

# ECONOMIA E FINANÇAS

## CAMINHOS DE FERRO EM SÃO PAULO (\*)

Les chemins de fer semblent véritablement  
appelés à changer la face du globe.

Mich. Chev.

### **I Preliminar.**

**II Historico:** As primeiras vias ferreas—Concurso financeiro do governo—Organização e administração das companhias—Traçados e obras d'arte—Divisão e nomenclatura das linhas.

**III Discussão economica:** Influencia das estradas na riqueza publica—A exploração pelo Estado—Capital nacional ou estrangeiro—A questão da reversão—Tarifas e trafego mutuo.

**IV Legislação:** Concessões, contractos e alterações—Privilegios de zonas.

**V Contabilidade:** A contadoria central—Sua organização e liquidação de contas.

**VI Estatística:** Extensão, receita e despesa das linhas—Condições technicas.

**VII Conclusão**

## I. PRELIMINAR

1) Não constitue objectivo exclusivo deste generico estudo ou antes das succintas informações que vamos reunir—o completo successo dos caminhos de ferro que em S. Paulo, cortando o territorio em todas direcções, ligando pontos extremados, resolveram o problema da circulação de que tanto depende o progresso da riqueza publica.

(\*) Muitos dias antes de haver o Snr. Dr. G. Redondo lido na sessão de encerramento do Instituto Historico sua memoria sobre Estradas de ferro já este artigo estava na typographia.

No momento presente em que observamos a industria nacional abandonada á mercê dos mais desencontrados accidentes, á voragem de desenfreada especulação, consequente de crise calamitosa; no momento presente em que o nosso organismo industrial se retráhe deante o declinio do credito e a concorrência estrangeira, parecendo transformar-se em terrível espantallho da iniciativa particular, do espirito de associação — tudo quanto se possa escrever sobre empresas industriaes é um protesto contra semelhante ordem de cousas, uma dignificação do trabalho nacional, uma affirmação de que o bem estar, a prosperidade dos povos têm intimas ligações com a sorte de tão nobres, de tão uteis empreendimentos.

Assim convencidos e pondo de parte a hesitação que sentimos ao tratar, embora superficialmente daquelle assumpto, delicado como complexo, esforçar-nos-emos em assignalar, a rapidos traços, o papel que n'esta opulenta região têm representado os caminhos de ferro e o facto historico, que os paulistas, como outr'ora os carthaginezes e os romanos, foram dos primeiros que, em nosso paiz, comprehenderam as vantagens tanto do transporte como da tracção mechanica, justificando o conceito do velho Rebouças — *S. Paulo é a Pensylvania do Brazil!* (1).

## II. HISTORICO

2) *Primeiras vias-ferreas.* Muitos annos antes da inauguração em 30 de Abril de 1854 da primeira estrada de ferro na America do Sul, denominada *Mauá* nome glorioso e digno, que o aulicismo substi-

---

(1) A *Via Appia* modelada no typo carthaginez, foi a primeira estrada dos romanos.

Em 1553 o Padre Anchieta abriu a primeira estrada paulista, de Santos aos Campos do Piratininga (São Paulo).

tuiu pelo actual de *Príncipe do Grão Pará*—já a Província de São Paulo havia legislado a respeito de tão grande melhoramento, tomando por molde a lei geral n. 100 de 31 de Outubro de 1835 a primeira que na expressão do Barão Homem de Mello «sollicitou no Brazil o poder da civilização representado «pela locomotiva».

Ahi estão comprovando o acerto, as celebres leis provinciaes ns. 57 e 51 de 18 de Março de 1836 sancionadas pelo Dr. José Cezario de Miranda Ribeiro providenciando a primeira sobre a desapropriação, e a segunda concedendo privilegio exclusivo a companhia de Aguiar, Viuva e Filhos, Platt e Reidd para «a factura de uma estrada de ferro ou outras de mais «moderna e perfeita invenção ou canaes, ou uma outra «cosa apropriadas ao transito de carros a vapôr e «barcos a vapôr para o transporte de generos desde «a Villa da Constituição (hoje Piracicaba) Itú e Porto «Feliz promptificando em primeiro logar a construcção «pela sobredita maneira—entre a Cidade de S. Paulo «e a Villa de Santos» (2).

Não menos importancia historica tem o decreto 1759 de 26 de Abril de 1856 que approvou as bases para a formação de uma companhia que tinha por objectivo a construcção da Estrada de ferro de Santos a Jundiahy em virtude do privilegio concedido aos illustres brasileiros—Marquezes do Monte Alegre, de S. Vicente e Visconde de Mauá.

Desde então a attenção geral voltou-se para S. Paulo e no reboiço da ideia a iniciativa particular lançou a centelha do progresso promovendo a obra

---

(2) Este extenso documento de grande valor historico é tambem muito curioso quanto a comprehensão do novo invento e das providencias de simples detalhe da construcção de linha bem como quanto a immigração!

ingente e renovadora que dia a dia vemos operar grandes transformações e abrir campo á actividade social.

Falamos muito propositalmente da iniciativa paulista por que na alta administração do paiz se reproduzia o mesmo phenomeno da singular hesitação observada em 1830 na França, no momento em que todas as Nações ao redor della multiplicavam os seus caminhos de ferro. (3)

*Durante dez annos* dependeu da approvação do senado um projecto, preconizado por Tavares Bastos para converter-se na auspiciosa lei de 24 de Setembro de 1873 que concedeu a subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias de viação ferrea no Brazil, até a quantia de cem mil contos.

E *antes dessa lei*, como mais adiante se verifica, S. Paulo, esmagando a rotina e vencendo preconceitos já havia esboçado o seu plano de viação, estêndido ousadamente a sua rede de caminhos de ferro e garantido 7 % simultaneamente ás cinco estradas seguintes: de S. Paulo ao Rio—de Campinas a Limeira e Rio Claro—de S. Paulo ao Ipanema—de Campinas a Mogy e Amparo—de Indayatuba a Capivary e Piracicaba! (4)

**3)** Não podia ser mais brilhante como acertado o *concurso financeiro* do governo provincial a essas empresas que se formavam com capitaes dos agricultores paulistas.

De facto, a confrontação da celebre phrase pronunciada no parlamento nacional e que attesta o espirito da epoca, por occasião da propaganda de viação

(3) *Georges Mayez* Les chemins de fer, 1891. Dic. du XIX siéclé.

(4) *André Rebouças*. Estudo sobre *Garantia de Juros*, 1874. A lei provincial sancionada pelo Dr. José Antonio Saraiva sob n. 495 de 17 de Março de 1855, garantia 2 % additionaes a *qualquer* companhia nacional ou estrangeira que contractasse com o Governo Imperial a construcção de uma estrada de S. Paulo para o interior.

ferrea no Brazil «que a estrada Pedro II, hoje “Central”, carregaria em um só dia a produção de um mez inteiro»; do desanimo manifesto de nossos estadistas que lamentavam a garantia de juros concedida á algumas estradas da Bahia, Pernambuco e S. Paulo—com aquella orientação segura e previsão fecunda, poucos annos depois, das classes dirigentes de S. Paulo, das resoluções de seu governo, se obtem a mais eloquente prova da iniciativa deste povo. (5)

**4)** *Organização das companhias e sua administração.* Excepção feita da Companhia São Paulo Railway todas as mais vias ferreas têm sido organizadas e administradas no paiz.

Da Companhia Ingleza pouco se pôde dizer relativamente ao historico de sua constituição, devido de um lado á proverbial parcimonia das empresas estrangeiras em communicar-se com o publico brasileiro e de outro á dispersão dos documentos officiaes relativos a mesma em nossa legação em Londres, no archivo dos ministerios da Agricultura da União e de S. Paulo e até nos cartorios da Capital Federal, Santos, desta Capital e Jundiahý.

D'ahi a razão do rude conceito de um distincto engenheiro que affirmou em 1888, não haver em nosso paiz nem junto ao seu governo um só homem que tivesse esta empresa bem estudada!

Sabe-se, entretanto, que esta empresa organizada em Londres teve seus estatutos approvados em 1860, época em que se deu começo á construcção da estrada, quatro annos depois de sua concessão.

Em sua administração observa-se o facto notavel da permanencia do pessoal.

---

(5) A lei provincial n. 43 de 12 de Julho de 1869 autorizou a Presidencia a tomar acções da Companhia S. Paulo ao Rio de Janeiro até o valor de *mil contos* de reis—isto quando a receita publica mal attingia ao dobro!

Seu primeiro presidente foi o Sr. Roberto Heath que só deixou o cargo quando morreu, depois de occupal-o durante 20 annos, sendo substituído pelo actual Snr. Martin Smith.

A' frente da gestão administrativa no Brazil tem tido em um periodo de cerca de quarenta annos sómente tres homens, o Snr. Aubertin, o Snr. Fox a que succedeu o Snr. William Speers que, com maxima habilidade, a dirige actualmente.

E' intuitiva e incalculavel a vantagem d'essa estabilidade administrativa que na Inglaterra é norma observada até na sua, alta direcção politica, onde não rarem tem havido gabinetes de mais de dez annos de existencia.

Sem essa pratica tão salutar não póde haver conhecimento exacto dos differentes assumptos da administração, nem tradição viva de tantos factos e deliberações, da qual muito depende a boa marcha dos negocios publicos e privados.

E' com prazer que vemos as nossas principaes companhias de viação ferrea imitarem tão salutar exemplo, especialmente no que diz respeito a geral superintendencia do trafego.

Assim ha seguramente mais de dez annos que tem estado á frente da direcção technica da *Sorocabana* o Snr. Georg Oetterer; da *Mogyana* o Snr. Dr. A. Brodowsk, recentemente substituído pelo Snr. Dr. Gomide; e da *Paulista* o Snr. Dr. Torres Neves, havendo outros exemplos infelizmente em contrario como o da extincta companhia *Ituana* que, em poucos annos teve, oito inspectores!

Ainda na *Paulista*, ha mais de dez annos, é auxiliar da administração superior na qualidade de chefe do escriptorio central e consultor technico da directoria o Dr. Adolpho Pinto, engenheiro illustre e muito considerado.

5) *Traçados e obras d'arte.* Parece-nos que no desenvolvimento do plano de viação do Estado de São Paulo predominou o interesse politico sobre as conveniencias de algumas regiões beneficiadas por esse melhoramento.

Essa convicção é baseada na simples inspecção da carta geographica ou mero confronto do percurso das principaes linhas.

— Quanto a *Paulista.* E' inegavel que os ricos municipios de Dous Corregos, Jahú e Banharão sendo forçados a se communicarem com a Capital pela estação Visconde do Rio Claro ficaram immensamente prejudicados pela longa trajectoria daquella ferro-via.

Centros tão populosos e fertes deviam ser antes servidos por um prolongamento da «*Ituana*» cuja zona nesse ponto, ficou inteiramente limitada.

— Quanto a *Mogyana.* Uma vez chegada á Casa Branca devia seguir directamente por S. José do Rio Pardo, Mocóca, Franca e Jaguára deixando o trecho do Ribeirão Preto (que aliás é a estação de seu maior movimento) á *Paulista* por ser verdadeiro prolongamento d'esta.

Este assumpto foi discutido na antiga assembléa provincial paulista e a futura construcção do trecho d'esta ultima estrada denominado «*Agua Vermelha*» (6) economisando um percurso de mais de cem kilometros ou talvez mais, demonstrará o prejuizo do trian-

---

(6) Vide a exposiçáo ao Sr. Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado pelo Cons. A. Prado, presidente da Companhia Paulista em 8 de Agosto do corrente anno, e o Relatorio da mesma Companhia de 2 de Abril tambem deste anno.

— O Dr. Torres Neves, em um folheto sob o titulo «*De Matto Grosso ao Littoral*» apoiando-se nas autoridades do Visconde do Rio Branco, Melgaço, Bearepere Rohan, Raposo, Buarque de Macedo, Bicalho, Christiano Ottoni e Mello Rego, demonstra brilhantemente que é por Sant' Anna do Parnahyba (ponto terminal deste ramal) que Matto Grosso deve se ligar ao Littoral.

gulo mineiro ou de toda zona que fica aquem e além do Rio Grande com semelhante traçado.

—Quanto á *Sorocabana*. Partindo esta linha de S. Paulo devia no ponto mais conveniente bifurcar-se, seguindo um ramo para Itú e margeando sempre o valle do Tieté, outro para Sorocaba, Tatuhy, Itape-tinga e outras direcções.

Possam taes erros de traçado servir de ensinamento áquelles que de futuro tenham de construir novas estradas nesta abençoada terra!

—Bem poucas são *as obras d'arte* dignas de menção nos caminhos de ferro de S. Paulo.

Todavia merecem especial menção o viaducto da Serra de Caldas; a ponte de cerca de 400 metros sobre o Jaguára (Mogyana); as do Piracicaba (Paulista); as do Tieté (Sorocabana); finalmente na Ingleza os planos inclinados e o celebre viaducto de 215 ms. de comprimento e quasi 50 de altura na serra do Cubatão denominado «grotá funda» (7) e que constitúe a obra prima de viação de S. Paulo, verdadeira gloria da engenharia moderna!

**6)** *Divisão e nomenclatura das linhas*. Os caminhos de ferro em numero de 15 existentes actualmente pódem ser divididos em tres grupos:—da União—do Estado—e das associações anonymas subvencionadas ou não pelo governo.

*a) Da União*. Com o resgate da Estrada de ferro de S. Paulo ao Rio de Janeiro autorizada pelo Decr. 701 de 30 de Agosto de 1890 ficou aquella linha desde 16 de Setembro desse mesmo anno fazendo parte da «*Estrada Central do Brazil*» sendo essa

---

(7) *Revista do Instituto Polytechnico* de S. Paulo 1876 sob a redacção do Dr. Elias Pacheco Jordão. O viaducto da gróta funda foi construido pelo engenheiro Brumlees,



incorporação importante serviço prestado ao publico pelo snr. General Glycerio, quando ministro d'Agri-cultura. (8)

Pelo accordo effectuado recebeu a Companhia do Governo Federal 10.000 apolices de conto de reis de 5 % pela alienação da linha que, no ultimo quinque-nio, apresentou saldos superiores a quinhentos contos de réis, distribuindo dividendo na rasão de 9 % sobre o capital realisado. (9)

A organização da «*S. Paulo Rio de Janeiro*» foi em vista das leis provinciaes de 19 de Maio de 1862, 21 de Abril de 1863, 24 de Abril de 1865 e da de 12 de Julho de 1869 que autorisou a presidencia a sub-screver acções até 1.000 contos, além da garantia de juros e das leis 28 de Março de 1870 e 24 de Março de 1871 que fixavam a garantia dos juros em 7 % para o capital destinado áquella estrada de £ 1.200.000 ou 10.655:000\$000 ou 46:164\$834 o kilometro, sendo a demora da constituição definitiva da Companhia devida á questão da navegação do Parahyba por onde se pretendia estabelecer cumula-tivamente a communicação com o Rio.

Essa companhia contrahio em Londres dois em-prestimos na importancia de 764.200 £ ao juro de 6 %, tinha a extensão trafegada de 231<sup>k</sup>020, a bi-tola de 1<sup>m</sup>, declividade maxima de 2 %, raio das curvas 122<sup>m</sup>. Seu historico prende-se hoje a «*Estrada Central do Brazil*».

b) *Do Estado.* Não ha nenhuma estrada de ferro, propriamente dita, de propriedade do Estado de S. Paulo, que, nesse sentido, tem deixado de alargar seu dominio industrial.

---

(8) Vide a Exposição de motivos ao Generalissimo Deodoro em 30 de Agosto de 1890.

(9) O Snr. Dr. C. Miranda Jordão por si e por um syndicato offereceu pela Estrada, em Agosto do mesmo anno, 9.209:520\$000.

Todavia não podemos deixar de nos referir ao pequeno caminho de ferro denominado «*Tramway Cantareira*», da extensão de 13 kil., pertencente ao Estado e cujo trafego começou em 21 de Novembro de 1894 e tende a desenvolver-se á vista da lavoura intensiva á margem da linha, pelos trens de recreio e mais dois minusculos ramaes em construcção para os logares Itaguassú e Pedreira.

c) *Das Associações anonymas.* Os caminhos de ferro pertencentes ás Associações particulares são os seguintes:—*S. Paulo Railway*—a *Paulista* (com a secção da antiga Rio Claro)—a *Mogyana*—a *União Sorocabana e Ituana*—a *Bragantina*—a *Itatibense* (de Louveira a Itatiba 20 kil.)—a *Viação Rio e S. Paulo* (do Formoso a Bocaina 18 kil.)—da *Bananalense* (11 kil.)—a *The Rio and Minas* (atravessando o territorio paulista numa extensão de 23 kil.)—o *Ramal Dumont* (23 kil.)—o *Ramal Campineiro* (33 kil.)—a *S. Paulo e Santo Amaro* (19 kil.) e a *Viação Paulista* (de Santos a S. Vicente 9 kil.). (10)

### III. DISCUSSÃO ECONOMICA

7) *Influencia das estradas de ferro na riqueza publica.* Os caminhos de ferro não attestam sómente a civilisação, a fraternidade e o progresso moral de um povo.

Elles são o elemento vital da sociedade, representam a mais brilhante encarnação de capital, uma importante parte da riqueza publica.

Encurtando as distancias, percorrendo com maxima celeridade extensas regiões, desconhecendo os

---

(10) Relatório ao Dr. Jorge Tibiriçá, ministro da Agricultura pelo Dr. José Rebouças, 1893.

obstáculos das elevadas montanhas e dos caudalosos rios, dos vales impraticáveis e dos abismos profundos — os caminhos de ferro, trazendo a barateza e a segurança; proporcionando a regularidade, a continuidade e a rapidez do transporte; vencendo finalmente o espaço e ganhando o tempo; resolveram em toda a parte o grande problema da circulação!

A produção, diz notável economista, está na razão geométrica da rapidez da circulação, quanto mais uma nação utiliza o espaço e o tempo mais ella produz (11) e sendo assim tanto maior será sua riqueza e poder.

Pôr mais que se queira avaliar como pretendeu outro economista a importancia do serviço que presta a viação ferrea é impossível chegar-se a uma expressão numerica. (12)

Em S. Paulo a lavoura de café encontra nos caminhos de ferro o seu grande escoadouro, o proprietario rural attribue-lhes a valorisação das terras, o operario a permanencia de trabalho e o commercio o crescente movimento de suas transacções pela aproximação dos consumidores ao mercado dos negocios.

Como aquilatar-se precisamente a commodidade ou as vantagens dese melhoramento que operou no mundo tão grande revolução?

Influindo directamente os caminhos de ferro na produção e dependendo desta a fixação dos orçamentos e a receita publica—a importancia financeira delles é outra consequencia evidente.

Em S. Paulo, como em outros Estados, as estradas de ferro prestam valioso concurso ás communicções postaes, á arrecadação de alguns impostos, da qual se incumbem por modica porcentagem, além de

---

(11) *Yves Guyot* La Science Economique.

(12) *Ad. Coste* Nouvel Exp. d'Ec. Polit, 1889. M. de Foville.

outros serviços especiaes como recentemente pelo transporte da força publica e munições bellicas de Santos e desta Capital para o Rio e Itararé, onde em poucos dias o Governo aproveitando-se da posição estrategica de uma das nossas estradas de ferro, poude concentrar cerca de dois mil homens em pé de guerra.

8) *A exploração pelo Estado.* Não raro temos visto discutir-se a conveniencia do Estado de S. Paulo resgatar alguma de suas ferro-vias, especialmente a Ingleza.

A questão de exploração directa pelo Estado entre nós está porém subordinada a condições especialissimas que não podem deixar de ser ponderadas.

E' verdade que na Prussia, na Belgica, na Austria Ungria, Russia, Dinamarca, Roumania, Suecia e Italia e outros paizes prevalece o regimen da exploração pelo Estado.

A especial organização do poder administrativo na Prussia, o intuito politico de libertarem-se as outras nações da pressão do capitalismo adverso, bem como o facto de ser a Europa um acampamento que, da noite para o dia, póde entrar em luta—tudo justifica essa ingerencia governamental.

Nos Estados brasileiros como em toda America do Sul, pondera Leroy Beaulieu não ha probabilidade de guerras com a Europa que a todos fornece seus capitaes.

«E se contra toda a previsão rebentasse um conflicto d'esse genero não poderia ser, a vista da distancia senão exclusivamente naval». (13)

Seria pois na actualidade summamente prejudicial ao Brazil ou a qualquer dos seus Estados a adju-

---

(13) *Leroy Beaulieu.* Artigo para o *Jornal do Brazil* de 4 de Setembro de 1891.—*L'Etat moderne et ses fonctions.*

dicação dos caminhos de ferro, cuja administração por conta de Governo tem sido difficil como dispendiosa.

Paiz novo sem possuir numero bastante de profissionaes, atravessando um periodo de reorganisação, é mesmo natural que não apresente resultado satisfatorio n'este campo de especulação industrial.

Dahi o considerarmos de mais vantagem para São Paulo a doutrina contraria que só poderá ser exequivel em futuro assás remoto, quando as condições financeiras o permittirem.

9) *Capital nacional ou estrangeiro.* Além do ponto de vista politico a que nos referimos, as condições economicas e financeiras de S. Paulo presentemente impedem a exploração dos caminhos de ferro pelo Estado.

Exâminemos, em resumido exemplo, o resgate da Estrada de ferro Ingleza, tão discutido ha pouco tempo pela imprensa diaria da Capital, e que felizmente pelo novo contracto assignado pelo Governo Federal foi espaçado por mais 30 annos. (14)

De accordo com o n. 1 da clausula 36 do Decr. 1759 de 26 de Abril de 1856 o Governo tem a faculdade de desapropriar a estrada e todas suas dependencias. Está calculado que o capital do resgate na conformidade das leis vigentes e dos dividendos distribuidos não seria hoje inferior a 66.000:000\$ em apolices de 5 % que ao cambio de 24 d. equivalem a 6.600.000 £ ou noutra expressão arithmetica — 57 toneladas de libras sterlinas. (15)

Pretendendo o Governo de S. Paulo realisar tantos melhoramentos materiaes como o saneamento das cidades do interior, urgindo prestigiar os seus estabe-

(14) Decr. Federal n. 1999 de 2 de Abril e contracto de 17 de Julho do corrente anno.

(15) *Dr. João Frik.* Projecto de resgate offerecido a Assemb. Prov. de S. Paulo em 6 de Fevereiro de 1888.

cimentos de credito real afim de auxiliarem a lavoura, carecendo proteger a industria nascente, a braços com tão medonha crise—quaes não seriam os desastrados effeitos de uma operação financeira que para aquelle fim immobilisasse grande parte dos recursos ou da fortuna do Estado?

Não podia portanto deixar de ser, presentemente, uma calamidade.

**10)** *A questão da reversão.* Muito importa estudar-se e resolver-se a tempo a questão da concessão perpetua ou temporaria das Estradas de ferro, uma vez que o pensamento moderno tem considerado a sua exploração como um serviço publico e não uma obra do interesse privado; uma empreza estreitamente ligada á fortuna da nação, á vida social, (16)

Combatendo a theoria da reversão inquiria illustre engenheiro:

«Poder-se-á pretender rasoavelmente que no futuro «haja governo tão omnisciente e omnipotente que seja «capaz de exercer simultaneamente com as faculdades «políticas e administrativas as dilatadissimas e mui «variadas funcções que lhe daria a gerencia universal «das estradas de ferro?» (17)

Seria com effeito puerilidade ler no presente em meio dos esplendores do progresso humano acontecimentos problematicos do porvir—por outro lado, porém, graves são as arguições em contrario.

A que titulo o nacional ou estrangeiro, concessionario de uma linha ferrea deve para todo o sempre usar, gosar e dispor d'essa propriedade que tambem se compõe de uma grande faixa do territorio por onde passa—quando o privilegio que disfructou pelo

(16) «O Paiz» Edictoriaes de 9 e 11 de Junho ultimo.

(17) *Dr. A. Rebouças*, Obra citada.

tempo de tres gerações foi em maior proveito proprio de que da communitade?

Em compensação de tamanho goso, bem como do concurso directo do Estado pela subvenção ou garantia, não é justo subentender-se em todas as concessões a clausula da reversão ou resgate embora em praso dilatado e remoto?

Infelizmente não vemos asclarecido esse ponto nos contractos do governo paulista com as estradas de ferro ao passo que essa anomalia em outros Estados não se dá.

No Estado do Rio de Janeiro procedeu-se em 1890 um inquerito a respeito e verificou-se que até então attingia á elevada somma de 40.144:000\$000 o valor da reversão de suas principaes linhas conforme o contexto de contractos anteriormente lavrados (18),

Para nós são indifferentes tanto o regimen da subvenção geralmente adoptado n'aquelle Estado como o da garantia de juros em S. Paulo.

O que se nos afigura de avisado conselho é que os poderes publicos em S. Paulo, a tempo cogitem de tão magno e intrincado assumpto e dada certa oppor-tunidade, resolvam o problema com toda a serenidade e justiça, sem abdicação de seus direitos naturaes sobre a rede geral de suas communições por meio dos caminhos de ferro.

**11) Tarifas e trafego mutuo.** O generoso principio de. «terem os caminhos de ferro tarifas tão baixas, que apenas paguem o seu custeio» é sem duvida grande ideal economico e politico.

---

(18) *Dr. Alberto Brandão* Exposição ao Governador do Estado do Rio *Gazeta de Noticias* de 23 de Março de 1890. Desse documento consta que as estradas de Cantagallo e seus ramaes, S. Izabel do Rio Preto, Grão Pará, Maricá, Araruama, Rio das Flores, Rezende a Areas, S. Anna do Piauby, S. Antonio de Padua, Macahé ao Frade, Parabybuna e outras *reverterão* ao Estado no afim de longo prazo.

Como judiciosamente pondera Krantz—é pelo serviço que prestam ao povo e não pelos dividendos que distribuem aos accionistas que os caminhos de ferro transformaram a Europa. (19)

Elles são de utilidade social e indispensaveis a obra da solidariedade nacional; não devem pois ficar indefinidamente sob dominio particular.

A realisação d'esse desideratum é entre nós problema que o tempo se encarregará de resolver; emquanto porém pertencerem á associações particulares será injustiça tolher a livre gestão de taes interesses, dignos sem duvida até de protecção.

Relativamente as tarifas esse conceito já teve perfeita applicação.

Com a instabilidade a depressão do cambio resentio-se a renda liquida das nossas estradas de ferro e isso porque, de um lado a renda bruta se regia por tarifas de transporte fixadas e de outro os preços dos salarios e do material, combustivel, artigos necessarios para o trafego e conservação das linhas augmentavam a medida que o cambio baixava.

D'ahi resultou entre a receita e a despeza um notavel desinquinibrio que ameaçava a ruina de todas as estradas de ferro quér particulares quér da União. (20)

N'essa emergencia, em vez de fazer-se uma revisão definitiva e geral das tarifas normaes e permanentes o que não se conciliava com a urgencia da providencia—as Companhias vendo diminuirem suas rendas, solicitaram a applicação de uma tarifa movel calcada no molde da da *Central* de 1892 e mediante outros favores ao publico.

---

(19) *Paulo Couwés* Cours d'Ec. Polit. 1893 *Pardonnnet* Notions sur les chemins de fer.

(20) *Dr. Fernandes Pinheiro* «Tarifa movel» Artigo no *Jornal do Commercio* de 24 de Dezembro de 1894.



Embora de caracter transitorio essa alteração foi permittida a todas Companhias, não havendo mais reducção nos preços das passagens de ida e volta, considerando-se os preços em vigor normaes para o cambio de 20 e applicando a taxa addicional de 3% por dinheiro, abaixo de 20, para certa tabella, e de 5% para as demais, excepção feita das de passagem, encommendas, generos alimenticios, machinas, utensilios, e materia prima para industrias.

Limitou-se o augmento até 24% para aquella tabella e 40% para as demais, estabelecendo-se tambem que a partir do cambio de 24 d. as companhias terão que reduzir na mesma conformidade do augmento e por dinheiro de elevação, os preços actuaes. (21)

*Trafego mutuo.* Não ha duvida, como vulgarmente se diz, que as estradas de ferro só preenchem seus fins como apparatus de transporte, quando facilitam o transito das mercadorias entre os pontos mais affastados, servidos embora por estradas differentes e até em paizes diversos.

O trafego mutuo, isto é, o transito de mercadorias despachadas com o frete pago ou a pagar até final destino, aperfeiçoando as relações do commercio e das administrações, não impede ainda que estas liquidem entre si, sem menor prejuizo á parte do trafego que lhes pertencer.

Geraes são as reclamações do commercio contra a exclusão da «*Central*» d'esse accordo geral em que se acham as demais estradas paulistas e não raro a imprensa tem verberado tão prejudicial anomalia que aliás não se dava na «*S. Paulo e Rio de Janeiro*» por onde transitava facilmente o café despachado do interior para o mercado d'aquella opulenta metropole, (22)

(21) *Dr. José Rebouças Relat. cit.*,

(22) «*O trafego mutuo nas estradas Paulistas*» Artigo do *Jornal do Commercio* de 29 de Janeiro do corrente anno.

Infelizmente a adopção d'esse utilissimo alvitro em voga em todas as linhas ferreas de Europa e dos Estados Unidos tem encontrado muitas difficuldades praticas entre nós, quer pela diversidade do systema das tarifas da «*Central*» quer pela sua permanente desorganisação devida a causas diversas.

Impossivel será actualmente a «*Central*» mandar á Contadoria das estradas paulistas as informações e documentos do trafego no prazo de um e dois mezes como effectivamente remetem todas as mais companhias para ter logar a compensação.

Emquanto perdurar essa irregularidade não cessará tambem o prejuizo da propria «*Central*» e do commercio do Rio que se vê forçado a ter intermediarios em S. Paulo, pagando-lhes 2\$000 por volume destinado ao interior, onus esse que afinal vae recahir sobre o consumidor.

#### IV. LEGISLAÇÃO

##### 12) *Concessões contractos e alterações:* (23)

—da estrada de ferro Santos a Jundiáhy. A lei n. 838 de 12 de Setembro de 1855 permittiu a construcção de uma estrada de Santo ao Rio Claro sendo por dec. 1759 de 26 de Abril de 1856 autorizada a incorporação da companhia que deveria levar a effeito a construcção d'essa estrada com garantia de 5 % sobre o capital de £ 2.000,000 ao qual accresceu-se £ 650.000 pelo dec. 2499 de 29 de Outubro de 1859 além da garantia adicional de 2 % da Provincia. Para aquelle fim foi organizada em Londres a companhia sob a denominação de «*São Paulo Railway Company Limited*» que teve autorisa-

(23) *Foreign Railways* 1894 Burdett's official intelligence—Dr. Cyro Pessoa «Estradas de ferro no Brasil» 1886.

ção para funcionar no Brasil por dec. 2601 de 1.º de Junho de 1860. Por dec. 4927 de 13 de Abril de 1872 foi aceita a desistencia de preferencia ao prolongamento até Rio Claro. Por dec. de 13 de Maio obteve o favor da *ponte* no Porto de Santos. De conformidade com o dec. 1999 de 2 de Abril do corrente anno obteve a novação do seu contracto com o Governo Federal em 17 de Julho ultimo pelo qual se obrigou a construir no prazo de 4 annos uma segunda linha em duplicação da actual e a realisar outros melhoramentos no transporte.

—*Estrada de ferro Paulista.* A lei provincial n. 8. de 19 de Maio de 1862 garantio 7 % durante 30 annos para a construcção de uma estrada que fosse de Jundiahy a Campinas só fixando-se no capital de 5.000 contos pela lei provincial de 21 de Abril de 1863. Organizando-se uma companhia para aquelle fim foram approvados seus estatutos por dec. n. 4283 de 23 de Novembro de 1868 e celebrado o contracto para a construcção da Estrada em 29 de Maio de 1869 com o privilegio de 90 annos. A lei provincial n. 44 de 1869 garantio juros de 7 % sobre capital de 5.000 contos para a construcção de uma linha de Campinas ao Rio Claro, obtendo a «*Paulista*» essa concessão como seu natural prolongamento em 12 de Maio de 1873, sendo então dispensada as garantias de juros. Em 1.º de Maio de 1875 obteve a Companhia a concessão do ramal Mogy-Guassú sem garantia de juros o qual foi inaugurado em 1.º de Abril de 1877. Em 12 de Junho do mesmo anno foi por contracto approvado pelo governo estabelecido a fusão das tres linhas—Jundiahy a Campinas, Campinas a Rio Claro e de Cordeiros a Mogy Guassú ainda com expressa renuncia das garantias de juros até então obtidas e faculdade da revisão das tarifas. Em 25 de Outubro de 1880 celebrou o contracto

para a construcção do ramal para Belem do Descalvado. Em 26 de Março de 1892 adquirio finalmente a «*Rio Claro*» e todo seu acervo por £ 2.775,000 em debentures de 5 % preço inferior ao offerecido pela Mogyana (24).

—*Estrada Mogyana.* A lei n. 28 de 21 de Março de 1872 garantio 7 % sobre o capital de 3.000 contos a empresa que construisse uma estrada entre Campinas e Mogy-Mirim, com um ramal para o Amparo. Organizada a Companhia Mogyana e approvados seus estatutos por dec. 5137 de 13 de Novembro de 1872 foi-lhe transferido o privilegio daquella linha por 90 annos, e bem assim a concessão de outro por igual prazo para seu prolongamento até a margem do Rio Grande passando por Casa Branca e Franca.

Por lei provincial de 25 de Abril de 1875 foi concedido á Companhia Mogyana o privilegio de zona para a construcção do ramal Ribeirão Preto levando tambem a effeito posteriormente os ramaes entre Jaguary ao Amparo, da Penha e outros que hoje fazem parte da linha geral.

A mesma Companhia obteve garantia de 7 % do Governo de Minas até o capital maximo de 5.000 contos para o prolongamento de estrada em territorio mineiro pela lei provincial n. 2791 de 1.º de Outubro de 1881, a zona de 30 kilometros—e bem assim 6 % até o capital de 7.000 contos garantidos pelo

---

24 Muito se discute ainda esta transacção. A «*Rio Claro*» primeiramente foi vendida a uma companhia estrangeira por 8.000 contos em dinheiro de contado e por esta transferida á «*Paulista*» por £ 2.750.000 a prazo de 30 annos em debentures e com o tempo ver-se-á que esse debito será resgatado pela propria renda da Rio Claro! A «*Rio Claro Railway Comp. Limit.*» ainda existe em Londres para distribuir os juros das debentures da Paulista. E seu presidente o Snr. Charles Carrengton que publicou curioso relatório em 16 de Abril ultimo.

Governo Geral pela lei 3139 de 21 de Outubro de 1882 para seus prolongamentos até Rio Grande e Poços de Caldas.

Effectuou em 16 de Outubro de 1890 contracto com o Governo Federal para levar a linha do Jaguára a Catalão (Goyaz) e construir ramaes convergentes fixando assim o plano geral d'esta importante arteria que tem uma construcção das mais baratas do Brasil.

— *Companhia Sorocabana.* A lei provincial n. 34 de 24 de Março de 1870 concedeu a garantia de 7 % até o capital de 1.200 contos para a construcção de uma Estrada entre Ytú e Sorocaba.

Elevado aquelle capital a 4.000 contos pela lei n. 33 de Março de 1871 e determinado que partisse a linha de Ipanema para a Capital tocando em Sorocaba e São Roque—foi organisada a Companhia Sorocabana com aquelle fim.

Approvados os seus estatutos em 24 de Maio do mesmo anno obteve a Companhia o privilegio por 90 annos e a zona de 32 kilometros para a construcção da linha.

Obteve ainda em 20 de Novembro de 1878 o prolongamento de Bacaetava, em 27 de Dezembro de 1879 o de Boituva, em 13 de Março de 1882 até Itapetininga passando por Tatuhy, e 14 de Janeiro de 1884 o de Tijuco Preto, havendo construido o pequeno trecho de Victoria para unir-se a Ituana.

Pelo contracto celebrado com o Governo do Estado em a 24 de Maio de 1892 esta companhia tornou effectiva a sua fusão com a Ituana com a expressa renuncia da garantia de juros para ambas.

**13)** *Privilegio de zonas.* O augmento da população e a expansão commercial nestes ultimos annos

demonstraram effectivamente os graves erros das administrações do antigo regimen com relação a este importante assumpto.

Com a mesma liberalidade que o poder central garantia irreflectidamente juros á estradas cujo custo do kilometro excedeu de cem contos de réis, assim tambem agiam as Provincias na questão de determinação das zonas, sem o menor conhecimento prévio das condições economicas e sociaes e topographicas das differentes regiões (25).

D'ahi o incalculavel prejuizo da lavoura tão ferida em seus interesses por essa mal entendida protecção á industria de transporte.

Proclamada a Republica coube ao espirito democratico dos paulistas representado na iniciativa do Dr. Bueno de Andrade, decretar a lei n. 30 de 12 de Junho de 1892 que, uma vez por todas, veio fazer desaparecer tão grave imperfeição no systema de viação.

Esse notavel acto do Congresso paulista entre outras saudaveis disposições, fixou em 100,000 de cada linha, contados do eixo do leito á zona das estradas de ferro respeitadas os direitos adquiridos em virtude de anteriores contractos.

Essa util ideia encontrou franco apoio no Estado de Minas onde o Dr. Cypriano de Carvalho, director geral das obras publicas demonstrou pela imprensa da capital mineira os nobres intuitos e vantagens praticas de uma reforma n'esse sentido (26).

---

25 O art. 1.º § 4.º da lei de 1852 é o primeiro acto sobre a zona privilegiada no Brasil. O Reg. que baixou com o dec. 5564 de 28 de Fevereiro de 1874, fixou o maximo de 30 kilometros de um e outro lado da estrada para tal zona. O Dec. 29 de Dezembro de 1890 reduziu essa extensão a 20 kilometros no maximo, limitada a zona por duas linhas parallelas ao eixo da primitiva estrada.

(26) Edictoriaes do «Estado de Minas» de Julho de 1893.

Assim dizia aquelle digno funcionario: «jamais deverá o privilegio de zona, para estradas de ferro, ser concedido por fórma a embaraçar ou obstar a construcção de ramaes e prolongamentos, ainda mesmo com estação na propria zona privilegiada; providencia que aliás tornar-se-ia desnecessaria desde o dia em que a zona privilegiada não excedesse de *dez* kilometros para cada lado do eixo da linha.»

No Estado do Rio um projecto apresentado pelo deputado Dr. Americo Wernek e outros, calcado no mesmo molde foi posteriormente votado (1894) ficando ali delimitada a zona de *doze* kilometros de lado a lado para as futuras estradas de ferro.

Foi portanto incontestavelmente uma notavel reforma levada a effeito no systema de viação d'estes Estados e que muito honra o regimen democratico das novas instituições republicanas.

## V. CONTABILIDADE

14) *A Contadoria Central.* Em 1874 em seu relatorio aos accionistas assim se exprimio a Directoria da Companhia Paulista:

Estamos deante de uma difficuldade que só tem duas saídas: ou isolar as companhias e cortar completamente as relações economicas entre ellas para evitar a promiscuidade de contas, ou crear-se um systema de tarifas que facilite a divisão da receita na rasão do percurso.

O primeiro systema é tão vexatorio para o publico, tão prejudicial mesmo para as companhias que nem merece discussão. Si cada uma das estradas de ferro da provincia, importasse uma viagem separada e distincta o passageiro ou mercadoria que sahisse do Amparo por exemplo, e que fosse parar em Sorocaba

teria quatro viagens á realizar: uma na estrada Mogyana até Campinas; outra na Paulista até Jundiáhy; outra na estrada Ingleza até S. Paulo; outra finalmente na estrada Sorocabana até Sorocaba. Tudo isto com as competentes fadigas de despachos, desembarques, novos despachos e desembarques, sujeitos a demora, augmento de despeza pela necessidade de intermediarios, etc., o que tudo significa um systema prohibitivo.

Se nós pela diversidade de bitolas não podemos fugir completamente d'esses inconvenientes porque as baldeações são inevitáveis, é já muito conseguir minorar os males pelos despachos directos, quer de passageiros quer de mercadorias da uma estação de qualquer das estradas para qualquer estação de outra ainda mais longinqua.

Eis a summa dos motivos que determinaram a creação de uma das mais brilhantes instituições das Estradas de Ferro Paulistas e que se denomina «*Contadoria Central*» ou antes a «*Railway Clearing-house Paulista*» modelada em identica instituição ingleza fundada em 1842 que abrange 97 companhias e que tanta honra faz ao grande engenho dos seus creadores — Stephenson e Morrison.

**15)** *Sua organização e liquidação de contas.* Fundada em 15 de Abril de 1875 para facilitar as relações do trafego entre as diversas estradas paulistas funciona a Contadoria Central nesta Capital. Tivemos occasião de visitar essa repartição uma das mais bem organisadas que conhecemos já pela disciplina do pessoal já pela regularidade da distribuição do serviço o que muito honra a direcção do Dr. Ignacio W. G. Cochrane, e Francisco Mündell.

Na conformidade de seu regulamento interno de 31 de Agosto de 1893 approved em reunião das



Estradas, n'aquella data, tem por fim essa utilissima instituição:—liquidar as contas do trafego reciproco das Estradas e a regularisação das mesmas quanto a uniformidade de tarifas em tanto quanto for compativel com as condições especiaes das mesmas. Fazem parte d'esta *Clearing house Paulista* as estradas—Ingleza—Paulista—Mogyana—Sorocabana e Ytuana—Bragantina—Itatibense e Campineira, excepção feita da «*Central*» anomalia essa a que já nos referimos.

Conforme o ultimo relatorio a importancia do trafego liquidado foi o seguinte:

IMPORTANTANCIA DO TRAFEGO LIQUIDADO:

1885	. . . . .	10.896:219\$900
1886	. . . . .	9.970:717\$730
1887	. . . . .	14.325:726\$270
1888	. . . . .	10.047:911\$700
1889	. . . . .	16.359:758\$170
1890	. . . . .	13.961:805\$990
1891	. . . . .	19.619:359\$610
1892	. . . . .	24.086:648\$620
1893	. . . . .	23.090:031\$930
<b>1894</b>	. . . . .	<b>32.395:440\$820</b>

## VII. ESTATISTICA

15) O quadro seguinte representa a extensão, receita e despesa, das principaes estradas de ferro conforme os dados officiaes constantes do relatorio apresentado em 3 de Março do corrente anno ao Presidente do Estado Dr. Bernardino de Campos pelo Dr. Jorge Tibiriçá.

### Caminhos de ferro em S. Paulo durante o anno de 1894

Designações	N. de kil. em trafego	Receita	Despeza	Saldo	Relação da despeza para a receita
S. Paulo Railway					
Comp. (24) . .	139	14.303:238\$030	5.756:411\$740	8.546:826\$290	40,05%
Comp. Paulista (25)	952	13.930:095\$020	5.601:166\$385	8.329:442\$159	40,21%
Comp. Mogyana. .	935	10.197:979\$580	7.330:069\$105	2.867:910\$475	71,87%
Comp. Sorocabana					
Ituana (26) . .	856	5.026:694\$250	2.847:039\$810	2.179:654\$440	56,63%
Comp. Bragantina .	52	275:977\$430	299:451\$897		108,50%
Comp. Itatibense .	20	65:563\$980	39:406\$723	26:187\$267	60,67%
Comp. Campineira .	43	168:906\$875	171:462\$658		101,51%

(24) Não estão comprehendidas as despesas da administração em Londres.

(25) Tem 200 kil. de navegação fluvial.

(26) Tem 220 » » » »

16) O quadro segundo apresenta os dados completos dos caminhos de ferro em trefego e suas condições technicas: (26)

Numero	Nome da Companhia ou Estrada de Ferro	Bitola	Total em kilometros	Raios minimos	Declividade maxima por metro
		m		m	
1	Estrada de F. Central do Brazil	1,60	41	181,04	0,018
	Idem Idem . . . . .	1,00	233	119,93	0,020
2	S. Paulo Ralway e C. <sup>a</sup> . . . . .	1,60	139	241,31	0,025
3	Comp. Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes . . . . .	1,60	282	300,03	0,020
	Idem Idem (antiga Rio Claro)	1,00	471	119,92	0,025
	Idem Idem (Descalvadense e Santa Rita)	0,60	41	40,00	0,030
4	Companhia Mogyana . . . . .	1,00	767	100,10	0,030
	Idem Idem . . . . .	0,60	41	50,00	0,030
5	Companhia União Sorocabana e Ituana . . . . .	1,00	356	80,00	0,020
	Idem Idem (Ituana) . . . . .	0,96	280	120,00	0,028
6	Companhia Bragantina . . . . .	1,00	52	120,00	0,027
7	Idem Itatibense . . . . .	1,00	20	80,00	0,025
8	Idem Viação Rio e S. Paulo (antiga Rezende a Bocaina)	1,00	18	100,00	0,025
9	Estrada de F. Bananalense . . . . .	1,00	11	80,00	0,0125
10	The Minas and Rio Ralway e C. <sup>a</sup> . . . . .	1,00	23	80,00	0,030
11	Ramal Ferreo Dumont . . . . .	0,60	23	60,07	0,030
12	Companhia Ramal Ferreo Campineiro . . . . .	0,60	43	64,00	0,030
13	Companhia Carris de Ferro de S. Paulo a Santo Amaro . . . . .	1,05	21	57,00	0,025
14	Companhia Viação Paulista . . . . .	1,36	9	16,00	0,015
15	Tramway aos Reservatorios da Cantareira . . . . .	0,60	13	6,000	0,0325

(26) Faltam-nos informações sobre o ramal *Santa Etelvina*, ha pouco construido, de percurso de 13 kilometros, e que vae da Estação do Lageado á fazenda daquelle nome de propriedade do Sr. Coronel A. Proost Rodvalho.

Em summa:

O Estado de S. Paulo possui actualmente;

15 estradas em trafego com um total de 2.883 kil.

6	»	em construcção	} com um total de 2.000 »
13	»	contractadas	

Um percurso total que em breve tempo elevar-se-á a cerca de 5.000 kilometros!

### VIII CONCLUSÃO

Os estreitos limites de um artigo não permitem, embora no terreno da generalidade, o estudo de outras questões actuaes concernentes á tão bello assumpto.

Entre ellas ahi estão;—as novas estradas de S. Paulo ao Rio Grande do Sul, de Taubaté a Ubatuba e Santos, a debatida questão da bitola (27) a falta de instituições de previdencia para os multiplos accidentes, a exigua relação entre as reservas para a reconstrucção, material das linhas e seus avultados capitales, o infimo valor em que estão sendo cotadas as accções das mesmas estradas de ferro nas proximidades de abundante colheita e finalmente tantas outras que são diariamente objecto das mais empenhadas discussões.

Um exame, ainda mesmo sobre pontos capitales de assumptos de tamanha monta, exigiria tempo que nos falta para a consulta de um sem numero de documentos, não raro esparsos e difficeis de ser encontrados.

D'ahi, o remate d'este imperfeito trabalho sobre os caminhos de ferro em S. Paulo que tão justamente

---

(27) O Dr. Ozorio de Almeida iniciou recentemente a discussão d'este assumpto no qual tomavam parte os mais notaveis engenheiros do Brazil.

tem attrahido a admiração do paiz para este pòvo, modelo de iniciativa, em todos empreendimentos da civilisação.

Affirmando essa verdade dizia um professional de alta competencia no Brazil:—é em S. Paulo que o espirito americano ostenta-se no arrojo das empresas e no esplendor dos resultados. E'ahi que a phrase de Pelletan encontra restricta applicação—*le monde marche* (28).

E nem se diga acrescentamos nós, ser banal tão elevado conceito.

Eis o que lemos algures:—a modestia, qualidade nos individuos, é inadmissivel nas nações. O patriotismo deve sempre vibrar a fibra da vaidade, do amor proprio, da alteneria e jamais a subalternidade nacional. O orgulho de um povo deve ser desenvolvido e propagado. Com esse orgulho superam as nacionalidades crises mortaes. Aviltam-se sem elle. E' meio caminho para a grandeza: uma das azas do progresso e da gloria!

S. Paulo, 3 de Novembro de 1895.

Dr. João Pedro da Veiga Filho

Lente substituto da Faculdade

---

(28) J. Ewbank da Camara «Os caminhos de ferro de S. Paulo» 1894.