

ENGENHEIROS E FAZENDEIROS NUMA FERROVIA DE *CAPITAIS INDÍGENAS*: A ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA E OS CONTORNOS DA GRANDE EMPRESA DE SERVIÇOS PÚBLICOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA

*Henry Marcelo Martins da Silva*¹

Pós-Doutorando em História (UNESP) e Professor Doutor da UFMT

henrymmsilva@gmail.com

*Pedro Geraldo Saad Tosi*²

Doutor em História Econômica (UNICAMP) e Docente na UNESP

RESUMO

Esta pesquisa busca compreender a ação de fazendeiros e engenheiros na trajetória da *Estrada de Ferro Araraquara* (EFA), linha férrea que ligava a cidade de Araraquara à *boca do sertão* oeste de São Paulo no início do século XX, São José do Rio Preto. A companhia, fundada com capitais essencialmente locais num período de dificuldades para os segmentos ligados ao complexo cafeeiro, apresentou ao longo do tempo inconstância em sua lucratividade, situação que teve como consequência a necessidade de empréstimos e a concentração das ações nas mãos de poucos indivíduos. Naquele contexto, observa-se a ação de um grupo de engenheiros que, tomando o controle da maioria das ações e dos destinos da empresa, empreende um empréstimo de grande monta no exterior, gerando um déficit deixado para os acionistas e fornecedores que culminou na falência da companhia em 1914.

Palavras-chave: engenheiros; complexo cafeeiro; ferrovias; capital ferroviário.

¹ Pós-Doutorando em História – UNESP/Franca. Professor da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; líder do Grupo de Pesquisa História, Cultura e Sociedade; e-mail: henrymmsilva@gmail.com.

² Doutor em História Econômica – UNICAMP. Professor da FCHS – UNESP/ Franca. E-mail: pgtosi@uol.com.br.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

INTRODUÇÃO

O papel fundamental do transporte ferroviário para a economia paulista é bem conhecida, e o estudo dos fatores determinantes da diretriz dada às ferrovias em São Paulo encontrou explicações efetivas nas obras de Sérgio Milliet (1941), Pierre Mombeig (1948), José Francisco de Camargo (1952), Odilon Nogueira de Mattos (1990) e Flávio Azevedo Marques Saes (1981), que entre outros, estabelecem, sob diversas perspectivas, a estreita relação existente entre a implantação das ferrovias, o desenvolvimento da produção de café e o crescimento urbano de São Paulo.

As grandes ferrovias paulistas nascem sob comando da iniciativa privada e desenvolvem praticamente todo o seu traçado durante a Primeira República; porém, com forte indício dessa expansão se dar em total afinança com o governo do Estado, que sob hegemonia das oligarquias fazia da política de valorização do café uma forma de governar. Para uma noção mais precisa da expansão dos trilhos, podemos constatar que em 1901 havia no Estado um total de 3.471 quilômetros de linhas férreas (PINTO, 1903, p. 85), chegando-se em 1940 a atingir um total de 8.622 quilômetros (MATOS, 1990, p. 163), estagnando-se no período posterior ou mesmo reduzindo-se até os dias atuais.

A ferrovia teve papel imprescindível como agente que revolucionou e impulsionou a economia paulista, diminuindo o tempo e o custo do transporte, dando ao capital cafeeiro o dinamismo necessário para o seu desenvolvimento. Tais estradas apresentaram-se como única resposta ao grave problema de escoamento da produção cafeeira do “oeste paulista”, uma vez que substituíram o ineficiente sistema de tropas de mulas.

A incapacidade desse sistema para atender às crescentes demandas da economia paulista é clara, devido à capacidade limitada, o alto custo e a demora do transporte; referindo-se ao problema de transporte do interior paulista, Mombeig escreve que:

O desenvolvimento da agricultura cafeeira em torno de Campinas e mesmo além coloca uma dupla dificuldade: era preciso vencer mais de 200 km em tropas de mulas e era preciso que o porto de Santos fosse equipado para a manutenção de uma tonelagem crescente. Um viajante alemão, Tschudi, notou, em 1860, que era impossível plantar além de Rio Claro pois a distância a vencer era muito grande. Alguns anos antes, em 1855, um governador do Estado calculou em 500.000 arrobas de



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

gêneros exportáveis que permaneceriam no lugar de produção por causa do custo muito alto do transporte”. (MOMBEIG, 1948, p. 98).

Além disso, o estado precário das estradas de rodagem e, especificamente, a difícil descida da Serra do Mar faziam mais nítidas as fragilidades do transporte que sustentava a crescente economia paulista³. Wilson Cano destaca que a ferrovia constituiu-se em uma das mais importantes atividades do complexo cafeeiro, desempenhando múltiplos papéis. Ela atuou primeiramente no sentido de desbravar a fronteira agrícola, tornando economicamente acessíveis as terras do “oeste paulista”; exerceu um papel fundamental, ao rebaixar os custos de transporte de produção cafeeira, feito até então por tropas muares e, ao mesmo tempo, contribuiu para elevar economicamente a produtividade física do café, pois, a cada deficiência dos transportes, grande parte da produção perecia nas fazendas distantes, e, outra parte era frequentemente extraviada ou destruída, em virtude das precárias condições em que o serviço era realizado. (CANO, 1977: 33/34).

Spindel afirma que a implantação da ferrovia diminuiu efetivamente o custo do transporte do café, reduzindo cerca de 20% do preço de exportação da saca. Ela também abriu possibilidade de um empreendimento altamente lucrativo e seguro para os fazendeiros, que se tornaram seus acionistas, além do que elevou sobremaneira a produtividade econômica do café, evitando as perdas, a deterioração do produto e o extravio das cargas ou até mesmo a destruição de grande parte dos carregamentos (SPINDEL, 1980: 42).

Além dessas vantagens Warren Dean destaca que a ferrovia permitiu a economia de mão-de-obra, responsabilizando-se pela conservação dos caminhos que antes ficavam a cargo dos proprietários e, principalmente, pela eliminação da necessidade de mão-de-obra para as tropas de mulas, cujo volume representava cerca de 20% da força de trabalho

³ As precárias condições do transporte paulista se faziam sentir também em outras culturas como as do açúcar e algodão, como demonstram Alice P. Canabrava: “ *A freqüência das reclamações sobre o estado precário das vias freqüentemente interrompidas pelos lamaçais produzidos pelas chuvas, pela queda de pontes, e até pela invasão da vegetação quando se negligenciavam por alguns anos o trabalho de descortinamento, nos leva a admitir que o mau estado das estradas era situação normal. Essas condições que caracterizavam os meios de comunicações da época dificultavam o incremento da cultura do algodão, além da área central da Província, nas regiões pioneiras, onde a precariedade dos investimentos financeiros poderia ter propiciado seu maior desenvolvimento.*” (CANABRAVA, 1951: 113/114); e Maria Thereza Petrone: “*A economia paulista, a economia do planalto, quando se integrou na mundial, sofreu o impacto das dificuldades de transporte decorrentes, por um lado, da má conservação de todas as estradas e, por outro, dos obstáculos inerentes à descida da Serra do Mar que, para os recursos da época, era vencida com dificuldade.*” (PETRONE, 1968: 187).



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

(DEAN, 1977: 54). Referindo-se à economia de mão-de-obra, Cardoso de Mello escreve que:

(...) não é difícil entender que a estrada de ferro, muito especialmente, e a grande indústria do beneficiamento “reforçam” a economia mercantil escravista ao poupar trabalho escravo, reduzir os custos do transporte e melhorar a qualidade do café. Reforçam, em suma, ao remover obstáculos que entravam seu desenvolvimento, incrementando tanto a rentabilidade corrente quanto as perspectivas de lucro do investimento. (MELLO, 1984: 81).

A inauguração da linha *Santos - Jundiaí* marcou um início efetivo de um sistema ferroviário que, em poucos anos, se estenderia por toda a então Província de São Paulo. Coube aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pelos cafezais.

Nesse ritmo, o oeste paulista vê uma verdadeira rede ferroviária se desenhar: as Companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Sorocabana inauguram no começo da década de setenta os trechos iniciais de suas linhas, além dos prolongamentos efetivados pela Companhia Paulista visando principalmente o escoamento da produção de regiões onde já se produzia boa quantidade de café (SAES, 1981).

A população em 1874 ocupava de forma mais densa três regiões: o Vale do Paraíba e as zonas Central e Mogiana. Quase 80% dos habitantes de São Paulo se encontram aí, assim como a quase totalidade da produção cafeeira. Para Saes, não é aleatório o desenvolvimento da rede ferroviária nessas regiões, pois "*as ferrovias buscaram exatamente as regiões de maior produção de café e população*".

Até o ano de 1900, as zonas novas (Mogiana e Paulista) tornam-se as maiores produtoras de café do Estado, enquanto nas zonas mais antigas, a produção declina. Nesse período, as diretrizes das estradas de ferro indicam direções distintas: por um lado há a conquista de novos espaços pelas ferrovias em sequência natural às antigas linhas. A segunda direção das linhas férreas no período se define pela busca de novas áreas; a Sorocabana têm seus trilhos estendidos até o sul do Estado, e a Paulista vê seus trilhos alcançarem Araraquara.

Nota-se aqui uma diferença básica entre as Companhias Ferroviárias constituídas em finais do século XIX, e as instaladas no início do século XX. Se as primeiras visavam o escoamento da produção cafeeira e o transporte de passageiros das zonas mais antigas,



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

e portanto já com sua capacidade máxima de produção, as outras foram criadas para dar o suporte necessário à ocupação cafeeira de regiões desocupadas a oeste.

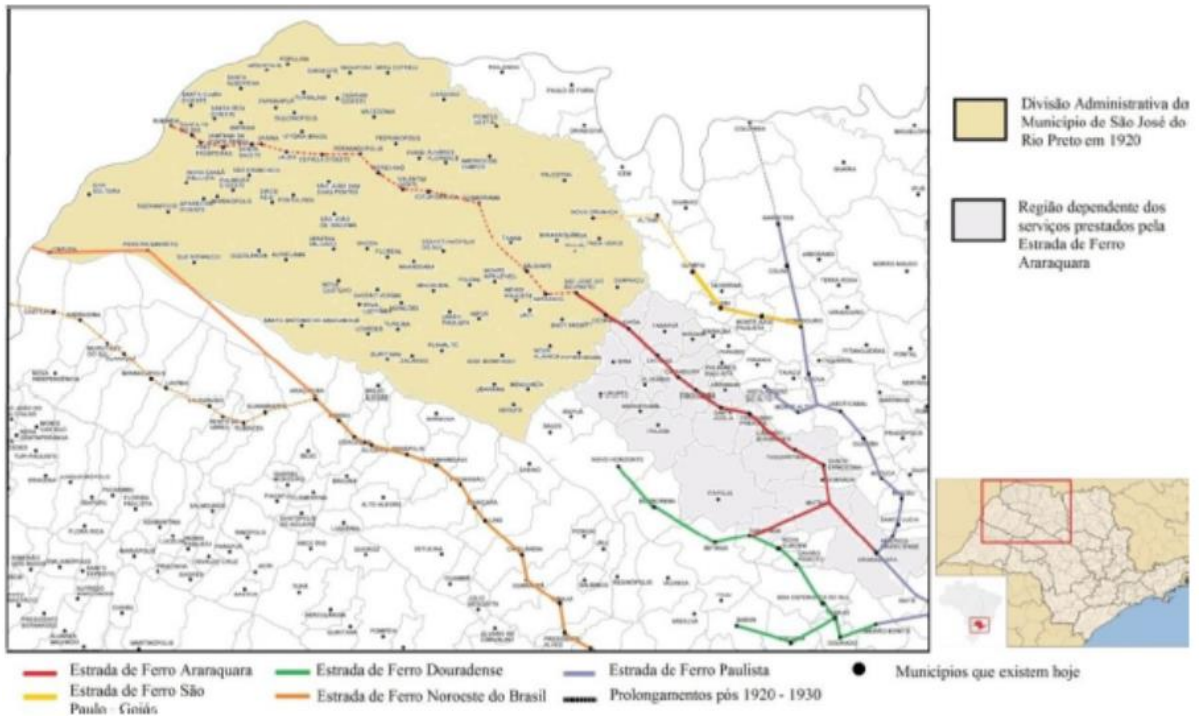
O período de 1890 a 1920 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo; além da criação da E.F. Noroeste, datam deste período a criação de outras importantes companhias ferroviárias do interior: a **Estrada de Ferro Araraquara**, a **Estrada de Ferro Dourado**, a **Estrada de Ferro Pitangueiras** e **Estrada de Ferro São Paulo-Goyáz**. Consideradas de porte médio e pequeno pela sua extensão, tais empresas foram criadas para atender às suas regiões quando estas ainda não estavam totalmente ocupadas e longe de sua capacidade máxima de produção. Sobre as novas linhas férreas do interior, Nunes escreve:

Entre 1890 e 1915, pelo menos quatro ferrovias foram inauguradas para atender às novas regiões agrícolas, assim como se observa neste período a expansão das linhas das ferrovias já anteriormente estabelecidas. Além da Douradense, foram criadas a E. F. Araraquarense, em 1898, que se estendia em direção ao Mato Grosso, tendo suas linhas alcançado São José do Rio Preto em 1912, numa extensão de 204 km. Outra companhia importante foi a E. F. São Paulo-Goiás. Com início em Bebedouro, chegou a medir 149 km em direção a Goiás. A maior das quatro, a Noroeste do Brasil, foi fundada em 1904 e teve sua ligação entre Bauru (SP) e Porto Esperança (Mato Grosso) concluída em 1914, numa extensão de 1.218 km. (NUNES, 2005, p. 56)



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

Mapa 1 – Ferrovias da Região Araraquarense



Fonte: SILVA, 2013, p. 20.

Às companhias ferroviárias “menores”, em especial a EFA, refere-se a presente pesquisa; tais empresas foram constituídas como projetos de investimento da elite interiorana, composta majoritariamente de fazendeiros e pequenos investidores. No entanto, devido a vários fatores dentre os quais se destacam as oscilações da economia cafeeira e ação de investidores especuladores em negócios nem sempre lícitos, tais companhias vão à falência, sendo incorporadas à malha ferroviária existente por meio de incorporação à ferrovias maiores ou ainda encampação por parte do Estado.

‘ENGENHEIROS EMPRESÁRIOS’ E FERROVIAS

Parte significativa da historiografia já esclareceu que o incipiente capital industrial paulista originou-se do capital cafeeiro como parte do “complexo exportador de café”,



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

que incluía, além do transporte ferroviário, a produção e o processamento do café, o comércio de importação e exportação e os serviços bancários⁴.

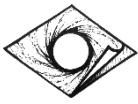
A elite econômica de São Paulo conseguiu, por algumas décadas, influenciar decisivamente o aparato burocrático do Estado em favor dos seus interesses econômicos. Como explica Grandi, a figura mandatária por excelência era a do grande cafeicultor, que, em muitos casos, agia ao mesmo tempo como dono de grandes porções de terra, empresário com uma gama considerável de investimentos produtivos e financeiros, além de eventualmente ocupar alguma função pública no poder Legislativo ou Executivo (GRANDI, 2013, p. 30).

Ao investigar as origens do capital ferroviário em São Paulo, Saes afirma que as ferrovias paulistas derivaram do grande capital cafeeiro. Antônio Queiroz Teles (conde de Parnaíba), importante cafeicultor cuja procedência remonta à atividade açucareira de São Paulo, aparecia como a pessoa mais proeminente a frente da Companhia Mogiana, organizada em 1872. Já na Companhia Ituana, constituída um pouco antes, em 1870, a direção ficava a cargo dos integrantes de famílias já conhecidas entre os acionistas da Paulista, os Paes de Barros e os Pacheco Jordão (SAES, 1986, p. 45-46).

Como explica Dean (1977), o processo de industrialização de São Paulo demandava uma série de estruturas e serviços, e a cada ano crescia aceleradamente o sistema de comunicações, fosse por ferrovias ou telégrafos, que ligava São Paulo ao resto do país, contexto que favorecia a atuação dos fazendeiros em papéis de empresários; em suas palavras:

Junto ao seu processo de industrialização, abriam-se escritórios de comissários, bancos, grandes e pequenos comércios, fábricas têxteis, o que vinha a aumentar as importações e o comércio interno. O fazendeiro do café, geralmente associado à elite rural brasileira, assumia posições empresariais, formando junto com os setores comerciais e financeiros urbanos, a “*emergente burguesia regional*”. (DEAN, 1977, p. 251)

⁴ Dentre os autores que compartilham dessa tese destacamos: J. M. C. de Mello. Capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia cafeeira. 10ª ed., Campinas: Ed. Unicamp, 1998; S. Silva. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa-Omega, 1976; W. Cano Raízes da concentração industrial em São Paulo. 4ª ed. Campinas: Unicamp/IE, 1998; W. Dean A industrialização de São Paulo 1880/1945. São Paulo: Difel, 1971; Saes, Flavio Azevedo Marques. A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850-1930. São Paulo: Huncitec, 1986.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

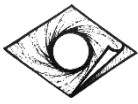
Neste passo, convêm observar que com respeito ao investimento acionário, ganham destaque as ações das companhias ferroviárias, dado o grande volume de capital necessário a ser integralizado, além da primazia dessas empresas em relação à organização sob a forma de *Sociedade Anônima*.

Wilson Cano demonstra o crescimento dos investimentos nas ferrovias, colocando que se na década de 1880 o montante de capital investido nas ferrovias era de 96.000 contos de réis, em 1910 já alcançava 360.000 contos. Assim, a ferrovia desempenhou dois importantes papéis; um por se tornar uma oportunidade nova e altamente rentável para a aplicação de capital excedente gerado pelo complexo cafeeiro, e outro, referente à sua lucratividade, lhe conferiu o caráter de novos capitais que permitiram uma nova ampliação do excedente desse complexo (CANO, 1977, p. 52-53).

Grandi explica que o absenteísmo da elite latifundiária, antes raro, se tornara, a partir da década de 1880, um hábito recorrente entre os cafeicultores, tendo em vista que era nos centros urbanos que as sociedades por ações se constituíam como grandes empresas. Além das ferrovias, surgiram, pouco tempo depois ao longo dos anos 1890, diversas outras empresas de serviços públicos (transporte urbano, iluminação, água e energia) como alternativas de investimento que aumentariam ainda mais as possibilidades de acumulação ao grande capital cafeeiro (GRANDI, 2013). Como explica Zélia C. Mello:

Passa-se portanto da riqueza antiga, baseada em escravos, à nova, baseada primordialmente em ações. Criam-se outras fontes de rentabilidade e os circuitos de valorização apresentam-se cada vez mais amplos. Não é mais possível, ao reverso do que ocorria antes, caracterizar proprietários tipicamente urbanos ou rurais, com funções especializadas; agora temos proprietários rurais com diversas atividades urbanas e vice-versa. Em vez de especialização, diversificação, em vez de escravos, imóveis e ações. (MELLO, 1985, p. 139)

Os serviços públicos, em especial as companhias ferroviárias, constituíram espaços de atuação não apenas de fazendeiros empresários; capitalistas e investidores de plantão



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

estavam sempre atentos às possibilidades de atuação naqueles segmentos. Destes, interessa para a presente pesquisa o grupo dos engenheiros empresários; com o conhecimento necessário para apostar em negócios lucrativos, foi intensa a atuação destes profissionais, especialmente entre o fim do séc. XIX e início do XX, nas mais diferentes áreas de atuação.

Na década final do império brasileiro, a engenharia civil encontrava-se, num primeiro momento, estreitamente vinculada à expansão e diversificação das condições de produção agrário-exportadora, portanto, vinculada igualmente aos agentes nela implicados. Tal processo dava-se concomitantemente no âmbito urbano — com os serviços de locomoção, calçamento, saneamento, gás, abastecimento de água — e, no âmbito rural, com a construção das estradas de ferro e das linhas telegráficas que as acompanhavam.

Esta conjuntura guardava relação direta com a expansão capitalista e as concepções ideológicas de progresso, técnica e competência, que demandavam a formação de agentes técnico-científicos condicionados às funções mais complexas e, dessa maneira, dotados de capacidade para a execução e direção de atividades vinculadas ao desenvolvimento econômico (MARINHO, 2002, p. 120).

Como é bastante conhecido, a formação de uma burocracia técnica no Brasil – contando com a participação dos engenheiros civis e militares e, mais tarde, dos economistas – originou-se de um conjunto de ações realizadas nos setores de obras públicas, como os portos e as ferrovias, a qual se ampliou gradativamente ao longo do século XX nos principais centros urbanos do país, como resultado da expansão do mercado interno e da indústria e da instalação das diversas redes de serviços (DIAS, 1994, p. 17).

Em São Paulo, o marco prático e simbólico daquele contexto é a criação da *Escola Politécnica*, em 1894; diferentemente das duas mais antigas instituições técnicas do Brasil, a Real Academia Militar, no Rio de Janeiro, de 1810, e a Escola de Minas de Ouro Preto, de 1876, a escola paulista nasce em ambiente federativo, respondendo a interesses regionais (SÁVIO, 2013, p. 1316).



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

Conforme explica Nagamini, o aparecimento dessas instituições atendia às necessidades geradas pelo processo de modernização da infraestrutura no Brasil, como a criação de portos, ferrovias, melhorias nos serviços nas grandes cidades do país, como São Paulo e Rio de Janeiro, demandando a formação de um corpo de engenheiros para abastecer um mercado de trabalho que se ampliava a cada dia (NAGAMINI, 2004, p.196-197).

Desta maneira, os aspectos financeiros relacionados com os de execução técnica permitirão aos engenheiros, cada vez mais, a capacidade de racionalização da produção, o que os coloca em posições de autoridade perante outros agentes contemporâneos. Assim, cada vez mais engenheiros-empresários começam a ser gestados em um processo de expressivo aumento da demanda pelo trabalho destes profissionais.

Das atividades a que se dedicavam os engenheiros no período, destacavam-se aquelas relacionadas às estradas de ferro; como explica Marinho, é possível perceber que nas sessões do Instituto Politécnico Brasileiro (IPB), assim como nas memórias publicadas na Revista do Instituto, preponderaram temas relativos ao planejamento, construção e administração geral de ferrovias. Dos estudos premiados com a medalha Hawkshaw para o melhor trabalho de engenharia, 35,7% diziam respeito a estradas de ferro. (MARINHO, 2015, p. 209)

O autor afirma ainda que nas duas últimas décadas do período imperial, a maioria do grupo dirigente do Clube de Engenharia esteve à frente de Companhias de Estradas de Ferro, fossem elas de propriedade privada nacional ou estrangeira, ou administradas por intermédio de agências governamentais. Em suas palavras:

Em geral, eles ocupavam os cargos de engenheiro civil, engenheiro chefe, engenheiro fiscal, chefe de serviço telegráfico, diretor, diretor técnico, presidente, engenheiro condutor, chefe de linhas, chefe de tração e consultor, para citar alguns exemplos. Alguns poucos aparecem, na documentação analisada sobre o Clube de Engenharia, como fundadores e proprietários. Há também um número mais significativo de agentes cujos registros nos documentos indicam terem sido membros de comissões para o estudo da viabilidade das linhas e de ramais (MARINHO, 2015, p. 221).



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

E é a atuação de *engenheiros empresários* nas companhias ferroviárias que fundamentam as questões da presente pesquisa; especialmente a ação de um grupo articulado de engenheiros, ligados a vários negócios relacionados à pequenas companhias ferroviárias do interior paulista. Em fins da década de 1910, o grupo toma o controle dos destinos da *Estrada de Ferro Araraquara*, uma companhia de porte médio fundada fundamentalmente com capitais locais, levando-a à falência por meio de transações de empréstimos e desvios.

O CASO DA FALENCIA DA EFA

Primeira a se organizar nos moldes da Lei de 13 de junho de 1892⁵, a EFA tem origem e regime legal vigentes no Decreto n.º 310, de 17 de setembro de 1895, que dava concessão do Estado de São Paulo a Guilherme Lebeis e a Casa Bancária Lara Magalhães & Foz, para construção e exploração de uma estrada de ferro, de bitola métrica, que partindo de Araraquara, passando pela Capela do Matão, alcançasse a pequena vila de Ribeirãozinho, hoje Taquaritinga⁶.

Por iniciativa de Carlos Baptista de Magalhães, um grupo de fazendeiros e investidores de Araraquara organizou-se para constituir, no ano de 1896, a *Companhia Estrada de Ferro de Araraquara - EFA*, com capital total de dois contos de réis divididos em ações de 200 mil réis. Constituída a *Companhia*, desde logo iniciaram os trabalhos de construção do primeiro trecho, que ficou completo em 1901, constituindo a primeira fase dos avanços realizados pela ferrovia *Araraquarense*.

Devido à crise por que passou a economia cafeeira no início do século passado, estacionaram-se os trabalhos por seis anos, sendo que apenas em 1908 as obras foram retomadas com a concessão do governo do Estado para a construção do prolongamento até Rio Preto, cidade que foi alcançada pelos trilhos em 1912 (FRANÇA, 1915: 14).

⁵ DECRETO n. 30, 13/06/1892. Disponível em:

<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1892/lei%20n.30,%20de%2013.06.1892.htm>.

⁶ DECRETO n. 310, 17/09/1895. Disponível em:

<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1895/decreto%20n.310,%20de%2017.09.1895.htm>.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

As péssimas condições da economia cafeeira ao desencadear-se a primeira guerra foram vitais no desenvolvimento da pequena ferrovia; tendo diminuído o quase insignificante movimento de embarque da rubiácea regional no período, a *companhia* vai à falência em 1914, permanecendo em liquidação por dois anos até ser adquirida em 7/2/1916 pela *São Paulo Northern Railroad Company*, pelo Decreto n.º 2.653 de 30/03/1916 (SILVA, 2013).

A crise financeira do final do século XIX marcou os primeiros anos de atividade da companhia. A desvalorização da moeda nacional durante o *Encilhamento* aumentou os custos de importação de materiais e equipamentos. Por outro lado, as crises relacionadas ao café, especialmente as medidas de regulação do setor no início do XX, tiveram impacto nos fretes da companhia e nas finanças de seus acionistas (SILVA;TOSI, 2014)⁷.

Era necessário levantar capitais para construção da ferrovia. Desse modo, fazer uso da disponibilidade de crédito foi um meio de materializar os planos de prolongamento. Como explica Lanna, a presença do capital estatal era parte da política econômica adotada pelas elites dirigentes. É válido ressaltar que muitos empreendimentos ferroviários foram organizados com o objetivo de captar recursos por meio das garantias estatais e emissão de títulos no exterior (LANNA, 2002:70-71).

[...] já se vê que desde que atingissemos a zona ainda pouco povoada e explorada que vae além de Ribeirãozinho não poderíamos caminhar sem o auxílio dos Poderes Publicos; mas provada a nossa idoneidade e capacidade com a construcção do trecho da linha até Ribeirãozinho, esperavamos do espirito de justiça e do patriotismo da Assembéa Legislativa do Estado, que não nos seriam negados os favores necessarios para a realização de um empreendimento que tanto concorreria para o progresso do nosso Estado; certos disso dirigimos uma petição ao Congresso do Estado que até hoje não teve solução.⁸

Não era desconhecido o interesse do Estado em fortalecer e dinamizar o sistema de transporte e as vias de comunicação rumo à fronteira oeste; ainda em 1894, por parte da *Secretaria de Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, iniciaram-se os estudos

⁷ Os autores apontam ainda que não eram apenas os lucros que a ferrovia podia gerar que estavam em jogo, mas também a interligação das atividades econômicas e das populações à malha ferroviária paulista, já que estas estavam sendo dinamizadas na região que compreendia Araraquara até Taquaritinga.

⁸ RPSAAGA, 1905, p. 5-6



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

para a construção de uma estrada de rodagem que ligaria a região de Jaboticabal, passando por São José do Rio Preto, ao Porto do Taboado, no rio Paraná, divisa com o Estado de Mato Grosso⁹.

Apesar dos interesses da EFA estarem voltados para Rio Preto, era necessário aumentar o raio de atuação da companhia. Ibitinga era outro local estratégico, sendo também parte dos projetos de prolongamento da Estrada de Ferro Dourado (EFD) (NUNES, 2005:87). Por meio do decreto n. 1663 de 16 de Setembro de 1908¹⁰ foi conquistada a concessão para construção de um ramal ligando a estação de Santa Josepha à vila de Ibitinga. Contudo, antes da finalização dos prolongamentos o controle da Estrada de Ferro Araraquara passou a novas mãos.

Os problemas do movimento financeiro, associados às dificuldades relativas ao encarecimento dos projetos de expansão e conservação da linha, refletiram-se no corpo de acionistas da companhia; de um grupo plural, caracterizado majoritariamente por fazendeiros e pequenos investidores urbanos, os acionistas passam a ser cada vez menos numerosos ao longo da primeira década do século passado, demonstrando a concentração dos capitais, bem como a presença de capitais estrangeiros¹¹.

A estes, somam-se em fins da década de 1910 um grupo de perfil característico: engenheiros, ligados à *Escola Politécnica de Engenharia da São Paulo*, com experiência de atuação em serviços públicos e privados, que atuavam como investidores e empresários. Capitaneados pelo professor da Poli Álvaro de Menezes, o grupo, que contava também com o professor João Duarte Junior, o engenheiro Luiz Teixeira Leite e o senador Ignácio de Mendonça Uchoa, controla a maioria das ações da *companhia*.

Tais personagens estavam envolvidos na aquisição e controle de outras ferrovias de pequeno porte no interior paulista, como a *E. F. Douradense*, a *E. F. Pitangueiras* e a *E. F. São Paulo-Goyáz*, que também vão à falência. Tal fato demonstra uma conexão

⁹ SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS. Estrada de rodagem de Jaboticabal ao Porto do Taboado no Rio Paraná. Relatório apresentado pelo engenheiro Olavo A. Hummel ao Director da Superintendência de Obras Públicas. São Paulo: Typ. A Vap. – Espindola, Siqueira & C., 1895.

¹⁰ DOSP 19/09/1908:2765. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1908/decreto%20n.1.663,%20de%2016.09.1908.html>.

¹¹ Como por exemplo o Brasilianische Bank für Deutschland, acionista em 1910 (RPSAAGA, 1910).



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

de ações estratégicas daquele grupo, ligada às empresas ferroviárias e aos negócios de empréstimos milionários que apenas as grandes empresas de serviços públicos tinham acesso. (NUNES, 2005; STEFANI, 2007).

A transferência do controle da EFA para um novo grupo de investidores alterou o projeto inicial da ferrovia, voltado para a construção e prolongamento, dando lugar para novas estratégias de lucro. A estabilização cambial proporcionada pelo Convênio de Taubaté favoreceu a entrada de capitais estrangeiros no Brasil. As ferrovias, ao lado do transporte urbano e empresas voltadas para o fornecimento de energia elétrica, foram um dos ramos favoritos para o capital internacional.

A disponibilidade de crédito e a possibilidade de estabelecer acordos com casas bancárias europeias permitiu que os novos administradores da EFA realizassem um empréstimo de 1.200.000 £ com a casa bancária alemã L. Behrens & Sohne, sediada na cidade de Hamburgo.

Em março de 1911, os banqueiros alemães lançaram 60.000 debêntures da ferrovia araraquarense na Bolsa de Paris. Este empréstimo possibilitou a finalização do prolongamento até S. J. do Rio Preto, porém, mesmo tendo concluído parte de seus planos de expansão, a EFA decretou falência em 1914.

As supostas irregularidades e o desvio de parte dos capitais levantados foram, conjuntamente com os problemas herdados da gestão anterior, os motivos do aumento do passivo da companhia (SILVA, 2013:73). Ao comentar a ação do grupo de engenheiros nas companhias ferroviárias da região Araraquarense, Stefani escreve que:

Em 1909, a direção da Companhia passa às mãos de um grupo de engenheiros que adquiriu a maior parte de suas ações. Em 1912, dois novos empréstimos são feitos junto a bancos europeus no intuito de levar os trilhos até Rio Preto, o que leva a Companhia a falência. Junto com ela, também faliram as estradas de ferro São Paulo-Goiás e a do Dourado, que haviam sido adquiridas pelo mesmo grupo (STEFANI, 2007, p.63).

O Relatório dos Síndicos indica Menezes como responsável pelo estado em que se encontrava a companhia:



“Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmasso

Para que os credores desde logo ajuízem do modo por que era administrada a companhia falida, basta referir que desde o exercício financeiro de 1909 não se realisam assembléas gerais ordinarias da sociedade, para approvação de contas, balanços e pareceres do conselho fiscal. A ultima assembléa geral ordinaria e tendente á discussão e approvação das contas de 1909, teve lugar a 29 de abril de 1910.

Desde então para cá a administração da sociedade tem sido tudo que há de mais irregular; sem contas discutidas e aprovadas, sem conselho fiscal anualmente eleito, é fácil imaginar o que tem sido nestas condições a vida de uma empresa importante como a Estrada de Ferro Araraquara.

Furtavam-se assim os administradores a explicações de actos criminosos que tinham fatalmente que ser conhecidos dessas assembléas...

A escripturação encontraram-na feita apenas até 31 de agosto.

Basta referir que, em se tratando de uma sociedade que acceitou em um anno a quantidade pasmosa de cambiaes que se tem notícias os senhores credores, pelas habilitações depositadas em cartório, não há, no escritório da mesma, o livro de registro de vencimento de títulos e não há também ‘livro caixa’ com a escripturação correspondente ao largo período que decorre de 31 de Agosto á data da fallencia. Segundo informações dos auxiliares do escriptorio da fallida, o presidente, dr. Alvaro de Menezes, que concentrava em suas mãos despoticamente toda a direcção da fallida, tinha apenas referentes a esse período e para seu governo, pequenas cadernetas e tiras de papel em que fazia os lançamentos, sonogados com cautela dos encarregados da escripturação da sociedade!

Os livros de transferencia de acções é um repositório de crime! Esta cheio das mais graves irregularidades e adulterações, como alias já ficou constatado por exame feito por peritos nomeados pelo honroso juiz, a pedido de um credor.

São de causar assombro as falsificações feitas pelo presidente dr. Alvaro de Menezes no alludido livro de transferencias. Quando era momento de qualquer assembléa geral, para a qual verificava não ter numero legal, assembléa em regra tendente á discussão dos assumptos da maior relevância para os interesses da sociedade, ele, sem se deter ante a pratica de taes crimes, punha-se a fazer no livro de transferências varias ‘cessões’ de acções nas quaes ele proprio figurava como adquirente e como procurador do transmitente, sem embargo de não possuir mandato deste! Causa curiosa: “os termos de transferencia ou cauções, lavrados no alludido livro, desde que entrou para a presidência da sociedade o dr. Alvaro de Menezes são escriptos de seu proprio punho, trazendo elle dito livro, que foi o campo em que maior desenvolvimento tiveram seus crimes, inteiramente sonogado dos empregados do escriptorio.

Não param ahi os actos praticados pelo dito presidente; ele transferiu mais acções do que as possuídas e até mesmo em numero



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmasso

superior ao capital da companhia! (O ESTADO DE SÃO PAULO, n.º. 12902, p. 6, 18/04/1914).

Sobre o destino dos vários empréstimos da companhia desde o início da administração de Menezes, o relatório dos síndicos aponta:

O serviço, na deficiência completa de lançamentos e de livros auxiliares no escriptorio da fallida, em S. Paulo, tem sido feito pelos documentos notas e lançamentos da controladoria em ‘Araraquara’. É evidente que fica á margem, quase em absoluto, pela deficiência de esclarecimentos, tudo o que se refere á enorme somma de cambiaes descontadas pela fallida, em S. Paulo e em outras praças do paiz e do estrangeiro.

Por maiores esforços que fizessem os syndicos, não poderam colher explicações serias do destino que os diretores da fallida deram ao produto de tão importantes descontos.

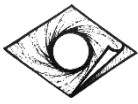
Mesmo depois de falida, o dr. Alvaro de Menezes continuou a aceitar letras em nome da fallida no Rio de Janeiro, onde se acha, para augmentar o passivo desta!

Os syndicos receberam esses títulos com saques datados de epoca remota e com as tintas do acceite ainda frescas. (O ESTADO DE SÃO PAULO, n.º. 12902, p. 6, 18/04/1914).

No processo de falência da *São Paulo-Goyaz*, novamente Menezes é apontado como o responsável pela situação da companhia, por ações ilegais que se assemelhavam em muito com a administração da *EFA*.

Os syndicos da massa fallida S. Paulo-Goyaz, vem apresentar o relatório circunstanciado sobre as causas da fallencia, valor estimativo do activo e passivo, procedimentos dos representantes legaes da devedora antes e depois de declarada a fallencia, os actos suceptiveis de revogação, e especificar com todas as minucias os actos ou factos puníveis pela presente lei e pelo Codigo Penal, praticados pelos diretores da fallida e cumplices.

Os abaixo assinados, que também foram syndicos da fallencia da Estrada de Ferro Araraquara, na respectiva assemblea de credores, ao apresentarem o relatório que lhes incumbia, tiveram a oportunidade de expor a serie de abusos e crimes praticados na administração daquella fallida.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmasso

Aqui, quasi que se pode repetir o que então foi dito. Irmanadas na administração criminosa que levou ambas á fallencia, estas duas companhias estavam por tal forma unidas que os crimes praticados na administração de uma inevitavelmente se reproduziam na direcção da outra. (O CORREIO PAULISTANO, Nº. 18252, P. 2, 13/05/1914)

A *Cia São Paulo-Goyaz* surgira em 1909, aproveitando concessão de Francisco Homem de Mello para construção de uma estrada entre Bebedouro e Monte Azul, com capital de 800:000\$000. Pelo Decreto federal 8.392 de 15 de novembro de 1910, a companhia consegue do governo federal a concessão do prolongamento da linha, que, partindo de Monte Azul alcançaria a cachoeira do Marimbondo, na divisa com Minas Gerais, com extensão de 120 Km; além disso, o governo aprovara a subvenção, na ordem de 15 contos por Km, para a construção da linha.

A concessão do prolongamento da linha aumentou a expectativa de lucros, e consequentemente atraiu os olhares dos investidores de plantão; ainda em fevereiro de 1911, uma assembleia extraordinária de acionistas marca a total mudança dos rumos da companhia, quando é eleita uma nova diretoria, composta por Luiz dos Santos Dumont, presidente, Álvaro de Menezes, diretor, Estevam de Oliveira, Francisco Germano Medeiros, Guilherme de Mello Castanho.

Em fins do mesmo mês, são alterados os estatutos sociais, reestruturando a diretoria que seria composta pelos cargos de diretor-presidente, diretor-gerente e inspetor-geral, ocupados respectivamente por Dumont, Menezes, e Bernardino de Queiroz Cattony.

Em 10 de março de 1911, em assembleia geral, foi aprovada a autorização à diretoria para empréstimo no exterior no valor de até 600 mil libras esterlinas. Em setembro daquele ano, acontecem as fusões das companhias *Pitangueiras* e *São Paulo-Goyaz*; em assembleias de acionistas, e após a verificação dos valores referentes ao ramal de Pitangueiras, decide-se pela proporção de duas ações daquela companhia para uma da *São Paulo-Goyaz*.

Em novembro, devido às dificuldades em conseguir o empréstimo externo, nova assembleia de acionistas aprova a emissão de empréstimo, em debentures, no valor de 7.000:000\$000, feito posteriormente pela casa bancária Leonidas Moreira.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

O relatório dos síndicos apontava Alvaro de Menezes como culpado pela administração que levava a companhia à falência:

A fallencia da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz foi determinada exclusivamente pelos abusos e crimes praticados por seu gerente, dr. Alvaro de Menezes. Elle envolveu a responsabilidade da fallida numa série de negocios extranhos á mesma; acceitou, em nome da fallida, títulos de valores respeitaveis, cujos productos não se poude conhecer a applicação que tiveram. As rendas, em parte ponderável, foram desviadas ou tiveram destino cuja justificação é desconhecida.

Não param ahi, porém, as fraudes praticadas por aquelle diretor. Viciou inteiramente a escripturação social para o efeito de elevar as rendas da sociedade, justificando assim aos olhos dos tomadores os empréstimos que levantava na praça.

Os algarismos dos boletins foram consideravelmente augmentados, em certos casos por importâncias redondas de um a seis contos, diariamente, e em 1911, ano que deveria realizar emprestimo avultado que tencionava levantar no estrangeiro, as alterações chegaram a atingir um aumento total mensal de 88,3%. (O CORREIO PAULISTANO, N.º. 18252, P. 2, 13/05/1914)

Ao síndicos relataram ainda, no período de seis meses entre 31 de dezembro de 1911 e 30 de junho de 1912, a saída de valores importantes de dinheiro não especificados do caixa da empresa, que ultrapassavam 2.300 contos. Além disso, além dos 1.684:273\$500 em letras a pagar registrados no livro da companhia no momento da falência, surgiram no decorrer do processo notícias de letras registradas em cartório em valor superior a 6.000 contos.

Qual a razão por que foram acceitas tantas cambiaes? Qual o destino que teve o producto dellas? Qual a proveniência ou a causa de semelhantes obrigações? A nada disto é licito responder com seriedade, em face dos livros e archivo da fallida; ou deu-se o desvio dos dinheiros obtidos pelo desconto de taes letras, si é que todas ellas foram realmente descontadas; ou então, muitas dellas foram fraudulamente acceitas para aumentar o passivo da fallida, não representando debito real desta. Em qualquer dos casos, a responsabilidade daquelle diretor, dr. Alvaro de Menezes, é evidente. (O CORREIO PAULISTANO, N.º. 18252, P. 2, 13/05/1914)



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

O relatório afirmava ainda que Menezes adulterara os livros de registro e transferência de acionistas, de modo que no momento em que é decretada a falência, os livros apontam 8.950 ações emitidas, 4.950 a mais que o capital da companhia. Além disso, no empréstimo da companhia com a casa bancária Leonidas Moreira, as cautelas provisórias foram substituídas pelos títulos definitivos, mas, no decorrer do processo de falência, várias daquelas cautelas apareceram com credores da companhia.

No processo de falência da *Douradense*, novamente as negociatas de Menezes são apontadas como o motivo da precária situação financeira da companhia; dentre os crimes, os síndicos apontam a inundação, na praça, de títulos emitidos por Menezes no valor de 3.55:000\$000¹².

Até o mês de Dezembro de 1913, a companhia do Dourado tinha sua vida econômica perfeitamente normalizada, não lhe faltando recursos para fazer face ao seu passivo. Essa situação, todavia, alterou-se repentinamente ao assumir o dr. Alvaro de Menezes a 22 de dezembro a presidência da companhia. Logo no dia imediato á sua posse, retirou da caixa da companhia 45:040\$230, cujo destino é até agora absolutamente ignorado. Dias depois vencia-se uma letra de cambio do aceite da companhia no valor de 39:987\$180. A caixa, desfalcada do numerário abusivamente pelo presidente da Companhia, não pode fazer face aquelle compromisso. E, o portador da letra vencida e não paga, promoveu o requerimento da fallencia da sociedade.

Ouvida sobre esse requerimento de fallencia, a Companhia do Dourado declarou á fls. 10 que até o dia 22 de dezembro não lhe escasseavam recursos para folgadamente solver os seus compromissos.

Em 22 de dezembro começou, porém, uma serie de desatinos contra o seu patrimônio, desviados como foram os seus recursos naturaes. Iniciando a sua administração a actual directoria em 3 de fevereiro, foi surpreendida por uma chusma de pretensões, qual mais audaciosa, de portadores de títulos, acimados não pouco de falsidade, em que se diz figurar a firma do ex presidente dr. Alvaro de Menezes em diferentes posições de acceitante, endossatário, sacador, avalista, títulos de cuja criação não há vestígios na escripta da Companhia, absolutamente estranhos à vida desta, não assignados por aquelles que poderiam representar a requerida legitimamente.

De facto, esta verificado que no período de sua gestão – de 22 de dezembro de 1913 até 2 de fevereiro deste anno – 41 dias apenas de administração – o dr. Alvaro de Menezes prestou a firma da Companhia do Dourado em endossos e aceites de letras e outros encargos de mero

¹² (O CORREIO PAULISTANO, Nº. 18256, P. 2, 17/05/1914)



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

favor, na avultada somma de 3.911:850\$350 sem que um só real de toda essa quantia tivesse entrado nos cofres da companhia ou tivesse servido para quaesquer pagamentos de sua própria responsabilidade, nada absolutamente constando de sua escripturação a respeito de taes operações. (O ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 12934, p. 7, 20/05/1914).

O caso da falência EFA apresentaria futuramente diferentes guinadas, com ações envolvendo interesses de investidores estrangeiros e nacionais, bem como a ação do Estado, que encampa a companhia em 1919; sua trajetória auxilia no entendimento do processo de constituição dos capitais da grande empresa de serviços públicos no Brasil, além de lançar luz aos condicionantes e estratégias da ação de indivíduos atuando com fins privados.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para Oeste*. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. Livraria Martins, 2ª edição. São Paulo, 19??.

BARBOSA. Rui. O Caso da São Paulo Northern Railroad Company. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa, 1982.

BEIGUELMAN, Paula. *A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. Livraria Pioneira Editora, 2.ª ed. São Paulo, 1978.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, Economia e capitalismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1995. (3 Volumes)

_____. *A identidade da França*. Rio de Janeiro: Globo, vol. 1, 1989.

CAMARGO, José Francisco de. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*. Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da USP. São Paulo, 1952, v. 1 e 2.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

CAMPOS, Cristina. *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infra-estrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*. Tese de Doutorado FAUUSP. 2007.

CANABRAVA, A.. P. *O desenvolvimento da cultura do algodão na Província de São Paulo*. São Paulo: Gráfica Siqueira, 1951.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial de São Paulo*. São Paulo: Ed. Difel, 1977.

CARONE, Edgar. *A república Velha: instituições e classes sociais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 2ª edição, 1972.

CORREIO PAULISTANO. (Vários números, disponível em <http://acervo.estadao.com.br/procura>).

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: UNESP, 1999.

_____. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editora Grijalbo, 1977.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo: 1880 - 1945*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971.

_____. *A industrialização durante a República Velha* in: *História Geral da Civilização Brasileira*. 2ª ed., São Paulo: Difel, 1977, v.1, t.2

DEBES, Célio. *A caminho do Oeste. (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)*. São Paulo, 1968.

DECRETO n.310, de 17/09/1895: Disponível no link: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1895/decreto-310-17.09.1895.html>



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

DECRETO n.748 de 29/12/1900. Disponível em

<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=60168&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>

DECRETO n.5349 de 18/10/1904. Disponível em

<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=60962&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>

DECRETO n.3.101 de 15/10/1919. Disponível em

<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1919/decreto-3101-15.10.1919.html>

DIAS, José Luciano de Mattos. *Os engenheiros do Brasil*. In: Ângela de Castro Gomes (coord.). *Engenheiros e economistas: novas elites burocráticas*. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1994,

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, 30/10/1910, p. 3526. Disponível em

<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/3734446/pg-3526-diario-oficial-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-30-10-1910/pdfView>

EPAMINONDAS, A. O caso da São Paulo Northern nos devidos eixos: verdades nuas e cruas que ninguém disse mas que foram ditas por mim. São Paulo: Editora O Estado de São Paulo, 1921. Disponível em

http://www.archive.org/stream/ocasodanorthern00gordgoog/ocasodanorthern00gordgoog_djvu.txt.

FALEIROS, Rogério Naques; TOSI, Pedro Geraldo. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.) *Transportes e formação regional: contribuição à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011:299-334.

FRANÇA, A. M. *Álbum de Araraquara*. Araraquara: Paulo Silveira Ed., 1915.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo : FFLCH/USP, 2013.

HEINZ, Flavio. *Positivistas e republicanos: os professores da Escola de Engenharia de Porto Alegre entre a atividade política e a administração pública (1896-1930)*. Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 29, nº 58, p. 263-289 – 2009.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920)*. São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

_____. *Ferrovias no Brasil 1870-1920*. História Econômica & História de Empresas. vol. VIII (1), ABPHE, 2005, p. 7-40.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro — (1862-1880)*. Dissertação (mestrado em História) — PPGH da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2002.

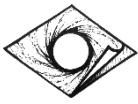
_____. *Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista*. **Topoi** (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 16, n. 30, p. 203-233, jan./jun. 2015.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias*. 2ª edição, São Paulo, 1974. Ed. Alfa/Omega/ Sociologia e Política.

MELLO, João M. Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo, 3.ª ed. ed. Brasiliense, 1984.

MELLO, Zélia. C. de. *As metamorfoses da riqueza*. São Paulo: Hucitec, 1985.

MILLIET, Sérgio. *Roteiro do Café e outros ensaios*. São Paulo, 1941. (Coleção do Departamento de Cultura; v. 25).



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

MOMBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, Hucitec/ Polis, 1984.

NAGAMINI, Marilda. 1889-1930: ciência e tecnologia nos processos de urbanização e industrialização. In: Motoyama, Shozo. *Prelúdio para uma história: ciência e tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp; Fapesp. p.185-232. 2004.

NAKATA, Vera (Org). *Escola Politécnica USP : 120 anos*. 1. ed. - São Paulo : Riemma Editora, 2013.

NOZOE, Nelson Hideiki. *São Paulo: economia cafeeira e urbanização*. Instituto de Pesquisas Econômicas da USP. São Paulo, 1984.

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

O ESTADO DE SÃO PAULO (OESP). (Vários números, disponível em <http://acervo.estadao.com.br/procura>)

PENTEADO, S. A. *Considerações Elucidativas sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara*. São Paulo: Typographia Brazil, 1915.

PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. Typografia e Papelaria Vanorden & Cia. São Paulo, 1903.

PERISSINOTTO, Renato M. *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. Campinas: Ed. UNICAMP, 1994.

PETRONE, Maria Tereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: Expansão e Declínio (1765 – 1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

PRADO JUNIOR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1967.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

RELATÓRIO PARA SER APRESENTADO AOS ACIONISTAS - EFA. São Paulo: Typ. Espindola, Siqueira e Comp., (1897, 1901, 1902, 1905, 1909 e 1910).

SAES, Flávio Azevedo de Marques. *As ferrovias de São Paulo: 1870 - 1940*. São Paulo, Hucitec/ INL - Mec, 1981.

_____ *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: HUCITEC, 1986.

_____ *Café e ferrovias à época do Convênio de Taubaté*. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. v.2, n. 1, jan-abr., 2006.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *As guerras de Minerva: a Revista Politénica e a construção de uma ideia de ciência em São Paulo, 1904-1917*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.20, supl., nov. 2013. p.1315-1332.

SCHWARTZMAN, Simon. Um espaço para a ciência: formação da comunidade científica no Brasil. Brasília: Ministério da Ciência e da Tecnologia. 2001.

SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS. Estrada de rodagem de Jaboticabal ao Porto do Taboado no Rio Paraná. Relatório apresentado pelo engenheiro Olavo A. Hummel ao Director da Superintendência de Obras Públicas. São Paulo: Typ. A Vap. – Espindola, Siqueira & C., 1895.

SILVA, André Luiz da; TOSI, Pedro Geraldo Saadi. Considerações sobre entrelaçamento de circuitos e produções na órbita do complexo cafeeiro: o caso da Companhia Estrada de Ferro Araraquara (1896 a 1909). Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada – Vol. 10 Nº 16 Jan-Jun 2014.

SILVA, André Luiz da. Um francês no interior paulista: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916). Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2013.



““Em Vista De Aprender Um Ofício”: Tutelas E Trabalho De Menores Na Segunda Metade Do Século XIX Em Campinas” – Ana Elisa Salmaso

SILVA, Henry Marcelo Martins da. *Conflitos na Elite: a transformação dos grupos de poder de São José do Rio Preto na República Velha (1894-1930)*. Franca: UNESP/FHDSS, 2009. Tese de doutoramento.

_____. Nos trilhos do café: ferrovia e urbanização em São José do Rio Preto-SP no início do século XX. *Mnemosine Revista*, vol. 5, nº. 2, jul/dez 2014.

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo, 1976.

SPINDEL, Cheyenia R.. *Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

STEFANI, Célia Regina Baider. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. São Paulo: USP/ FFLCH, 2007.

STOLCKE, Verena. *Cafeicultura: homens, mulheres e capital (1850 – 1980)*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1986.

SUZIGAN, W. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

VILLELA, A. V. e SUZIGAN, W.. *Políticas do governo e crescimento da economia brasileira: 1889-1945*. Rio de Janeiro: 1975.