paulo. Em discurso proferido ao final de seu mandato como presidente da Câmara Municipal, Rodovalho revela a facilidade com que se adaptou ao novo regime e sua preocupação com uma cidade que se encontrava em um processo de crescimento nunca antes visto, com uma população de origem heterogênea, que já se aproximava dos 240 mil habitantes,<sup>360</sup> e precisava ser doutrinada:

*“(...) Tanto para o desempenho dos deveres de vereador, como na presidência da Câmara Municipal, conto com o concurso, que solicito, dos meus colegas da Câmara, dos poderes públicos, da imprensa e do povo, de todas as forças vivas que ora concorrem na grande e meritória obra de reorganização da pátria brasileira, sob a mais livre, simpática e nacional das formas de governo, até hoje conhecidas e experimentadas.*

*Americano e paulista, vivendo do próprio esforço, com emoção, adotei, convicto, sem ambições, a proclamação da República, cuja consolidação está no dever de todos quantos, entre nós, se interessam sinceramente pela sorte do Brasil (...)*

*(...) Sempre entendi da mais absoluta oportunidade nesta capital, a criação de uma Caixa Econômica Municipal, porquanto tal instituição, sobre ser a verdadeira escola dos*

---

<sup>360</sup> Anuário estatístico do IBGE, apud. Glezer, Raquel São Paulo na virada do século, espaços públicos e privados – 1889/1930, in. *Cadernos de História de São Paulo*, ns. 3-4, Museu Paulista da USP, 1995, p. 18.

*capitalistas, muito contribuiria para incutir e desenvolver os hábitos de ordem e de poupança nas classes populares.*

*Como observa um escritor, para se estabelecer a harmonia social, é preciso que o trabalhador, o operário, se tornem proprietários.*

*Na verdade, se o homem do povo ou o proprietário, chega a possuir um albergue, alguns hectares de terra, ações ou uma caderneta da Caixa Econômica, imediatamente se opera a sua conversão em favor das idéias conservadoras e de ordem e, destarte, ele torna-se inimigo de todos os acidentes que podem privá-lo de suas economias. De que maneira se poderá transformar o trabalhador em capitalista? Educando-o na economia. As caixas econômicas são os meios tendentes a tão fecundos resultados; para estas instituições deve convergir a atenção dos governos esclarecidos e previdentes. (...)”<sup>361</sup>*

---

<sup>361</sup> Discurso de posse do coronel Antonio Proost Rodovalho como presidente da Câmara Municipal de São Paulo em 1896, transcrito no relatório apresentado e lido em 7 de janeiro e 1899 à Câmara Municipal, em sessão solene de posse da câmara eleita para o triênio 1 pelo seu presidente Antonio Proost Rodovalho, apud Brito, Mônica Silveira *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano...*, p.47 .

## *CONSIDERAÇÕES FINAIS*

Embora o desenvolvimento econômico da província de São Paulo tenha se operado com morosidade ao longo do período colonial, em nenhum momento houve estagnação: sua evolução efetuou-se em ritmo lento, mas progressivo. O povoamento marchava no mesmo compasso. A agricultura de subsistência, o comércio de gado e muares e o transitar de tropeiros não estimulavam a concentração de pessoas em uma determinada área. Somente com o deslocamento do plantio da cana-de-açúcar para o planalto houve um ligeiro adensamento populacional nas regiões produtoras. A cultura canavieira edificou os alicerces que sustentariam a grande expansão agrícola pelo interior da província com a cafeicultura. Os fazendeiros adotaram um modelo empresarial compatível com suas condições, para poder solucionar um dos maiores entraves à economia cafeeira: as dificuldades encontradas para escoar a produção. A alta lucratividade advinda da agricultura e pecuária não garantia a auto-suficiência

comercial. Por isso, os empresários encontraram nas sociedades anônimas uma forma de eliminar os obstáculos que travavam o desenvolvimento econômico.

O êxito das companhias ferroviárias estimulou a constituição de empresas para suprir todas as necessidades da população. A nascente burguesia paulista, formada por fazendeiros e comerciantes, diversificou o destino de seus investimentos, inserindo-se em todos os empreendimentos. Tal comportamento implicava a diminuição dos riscos de prejuízos decorrentes das oscilações do preço do café e permitia que a nova classe assumisse total controle sobre o desenvolvimento econômico da província e, principalmente, da capital, transformando-a em um pólo atrativo para investidores.

A política econômica adotada pelo governo provisório foi amplamente usufruída, possibilitando a formação de novas empresas ou a ampliação de outras já existentes. Enquanto a San Paulo Gas Company detinha o monopólio do fornecimento de energia gerada do gás natural, surgiram três companhias menores para produção de energia elétrica, alternativa que vinha conquistando a preferência dos consumidores. Os empresários locais não estavam capacitados para investir altas somas de capital por período prolongado; por isso, investiam em pequenas empresas, capazes de atender a indústrias e residências, e obtinham, dessa forma, retorno financeiro mais rápido.

As sociedades anônimas dominaram o cenário econômico no início da República. Organizados, os empresários formaram uma entidade para proteger os interesses da classe. Ao ser fundada em 1894, a Associação Comercial de São Paulo reuniu mais de 300 membros entre comerciantes e industriais e,

imediatamente, tomou a iniciativa de se fazer representada no Legislativo. Conquistou vários direitos e ampliou sua influência política, fazendo com que a burguesia paulista sempre estivesse representada junto aos Poderes Públicos.

Constituído por indivíduos onipotentes e onipresentes, esse grupo de empreendedores organizou e modelou a cidade. Eles decidiram a que se destinaria cada região. Ocuparam todos os espaços e assumiram o comando da província, mas não conseguiram se inserir na Corte. Excluídos do poder e submetidos a ele, elegeram a forma de governo mais adequada a seus propósitos: a República. Essa escolha não se deu somente em virtude da ambição individual de seus promotores, os republicanos paulistas caracterizavam-se pela organização, flexibilidade, independência financeira e coesão. Suas propostas principais, a descentralização administrativa e a autonomia econômica eram compartilhadas por membros de outros partidos. O objetivo principal era estender o grau de desenvolvimento alcançado em São Paulo por todo o país.

Consideravam a República Federativa, baseada no modelo norte-americano, mais adequada. Ao importar modelos estrangeiros e aplicá-los aqui, os republicanos paulistas demonstraram as mesmas preocupações reveladas por Antonio Prado durante sua estadia na Europa nos anos 1862-1863. Era necessário assimilar os modelos civilizadores europeus, com a cautela de não se renegar costumes e tradições nacionais.<sup>362</sup> A elite paulista conhecia as condições de isolamento vivenciados por boa parte do povo brasileiro e experimentou, em um passado recente, as agruras de ser relegada a segundo plano e viver à margem do poder. Daí seu apreço pela autonomia, que tão bem caracteriza o

---

<sup>362</sup> Levi, Darrell E. *A família Prado*, p. 147

comportamento paulista. Os interesses econômicos sobrepunham-se às divisões político-partidárias.

Antonio Proost Rodovalho, personagem central abordado neste trabalho, era monarquista, filiado ao Partido Conservador. Foi vereador durante a década de 1870 e retornou à vida política no início do período republicano, como Intendente de Finanças e Presidente da Câmara Municipal de São Paulo por duas vezes. Durante a primeira gestão preocupou-se com a construção de prédios, pontes e vias de acesso. Na segunda, demonstrou apreensão com a organização da população paulistana e com a utilização do espaço urbano. Pioneiro, buscava soluções para os problemas mais urgentes da cidade, antes mesmo de fazendeiros e imigrantes nela se estabelecerem. Perspicaz, conhecia o rumo que São Paulo tomara e sabia que o caminho e o ritmo a cidade era ditado por seus construtores. Dizia que *“São Paulo nunca deixará de crescer, de prosperar, de enriquecer. A sua sorte, o seu destino, não dependem só de homens que trabalham, mas também dos elementos naturais de que dispõe e que, apenas, começam a ser explorados.”*

## ***REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS***

Assembléia Legislativa da Província de São Paulo, lei n. 54 de 17 de abril de 1886

Ata da assembléia geral de instalação da Companhia Melhoramentos de São Paulo, em 12 de setembro de 1890

Atas da Câmara Municipal da cidade de São Paulo, anos 1858, 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1896 e 1897

Contrato celebrado entre o governo da Província e o Coronel Antonio Proost Rodovalho, Major Benedito Antonio da Silva e o engenheiro Daniel Makinson Fox, para o encanamento das águas da Cantareira e sua distribuição pelas ruas e praças desta capital, datado de 1875

Contrato firmado entre a Câmara Municipal de São Paulo e Francisco Taques Alvim, em 10 de junho de 1863

Contrato para iluminação por gás feito entre o Conselheiro Vicente Pires da Mota – Presidente da Província e Francisco Taques Alvim, em 28 de dezembro de 1863, Tipografia do Correio Paulistano

Decretos do Governo Provisório, anos 1889 e 1890



Exposição com que o Visconde de Parnaíba passou a administração da Província de São Paulo a Francisco de Paula Rodrigues, em 19 de novembro de 1887

Leis e decretos do estado de São Paulo, anos 1890, 1892 e 1897

Leis e decretos do Império do Brasil, anos 1872, 1874, 1888 e 1889

Leis e decretos da província de São Paulo, ano 1876

Leis, resoluções, atos e atos executivos da câmara municipal da capital do estado de São Paulo, anos, 1895, 1897, 1898 e 1899

Regulamentos expedidos pelo governo provincial para execução de diversas leis provinciais, Tipografia do Correio Paulistano, 1874

Relatório apresentado à assembléia legislativa provincial de São Paulo, em 2 de fevereiro de 1868, pelo presidente da província – conselheiro Joaquim Saldanha Marinho

Resposta do Dr. Carlos Rath e Francisco de Siqueira Queiroz para abastecimento de água potável à capital, anexo 45

Relatório apresentado à assembléia legislativa provincial de São Paulo pelo presidente Antonio da Costa Pinto Silva, em 5 de fevereiro de 1871

Relatório apresentado à câmara municipal de São Paulo pelo intendente municipal Cesário Ramalho da Silva, 1893

Relatório com que o conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima passou a administração da província ao presidente João Theodoro Xavier, em 21 de dezembro de 1872

Relatório de Antonio Francisco de Paula Souza – Secretário de Obras Públicas, 1868

Relatório do Presidente da Província Sebastião Jose Pereira á Assembléia Legislativa, 1876

Relatório apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Intendente de Polícia e Higiene, Dr. Jose Roberto Leite Penteadó, 1896

Relatório do Intendente de Finanças do Município de São Paulo relativo ao ano de 1897, apresentado pelo Intendente Antonio Proost Rodovalho à Câmara Municipal de São Paulo

Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio de Obras Públicas, decreto n. 488, de 9 de outubro de 1897

*100 anos de serviço funerário*. São Paulo: PMSP, Secretaria de Serviços e Obras Públicas, Serviço Funerário Municipal de, 1977

ALMEIDA, Mauricio Luis C. B. *O preço de um fracasso. A Companhia União e Indústria, a política e a economia no Império: 1852-1872*. São Paulo: FFLCH-USP, 2002. p. 37. Dissertação de Mestrado.

ALONSO, Ângela. *Idéias em movimento a geração 1870 na crise do Brasil Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

ALVES, Odair Rodrigues. *Homens que governaram São Paulo*. São Paulo: Nobel/Edusp, 1986.

ANDRADE, Margarida M. *Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*. São Paulo: FFLCH-USP, 1991. Tese de Doutorado.

ARTIGAS, Rosa Camargo (coord.). *Casa das Retortas*. São Paulo: Secretaria Municipal da Cultura, 1980. p. 11.

ASSOCIAÇÃO Comercial de São Paulo. *1894-1994 – cem anos em defesa da livre iniciativa*. São Paulo, Edisserv, 1994.

BANDEIRA JR., Antonio Francisco. *A indústria no Estado de São Paulo em 1901*, São Pulo, Tipografia do Diário Oficial, 1901

BARDI, Pietro Maria. *A madeira, desde o pau-brasil até a celulose*. São Paulo, Sudameris do Brasil S.A., 1982.

BARRO, Maximo; BACELLI, Roney. *Ipiranga*. São Paulo: Prefeitura Municipal, Secretaria de Educação e Cultura, Departamento de Cultura, s.d. p. 61. (Série História dos Bairros de São Paulo)

BARROS, Gilberto Leite. *A cidade e o planalto – processo de dominância da cidade de São Paulo*. São Paulo: Martins, s.d.

BLOEN, Rui; MARINS, Rui Nogueira. *História da Associação Comercial*. São Paulo, s.d.

- BOMTEMPI, Silvio *O bairro da Penha*. São Paulo: Prefeitura Municipal, Secretaria da Educação e Cultura, Departamento de Cultura, s.d. (Série História dos Bairros de São Paulo)
- BORGES, Urquiza Maria. *Negociantes na cidade de São Paulo (1875-1880)*. São Paulo: FFLCH-USP, 1979. Dissertação de Mestrado.
- BRITO, Mônica Silveira *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911*. São Paulo: FFLCH-USP, 2000. Dissertação de Mestrado.
- CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo, 1861-1875*, São Paulo, T. A. Queiroz Ed., 1984.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas, 1998.
- CASTELLANI, José; FERREIRA, Cláudio. *Amizade, a primeira loja maçônica na história de São Paulo, 1832-1996*. São Paulo: Editora Amizade, 1996.
- COSTA, Milene Ribas da. *A implosão da ordem: a crise final do Império e o movimento republicano paulista*. São Paulo: FFLCH-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.
- DEAECTO, Marisa Midori. *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo, Senac, 2002.
- DINIZ, Adalton Francioso. *As representações do encilhamento*. São Paulo: FFLCH-USP, 1996. Dissertação de Mestrado.
- DOLHNIKOFF, Miriam. *Caminhos da conciliação, o poder provincial em São Paulo (1835-1850)*, São Paulo, FFLCH-USP, 1993. Dissertação de Mestrado
- DONATO, Hernani *100 anos da Melhoramentos*, São Paulo: Melhoramentos, 1990.
- ENCICLOPÉDIA Barsa*. São Paulo: Encyclopaedia Britannica Editores Ltda, 1978. vol. 9.
- FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. vol. 1, tomo III.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Ática, 1974.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1971

- GLEZER, Raquel. São Paulo na virada do século, espaços públicos e privados – 1889-1930. *Cadernos de História de São Paulo*. São Paulo: Museu Paulista da USP, n. 3-4, 1994/1995
- GODOY, Antonio Carlos de. *Votorantim, estudo sobre a formação da empresa industrial no Brasil*. São Paulo: FFLCH-USP, s.d. Dissertação de Mestrado.
- GRANDES Personagens da Nossa História*. São Paulo: Abril, 1973. vol. II.
- GRANZIERA, Rui Guilherme. *A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil (moeda e vida urbana na economia brasileira)*, São Paulo: Hucitec, 1979
- GUIMARÃES, Lucia Maria Paschoal (org.) *O liberalismo no Brasil imperial – origens, conceitos e prática*, Rio de Janeiro: Revan, 2001.
- HARDMAN, Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos 20)*, São Paulo: Ática, 1991.
- HOBBSBORN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*, São Paulo: Paz e Terra, 1988.
- HOLANDA, Sergio Buarque de *Raízes do Brasil*, São Paulo: Cia. das Letras, 2003.
- \_\_\_\_\_, *História Geral da Civilização Brasileira*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, vol. 4, tomo II
- KAREPOUS, Dainis (org.). *São Paulo: a imperial cidade e a assembleia legislativa provincial*. Divisão de Acervo Histórico da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.
- KORYBUT-WORNIECK, Jan (org.). *Eles construíram a grandeza de São Paulo*. São Paulo: Sociedade Brasileira de Expansão Comercial, Setor de logradouros do Arquivo Histórico Municipal Washington Luis, s.d.
- KUGELMAS, Eduardo. *Difícil hegemonia, um estudo sobre São Paulo na primeira república*. São Paulo: FFLCH-USP, 1986. Tese de Doutorado.
- KUNIOCHI, Márcia Naomi. *Crédito, negócios e acumulação, Rio de Janeiro: 1844-1857*, São Paulo, FFLCH-USP, 2001, Tese de Doutorado.
- LEME, Marisa Saenz. *Aspectos da evolução urbana de São Paulo na 1.ª República*. São Paulo: FFLCH-USP, 1984. Tese de Doutorado.
- LÉRIAS, Reinerio Antonio. *O encilhamento e a cidade de São Paulo, 1890-1891*, São Paulo: FFLCH-USP, 1988. Dissertação de Mestrado.
- LEVI, Darrell E. *A família Prado*, São Paulo: Cultura 70, 1977.

- LIMA, Heitor Ferreira *Evolução industrial de São Paulo*, São Paulo: Martins Ed.,1953
- \_\_\_\_\_, *História político econômica e industrial do Brasil*, São Paulo: Ed. Nacional, 1976
- LUZ, Nícia Vilela *A luta pela industrialização do Brasil*, São Paulo, Alfa-Ômega,1978.
- MARCOVITCH, Jacques. *Pioneiros e empreendedores*. São Paulo: Edusp/Saraiva, 2005.
- MARQUES, Abílio A. S. *Indicador de São Paulo para o ano de 1878*. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1878.
- MARTINS, Antonio Egidio. *São Paulo antigo*, São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, s.d.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias – a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, SP: Pontes, 1990.
- MELLO, João Manuel Cardoso de *O capitalismo tardio*, Campinas, Unicamp, 1975, Tese de Doutorado.
- MELLO, Maria Regina Ciparrone. *A industrialização do algodão em São Paulo*, São Paulo: Perspectiva, 1983.
- MESGRAVIS, Laima. *A Santa Casa de Misericórdia de São Paulo (1559-1884)*, São Paulo: São Paulo: FFLCH-USP, 1972. Dissertação de Mestrado.
- MONT DOMEQ. *O Estado de São Paulo*. Barcelona: Graf. Thomas, 1918.
- MORAES, Marcilio Dias de. *Caieiras, fatos e personalidades “da cidade dos pinheiros”* São Paulo: Palma, 1995.
- MOURA, Francisco Ignácio Xavier de Assis (org.). *Almanaque administrativo, comercial e industrial da província de São Paulo*. São Paulo: Jorge Seckler & Cia.
- OLIVEIRA, Daise Aparecida. *Um empresário republicano paulista: Manoel Lopes de Oliveira, 1846-1911*. São Paulo: FFLCH-USP, 1980. Dissertação de Mestrado.
- PAZERA Jr., Eduardo. *Caieiras: um município da faixa periférica da metrópole paulistana*. São Paulo: FFLCH-USP, 1982. Dissertação de Mestrado.
- PEREIRA, Maria A. Franco. *O comissário de café no porto de Santos (1870-1920)*. São Paulo: FFLCH-USP, 1980. Dissertação de Mestrado.

- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *Lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio*, São Paulo: Difel, 1968.
- \_\_\_\_\_, *O Barão de Iguape*. São Paulo: Editora Nacional, 1976.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1977. vol. II. (Coleção Paulística).
- PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1945.
- \_\_\_\_\_, *Evolução política do Brasil e outros estudos*, São Paulo: Brasiliense, 1953.
- \_\_\_\_\_, *História econômica do Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1974.
- RANGEL, Renato Nunes. *Paulicéia iluminada, o gás canalizado na cidade de São Paulo, 1870-1911*. São Paulo: PUC-SP, 2002. Dissertação de Mestrado.
- ROLNIK, Raquel *Cada um no seu lugar! São Paulo no início da industrialização, geografia do poder*, São Paulo: FAU-USP, 1981. Dissertação de Mestrado
- SAES, Flavio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo: FFLCH-USP, 1979. Tese de Doutorado.
- \_\_\_\_\_. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- \_\_\_\_\_. *O desenvolvimento do crédito e dos bancos em São Paulo (1850-1930)*. São Paulo: FEA-USP, 1983, Tese de Livre Docência
- SALIBA, Elias T. *Ideologia liberal e oligarquia paulista, a atuação e as idéias de Cincinato Braga, 1891-1930*. São Paulo: FFLCH-USP, 1981. Tese de Doutorado.
- SCHELINGER, Hugo. *Enciclopédia da indústria brasileira*, São Paulo: Instituto de estudos, pesquisa e estatística, s.d.
- SCHULZ, John. *A crise financeira da abolição, 1875-1901*, São Paulo, Edusp, 1996.
- SECKLER, Jorge *Almanaque do Estado de São Paulo para 1896*. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1896.
- \_\_\_\_\_. *Almanaque do Estado de São Paulo para 1890*. São Paulo: Tipografia Jorge Seckler, 1890.

- SILVA, Claudia E. *Contratos entre o poder público e particulares na São Paulo imperial:1820-1889*. São Paulo: FFLCH-USP, 2002. Dissertação de Mestrado.
- SILVA, Janice Theodoro da *São Paulo, 1554-1880 – discurso ideológico e organização espacial*. São Paulo: FFLCH-USP, 1980. Tese de Doutorado.
- SILVA, João Luiz M. *O impacto do gás e da eletricidade na casa paulistana (1870-1930)*, São Paulo: FFLCH-USP, 2002, Dissertação de Mestrado.
- SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional, in: FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. vol. 1, tomo III.
- SOARES, Alcides Ribeiro. *Um século de economia açucareira – evolução da moderna agroindústria do açúcar em São Paulo, de 1877 a 1970*. São Paulo: Cliper, 2001.
- SOUZA, Edgard. *História da Light, primeiros 50 anos*. São Paulo: Eletropaulo, 1982.
- STIEL, Waldemar C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Edusp/Mc Graw Hill, 1978.
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira – origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- TAUNAY, Afonso de Escagnolle. *História do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939.
- TEIXEIRA, Palmira Petratti *A fábrica do sonho, trajetória do industrial Jorge Street*, São Paulo, Paz e Terra, 1990
- VILAR, Dalmo Dippold. *Arqueologia industrial e a evolução tecnológica do abastecimento de água na cidade de São Paulo: dos franciscanos à Companhia Cantareira*. São Paulo: FFLCH-USP, 2003. Dissertação de Mestrado.