UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ALUNO: EDUARDO VIEIRA RABELLO

NUMERO USP: 247281

**TÍTULO: O DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO VISTO POR ADOLPHO
AUGUSTO PINTO ANALISADO SOB AS TEORIAS DE GEORG FRIEDRICH LIST
E JOHN BERNAL**

SÃO PAULO

2007.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

AREA DE CONCENTRAÇÃO: HISTORIA SOCIAL

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE STRICTO SENSU

PROFESSOR ORIENTADOR: SHOZO MOTOYAMA

ALUNO: EDUARDO VIEIRA RABELLO

NUMERO USP: 247281

**TÍTULO: O DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO VISTO POR ADOLPHO
AUGUSTO PINTO ANALISADO SOB AS TEORIAS DE GEORG FRIEDRICH LIST
E JOHN BERNAL**

SÃO PAULO

2007.

ÍNDICE

RESUMO/ABSTRACT	004
PALAVRAS – CHAVE	005
INTRODUÇÃO	006
CAPÍTULO 1 – TEORIAS	010
1ª PARTE	011
2ªPARTE	019
3ªPARTE	031
4ªPARTE	052
5ªPARTE	055
SÃO PAULO	056
RIO GRANDE DO SUL E SANTA CATARINA	061
NORDESTE	063
CONCLUSÃO	064
CAPÍTULO 2 – CENARIO	069
CAPÍTULO 3 – O HOMEM	080
CAPÍTULO 4 – AS FERROVIAS	125
INTRODUÇÃO	126
TABELAS	129
CARÊNCIA GERAL	147
DÍVIDAS	158
TRAÇADO	161
CONCLUSÃO	167
BIBLIOGRAFIA	179

RESUMO

Trata-se de dissertação de mestrado onde se procura dialogar com os autores que elaboraram diversas teorias do desenvolvimento econômico bem como de desenvolvimento da ciência. Para tanto, toma-se o tema do desenvolvimento ferroviário tal como visto por um estudioso que lhe foi contemporâneo, Adolpho Augusto Pinto, como estudo de caso para aquele diálogo.

ABS TRACT

Most authors have written about economic and scientific development. In this essay, we dialogue with some of them to compress it better. For that, we take the railway development in estate of São Paulo, as it was seen by another author, Adolpho Augusto Pinto, as a theme for that discussion.

PALAVRAS – CHAVE

Ferrovia, desenvolvimento, ciência, necessidade, moral

INTRODUÇÃO

Em meados de 2004 ocorreu - nos a idéia de estudar o que havia ocorrido com as nossas ferrovias no decorrer da sua evolução.

Os motivos que nos levaram a isto foram vários: experiências de infância e adolescência, a paixão por tudo que se referisse às “engenhocas” inventadas pelo ser humano (dentre elas, logicamente o trem), o fascínio que sempre tivemos pelo desenvolvimento que experimentávamos em nosso estado de São Paulo, do qual os caminhos – de – ferro tinham sido participantes ativos.

Mas ao lado daqueles fascínios também outro motivo, bem menos brilhante, nos animou: a lembrança – tão viva ainda – do estado lastimável e deprimente em que se encontravam as estradas – de – ferro paulistas dos anos setenta do século passado até hoje.

Sensação que ficava ainda mais terrível se nos aventurássemos a viajar (ou tentar viajar) por elas...

A pergunta não nos saía da cabeça: afinal o que aconteceu?

Das pesquisas preliminares numerosas respostas surgiram descrevendo-nos um quadro muito mais complexo – e, por conseguinte, muito mais fascinante – do que julgávamos existir.

Estas pesquisas nos levaram a apresentar um projeto de pesquisa no tema que, gentilmente aceito pelo nosso orientador Professor Shozo Motoyama, nos proporcionou momentos inesquecíveis de reflexão e estudo, extrapolando de muito a proposta inicial.

Expliquemo-nos melhor.

O entendimento do que aconteceu com as ferrovias do estado de São Paulo acabou por nos enviar ao estudo dos numerosos autores que se consagraram à história do desenvolvimento econômico e científico, seja o do nosso estado, seja do país, seja do mundo.

Destas obras magníficas, cada uma em sua característica, cada uma sua escola teórica, cada uma com sua metodologia, surgiu um caldo de misturas que procuramos – não sabemos se com sucesso – harmonizar.

Afora o estudo sobre o desenvolvimento propriamente dito, nos consagramos ao estudo das ferrovias , tal como era a nossa proposta original.

Infelizmente, questões incontornáveis de tempo nos impediram de fazer o trabalho amplo e consistente que o tema reclamava mas, na tentativa de não perder a profundidade e foco que a pesquisa demandava , optamos por selecionar um autor que tratou do tema das ferrovias em nosso estado e, neste autor, algumas obras e, nestas obras, alguns trechos.

Se erramos em “selecionar demais” restringindo por demasia a amplitude do trabalho , procuramos compensar com uma visão original, ou apenas diferente se se quiser, do que foi analisado.

Caberá ao leitor julgar.

Neste sentido, optamos por selecionar um autor extraordinário – Adolpho Augusto Pinto – que, contemporâneo do surgimento e desenvolvimento ferroviário no Brasil e no estado de São Paulo, pôde, graças ao seu estilo claro , objetivo e elegante , nos dar uma visão esplêndida não apenas dos nossos “caminhos – de – ferro” mas da sociedade em que vivia.

Assim, procuramos não restringir nossa análise as estradas-de-ferro propriamente ditas mas nos servir dela para discutir o próprio conceito de desenvolvimento entre os numerosos autores que tomamos por base.

Desse modo, podemos arriscar a dizer que o título da dissertação bem poderia ser “Conversa com grandes homens e grandes mulheres sobre desenvolvimento”..

De fato, buscou-se , fugindo um tanto do estilo estritamente acadêmico, que achamos correto mas seco e sem emoção, dar uma narrativa o mais próximo do coloquial à nossa pesquisa.

Desta forma, a nossa conversa se desenrolará especialmente com três homens extraordinários: Georg Friedrich List, John Bernal e o já apontado Adolpho Augusto Pinto.

Desta “conversa” veio a luz algumas conclusões que, esperamos, surpreendam o leitor.

Não nos importa tanto que a reação seja positiva ou negativa. Importa-nos mais a reação em si, pois o nosso intuito foi sobretudo instigar e nem tanto obter uma diplomação.

Se este trabalho provocar discussão e debate, o que humildemente esperamos, seu objetivo terá sido alcançado.

O apoio e incentivo do nosso orientador Shozo Motoyama assim como de todos os professores de teoria econômica, de história da ciência e aqueles vinculados ao nosso Centro de História da Ciência da Universidade de São Paulo – do qual o meu orientador, com muita honra, é seu diretor – foi fundamental para esta empreitada.

Nunca será demais lembrar que as qualidades que porventura venham a ser encontradas nesta dissertação devem ser creditadas àqueles queridos mestres, aos quais aproveito a oportunidade para um agradecimento sincero e comovido.

Já as falhas desta dissertação, que com certeza existem, devem necessariamente ser creditadas unicamente a nós.

CAPÍTULO 1: TEORIAS

CAPÍTULO 1

“A economia é uma disciplina que seria uma ciência e, como todos sabem, a ciência avança sempre. Assim, se deixam de lado as monografias e artigos de predecessores. Daí os paradoxos de uma disciplina que estaria sempre atualizada e, no entanto, está sempre redescobriendo as descobertas de ontem – muitas vezes sem se aperceber disso.” (David Landes, “A Riqueza e a Pobreza das Nações”, nota de rodapé, página 215, Capítulo 13 – A Natureza da Revolução Industrial)

“La extensión y el tiempo imponen severas limitaciones. Tênia que escribir un libro, no una enciclopédia, y concluirlo en un numero dado de años. Ambas cosas, y el hecho de que nunca he podido encontrar tiempo para escribir en forma continuada, sino que tência que hacerlo en períodos breves y distanciados, son responsables de algunos de los defectos, que nadie conoce mejor que yo. Sé que la historia está llena de errores y omisiones de detalle que hubieran podido ser corregidos de haber tenido el tiempo y la preparación necesarios para descubrirlos y dedicarme a ello. Espero que los lectores atentos los encuentren sin dificultad y no recusen el conjunto de la obra al descubrir que en algún punto que conocen particularmente bien estoy equivocado. Sin embargo, tengo la esperanza de que dichos errores respecto de los hechos establecidos, al igual que otros resultantes de lacunas en la exposición, no afecten radicalmente la validez de lãs tesis que sostengo. Ningún científico espera, ni puede esperar seriamente, que sus ideas se mantengan a la larga. Lo que

desea, como yo aquí, es hallar relaciones válidas y significativas entre los hechos, incluso si son superadas más tarde, que sirvan de base para la determinación de nuevos hechos y nuevas relaciones.”

(John D. Bernal, Historia Social de la Ciência, Parte I – La ciência en la historia, Prefacio, páginas 11-13)

Primeira Parte

Propõe-se esta dissertação discutir a teoria econômica de Georg Friedrich List bem como a de desenvolvimento da ciência de John Bernal – sem desprezar outros autores que discorreram sobre estes temas – tomando a história do desenvolvimento ferroviário do estado de São Paulo, sob a ótica de outro grande autor, Adolpho Augusto Pinto, como estudo de caso daquela discussão.

Para tanto, optou-se pela análise bibliográfica do tema, consultando não apenas os vários autores que trataram do tema das ferrovias, mas também outros autores que examinaram temas do desenvolvimento econômico, científico e de industrialização.

Prememente se faz a análise da história do desenvolvimento à luz de uma teoria geral com o fim de nos conceder o necessário fundamento teórico para nossa pesquisa.

Neste capítulo examinaremos a teoria proposta por Georg. Friedrich List, no seu livro “Sistema Nacional de Economia Política”, escrito em 1841.

Foi utilizada a versão editada em 1986 pela Editora Nova Cultural, nos seus capítulos 1 a 36., Livros 1 a 4.

Segundo aquele autor, a doutrina econômica dominante na ocasião era a chamada doutrina do livre comércio que preconizava a liberdade de comércio entre as nações como o sistema “natural” e condizente com o desenvolvimento geral dos povos.

De fato, a países como a Inglaterra de então parecia razoável a aplicação daquela doutrina pois, tudo levava a crer, ao observá-la, que ao livre comércio devia-se o seu desenvolvimento.

No entanto, chamou a atenção de List que o mundo encontra-se dividido em nações , não considerando estas nações umas as outras em pé de igualdade ou com justiça de forma que , na prática, não existe uma doutrina econômica que leve em consideração a humanidade como um todo e sim o interesse de cada nação de per si.

Isto leva à constatação de que a doutrina do livre comércio é defendida por algumas nações posto a elas interessar esta defesa em detrimento de outras nações, uma vez que cada nação apresenta um desenvolvimento econômico diferenciado da outra.

A doutrina do livre comércio, portanto, detém um viés que List chama de cosmopolítico (posto englobar a humanidade inteira, desconhecendo que ela é dividida em nações com desenvolvimentos e interesses diferentes), enquanto que ele defende, ao revés, uma doutrina de economia política, isto é, uma doutrina defensora de que a humanidade é – gostemos ou não – dividida em nações e que é necessária uma gradação do protecionismo dependendo da situação econômica de cada nação para se alcançar o desenvolvimento.¹

A partir daí, no se meu modo de ver, o autor enumera os fatores que proporcionaram, o sucesso e o fracasso de cada nação na sua história econômica. Para tanto, introduz na teoria econômica, variantes como a história, o povo, a legislação, os costumes, etc, para explicar o que leva uma nação ao desenvolvimento ou à estagnação.

Leva ao sucesso segundo List:

- 1) Um espaço geográfico propício, com clima ameno, solo fértil e abundância de matérias – primas;
- 2) uma esquadra naval forte;
- 3) a união das cidades e estados em uma única nação de modo a propiciar maior força;
- 4) a importação de técnicos e artífices estrangeiros;
- 5) intervenção do Estado garantindo, através de boas leis, a proteção à indústria e ao comércio;

Leva , por sua vez, ao fracasso:

- 1) a falta de unidade política da nação ;
- 2) o clericalismo;
- 3) o surgimento de outras nações mais poderosas e unidas;
- 4) o tamanho diminuto da nação;
- 5) a falta de meios de transporte eficientes;

¹ Página 89, List, obra citada;

6) a escravidão;

7) a falta de instituições livres e eficientes;

List interliga cada fator a outro de forma que, em havendo ou não um deles, necessariamente sua existência ou ausência repercute nos demais de forma a que os fatores componham um todo senão homogêneo, ao menos harmonioso.

Afora os fatores acima, o autor concede uma idéia de como se deve encarar o protecionismo, ou seja, como deveria ser administrada a proteção alfandegária aos produtos que uma nação produz, em contraste com os produtos de outra nação que tencionam entrar em seu mercado:

1) deve-se conceder, um primeiro momento, liberdade total de comércio entre as nações, sem qualquer proteção alfandegária, posto ser benéfica, a seu ver, esta liberdade nos primeiros anos da existência de uma nação;

2) no entanto, após ter atingido um certo grau de poder e riqueza, deve a nação instaurar forte política protecionista, posto já ter absorvido a técnica e o conhecimento embutidos nos produtos dos outros povos e, tendo desenvolvido seus próprios produtos, urge protegê-los da concorrência externa;

3) mas, uma vez atingida a supremacia, ou seja, uma vez que a nação encontra-se segura de seu conhecimento e de um parque manufatureiro forte, convém que retorne ao livre comércio, pois a política protecionista, excluindo toda concorrência com outras nações, estimularia a indolência de seus cidadãos;

4) Ressalva, entretanto, que não haverá política boa o suficiente que possa fazer uma cidade ou um Estado pequeno concorrer com vantagem contra uma nação inteira.

Resta claro, portanto, que o autor, após esboçar uma “teoria da dependência” onde menciona os fatores do sucesso e do fracasso de uma nação, elabora uma outra teoria, onde, superadas ao menos as três primeiras etapas acima, a nação alcançaria, com sucesso, seu desenvolvimento.

List também elenca diversos aspectos em que, a seu ver, a “escola” do livre comércio peca por uma interpretação enviesada do que seja desenvolvimento.

Por exemplo, na confusão que faz entre a teoria das forças produtivas e a teoria dos valores concedendo maior valor à segunda que à primeira quando deveria ser o oposto pois, de nada vale possuir riqueza se não se possui a

força de produzir objetos de valor superior ao daqueles que se consome, ou , em outras palavras, de nada vale deter bens primários de grande valor se não se detém o know-how para transforma-los e aperfeiçoa-los em produtos de valor agregado.²

Assim, tais forças produtivas se consubstanciariam, dentre várias, no cultivo das ciências, da música, das artes, no culto à lei e à justiça, etc, defendendo o autor , conseqüentemente, a introdução da indústria manufatureira como um fator indutor de tais forças produtivas.³

Conseqüência óbvia de seu pensamento, censura fortemente a exportação de matérias – primas pois estas retornam com o valor agregado dos produtos manufaturados importados – anulando o lucro da matéria – prima exportada - , impedindo ademais o surgimento de manufaturas no país exportador, privando, outrossim, este país daquelas matérias – primas essenciais que poderiam abastecer suas indústrias para a fabricação de seus próprios bens manufaturados.⁴

Sublinha também o benefício que redundaria para a agricultura a criação de indústrias manufatureiras pois estas provocariam um maior consumo de bens agrícolas, aumentando, por conseguinte, os lucros da agricultura, não apenas no tocante à produção mas também no que concerne ao valor da própria terra.⁵

Logo, consoante as “fases” de desenvolvimento que apregoa, List advoga um protecionismo gradual, medido de acordo com o grau de espírito empreendedor que vai penetrando no país, isto é, da abertura total ao investimento estrangeiro passando à imposição de taxas protecionistas à medida em que a população vá absorvendo o conhecimento e a cultura mais adiantadas de forma a proteger mais e mais as manufaturas que forem surgindo no país receptor. Prega, do mesmo modo, que a manufatura deve ser iniciada com produtos de consumo geral e não de luxo, por exigirem menor conhecimento técnico e capital monetário.⁶

Adiciona a necessidade de continuidade administrativa dos governos , preferindo esta continuidade aos sobressaltos de um bom governo seguido de um ruim, que destrua tudo o que o governo anterior fez , citando vários exemplos históricos na sua obra como fundamento desta tese .⁷

² página 97, List, obra citada e ver também Landes, David, mais adiante;

³ páginas 106, 139 , 140, 203, 204 e 205, List, obra citada e ver também, Landes, David, mais adiante;

⁴ página 149, List, obra citada;

⁵ páginas 164, 165 e 166, List, obra citada;

⁶ páginas 207 e 209, List, obra citada e ver também Landes, David, mais adiante;

⁷ página 224, List, obra citada e ver também Landes, David, mais adiante;

Um dado extremamente importante salientado por List diz respeito ao tratamento dispensado não apenas às nações inimigas mas também às “amigas” da potência manufatureira.

Uma vez atingida a supremacia, a nação manufatureira concede às nações que se insurgem contra ela toda sorte de pressões , citando o autor o bloqueio marítimo como um exemplo disto.

Quanto às nações “amigas” a potência manufatureira se permite invadir seu mercado com seus produtos industrializados, com o fim de impedir que estas nações, assim como as inimigas, desenvolvam suas próprias manufaturas.

Não hesita, do mesmo modo, a potência manufatureira em utilizar-se do contrabando para colocar seus produtos manufaturados nos mercados dos outros países, caso não consiga um tratado que assim o permita de forma legal.

Os países do “centro” também não titubeiam em fazer uso dos aspectos ideológico e propagandístico de suas idéias no intuito de , desconhecendo as diferenças entre as nações, pregar aos demais países seu interesse (interesse político) como se fosse o interesse geral (interesse cosmopolítico) , através de palestras e conferências de “autoridades” e “teóricos” enviados a estas outras nações para convencê-las do acerto das suas posições.⁸

Já foi observado pelo autor que a escravidão é causa do fracasso das nações que a adotaram em alcançar o desenvolvimento. No entanto, coloca que a libertação dos escravos – tema dominante na época de sua obra: 1841 – deveria ser acompanhada de educação e de uma absorção econômica do ex - escravizado ao mercado de trabalho e não como desejava a Inglaterra – potência manufatureira na ocasião – com uma abolição pura e simples que visava atingir sobretudo a produção de produtos agrícolas das Américas em detrimento da produção que a Índia – então sua colônia – lhe proporcionava, embora defendesse a abolição sob o manto da filantropia e da civilização.⁹

À teoria desenvolvimentista de List seguem-se várias teorias que examinam a história do desenvolvimento econômico, social e científico não somente do Brasil, mas também dos países de colonização ibérica nas Américas como também dos diversos países “centrais” onde o desenvolvimento nas características apontadas por List teria acontecido de forma mais latente.

⁸ páginas 248, 249, 256 e 257 , List, obra citada e ver também Landes, David, mais adiante;

⁹ páginas 278 e 279, List, obra citada

Em sintonia com o que propõe esta dissertação, se analisará, em um primeiro momento e neste capítulo, a forma como se processou o desenvolvimento das diversas nações que, juntamente com Espanha e Portugal, começaram a despontar no cenário político mundial a partir do século XVI bem como se procurará situar o desenvolvimento brasileiro dentro do contexto de “Terceiro Mundo” posição esta na qual o Brasil – convencionalmente - é colocado.

Após, examinando o Brasil de per si, se buscará estudar a gênese de nosso desenvolvimento econômico, a saber, dos meados do século XIX, mais propriamente desde a década de 1850 – década da inauguração da primeira ferrovia no país – até 1916, data-limite da última obra de Adolpho Augusto Pinto a servir de fonte a esta dissertação.

Assim, repita-se, neste primeiro capítulo se buscará dar um painel o mais amplo possível das diversas teorias de desenvolvimento pensadas aqui e lá fora se buscando encontrar seus pontos de contato com a teoria geral defendida por Georg Friedrich List , de maneira a propiciar não apenas um arcabouço teórico homogêneo para o desenrolar da pesquisa como também se desenhar o cenário em que se desenrolou o surgimento e desenvolvimento ferroviário nos séculos XIX e início do XX.

Segunda Parte

No que concerne ao exame desta parte, iremos nos valer de duas obras:

1) David Landes, “A Riqueza e a Pobreza das Nações – Por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres” , de 1999;

2) e a de Vânia Lomônaco Bastos e Maria Luiza Falcão Silva, “Para entender as economias do Terceiro Mundo”, de 1995;

Em sua extensa obra, David Landes percorre a história do desenvolvimento de praticamente todas as nações hoje existentes, procurando situa-las não apenas em seus contextos econômicos mas também culturais ou, como prefere o autor, “civilizacionais”.

Não se trata aqui de se fazer um estudo aprofundado de sua obra nem tampouco se busca questiona-la ou ratifica-la. Trata-se antes, conforme já mencionado, de tomar aqueles aspectos de seu trabalho que corroboram (ou não) a teoria de Georg Friedrich List, tomada como norteadora desta pesquisa.

São varas as passagens em que se pode observar que o autor quase que reproduz a teoria listiana, como quando defende a visão desenvolvimentista de Max Weber na sua obra “A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo”, assim como a cultura de um povo como “o” fator determinante do progresso.

“Duas características especiais dos protestantes refletem e conformam essa ligação. A primeira era a ênfase sobre a instrução e a cultura, tanto para moças quanto para rapazes.(...)”¹⁰

“(...) Não é a falta de dinheiro que impede o desenvolvimento. O maior impedimento é o despreparo social, cultural e tecnológico – a falta de conhecimentos e de

¹⁰ Ver páginas 196 e 197, obra citada;

competência técnica. Em outras palavras, a falta de talento e de capacidade de usar o dinheiro.”¹¹

“Se aprendemos alguma coisa através da história do desenvolvimento econômico, é o fato de a cultura ser a principal geradora das suas diferenças (Max Weber estava certo quanto a isso) (...)”¹²

“(...) a luta pela autonomia intelectual remonta aos conflitos medievais sobre a validade e autoridade da tradição. O ponto de vista dominante da Europa era o da Igreja Romana – uma concepção de natureza definida pelas Escrituras e mais harmonizada com a sabedoria dos antigos do que por ela modificada. Grande parte disso encontrou definição na Escolástica, um sistema de filosofia (incluindo a filosofia natural) que estimulou um sentimento de onipotência e autoridade.

(...)

Na Europa, entretanto, o alcance da Igreja estava limitado pelas pretensões rivais das autoridades seculares (César contra Deus) e pelo fogo lento mas inexaurível das dissensões religiosas que vinham de baixo. Essas heresias podem não ter sido iluminadas em questões intelectuais e científicas, mas abalaram a crença na unicidade do dogma e, ao fazê-lo, promoveram implicitamente a novidade.”¹³

“A única instituição coesa que poderia ter exercido influência suficiente para alterar a situação: a igreja católica, tinha todo o interesse na manutenção do status quo. Era proprietária de vastíssimas terras e sua riqueza era como uma reluzente maçã de inveja e discórdia. (...) O seu clero, letrado

¹¹ Ver páginas 300 a 302, obra citada;

¹² Ver página 584, obra citada;

¹³ Ver páginas 222 a 225, obra citada;

num oceano de ignorância, agarrava-se tenazmente a privilégios legais e civis que remontavam aos tempos medievais. (...) O problema estava no fato de ela ver qualquer novidade intelectual e política como subversiva. Um punhado de liberais acreditou em belas frases de efeito e desejou atrair o povo para o presente. Boa parte da sua energia política era consumida numa contínua guerra com o clero.”¹⁴

Também no instante e que cita a Inglaterra e o tipo de “sociedade ideal” para o progresso econômico e tecnológico:

“A questão é que a Grã-Bretanha possuía as qualidades essenciais, as potencialidades; mas fez-se a si mesma, convertendo tudo isso em realizações concretas. Para entendê-lo, cumpre levar em conta, além das vantagens materiais (outras nações estavam também favoravelmente dotadas para a indústria mas demoraram muito tempo em seguir a iniciativa britânica), os valores não – materiais (cultura) e instituições.”

(...)

Tal sociedade possuiria também o gênero de instituições políticas e sociais que favorecem a realização desses objetivos mais ambiciosos; por exemplo:

1. Garantiria os direitos de propriedade privada, a melhor para encorajar a poupança e o investimento;
2. Garantiria os direitos de liberdade pessoal – garantias contra abusos da tirania e contra a desordem privada (crime e corrupção);
3. Imporia a obediência aos direitos de contrato, explícitos e implícitos;
4. Proveria à instalação de um governo estável, não necessariamente democrático, mas ele próprio dirigido por

¹⁴ Ver páginas 352 e 353, obra citada;

regras de conhecimento público (um governo mais de leis do que de homens). Se democrático, isto é, baseado em eleições periódicas, a maioria vence mas não viola os direitos da minoria derrotada; ao passo que os perdedores aceitam sua derrota e aguardam que uma nova oportunidade se lhes ofereça nas urnas da próxima vez;

5. Dotaria o governo de sensibilidade para ouvir queixas e fazer correções.

6. Providenciaria um governo honesto, de modo que os agentes econômicos não sejam estimulados a obter vantagens e privilégios dentro ou fora do mercado. Em jargão econômico, não devem existir brechas para alcançar favores e posições.

7. Providenciaria um governo moderado, eficiente e não ganancioso.”¹⁵

E no momento em que sublinha (mais uma vez) a cultura como fator determinante do progresso das nações e indica – tal como List – um dos modos pelos quais outras nações buscavam ter conhecimento dos “segredos” que os britânicos detinham:

“Instituições e cultura primeiro: a seguir, o dinheiro; mas, desde o princípio e cada vez mais, o fator essencial e recompensador cabe ao conhecimento.

A primeira medida para adquirir os “segredos” das tecnologias britânicas era enviar emissários – agentes treinados para observar, relatar e aliciar artesãos experientes (...)”¹⁶

Examina ainda a forma como o Japão se desenvolveu, tocando no aspecto do chamado “comércio livre” e das barreiras não – tarifárias e da mencionada “vantagem comparativa”, temas tão examinados por List:

¹⁵ Ver páginas 241 a 243 , obra citada

¹⁶ Ver página 309, obra citada;

“O Japão acompanhou esse movimento no sentido de um comércio mais livre, mas nenhum país foi tão eficiente em impor barreiras não – tarifárias. Tornou-se lendária a inventiva da pertinácia nipônica. Bastões de beisebol eram perfurados à chegada para ter a certeza de que eram de madeira maciça. (...) Automóveis eram desmontados e verificados por dentro e por fora antes de poderem ser vendidos a consumidores. (...)”

(...)

Essa política mercantilista gerou indignação entre os “parceiros comerciais e perplexidade entre os economistas. Não entendem os Japoneses que semelhante política é um empobrecimento deliberado de sua própria população, que assim paga muito mais pelo que compra? Ninguém chamaria tolos aos Japoneses mesmo que ocasionalmente cometessem algum equívoco. Será que não entendem a vantagem comparativa? Não sabem que o comércio livre promove o crescimento e a riqueza?

A essas indagações teóricas, os Japoneses respondem que a finalidade da política econômica não é a de preços baixos e distribuição com desconto. O objetivo é garantir uma sólida parcela do mercado, crescente capacidade de produção, poder industrial e militar. Os produtores são mais importantes que os consumidores. Qualquer um pode comprar, mas nem todos conseguem produzir. Se as pessoas gastam menos agora, poupam mais (cerca de um terço do rendimento). Os seus filhos terão mais e o Japão será mais forte.”¹⁷

“Mais uma vez na Grã-Bretanha, como alhures, a promoção industrial também adotou a forma de defesa contra a concorrência de fora. A história ulterior de compromisso britânico com o livre comércio (mais ou menos do século XIX até 1930) tende a obscurecer a anterior e muito mais extensa

¹⁷ Ver páginas 533 e 534, obra citada;

prática de nacionalismo econômico, quer através da proteção tarifária, quer por regras discriminatórias de navegação mercante (os navigation acts). Teóricos da economia argumentaram com veemência que tais interferências no mercado afetam a todos. Subsiste o fato de que os mais fortes defensores do livre comércio da história – a Grã-Bretanha vitoriana, os Estados Unidos pós – Segunda Guerra Mundial – fossem obstinadamente protecionistas durante suas próprias etapas de crescimento. Não façam como eu fiz: façam como eu posso permitir-me fazer agora. O conselho nem sempre cai bem.”¹⁸

E, finalmente, citando a Alemanha dos tempos de List como exemplo de nação que não seguiu os “conselhos” de “eruditos” e “autoridades” da vantagem comparativa, tal como é tão frisado por Georg List em sua obra:

“(...) Um economista desapaixonado pode argumentar que as nações não competem entre si como as grandes companhias, ou que a perda de mercados de exportação e empregos não faz diferença assim tão grande para um país rico como os Estados Unidos; ou que os entraves às importações não promoverão a produtividade nem elevarão o padrão de vida doméstico, ou que a perda de empregos em ramos que deixaram há muito de ser “vantajosos” será compensada pela criação de outros empregos em outras áreas. Esses raciocínios e astúcias não ajudarão os trabalhadores e sindicatos, intimidados pela ameaça de emigração de empregos. Nem confortarão alguém que perde um lugar e deve aceitar algo menos satisfatório e menos bem pago, ou que se encontra naquela idade crepuscular que torna inviável a própria idéia de começar tudo de novo.

¹⁸ Ver páginas 296 e 297, obra citada;

Ainda muito mais vexatória são as cínicas demissões que levam as pessoas a alegrar-se diante da perspectiva de automóveis e aparelhos de televisão mais baratos; que deixaram de estar ao seu alcance, e induzem-nas a procurar emprego plantando soja ou prestando assistência a contas bancárias. Isto, recorde-se, é uma repetição do conselho que John Bowring deu aos estados membros da Zollverein alemã em 1840; plantem trigo e vendam-no para comprar produtos britânicos. Esse foi um sublime exemplo de bom senso econômico; mas a Alemanha teria ficado mais pobre se o seguisse. A vantagem comparativa de hoje, como vimos, pode não ser a de amanhã (...)" (grifos meus) ¹⁹

Vânia Lomonaco Bastos e Maria Luiza Falcão Silva, por seu turno, apontam, a meu ver, certas características do desenvolvimento que levam, ainda que indiretamente, a List:

Na América Latina, as interpretações das causas do subdesenvolvimento desenvolveram-se em torno da CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina – criada ao final da década de 1940. Nomes expressivos do pensamento econômico – social brasileiro estiveram ligados à CEPAL : Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares, Fernando Henrique Cardoso, Carlos Lessa, A. Barros de Castro, José Serra, entre outros.

Contrapondo-se à idéia de que as causas do subdesenvolvimento são os obstáculos internos, as análises da CEPAL destacaram as relações entre países, baseando-se na concepção do sistema centro – periferia. O centro era constituído pelos países tecnologicamente avançados. Os países produtores e exportadores de matérias – primas constituíam a periferia, conectadas ao centro.

¹⁹ Ver página 590, obra citada;

Um dos expoentes da CEPAL foi Raúl Prebisch, economista argentino cujos trabalhos concentravam-se principalmente nos efeitos do comércio internacional e tiveram grande repercussão. Prebisch argumentava que a evolução das relações de trocas no comércio internacional no século XX não se conformava com os postulados da teoria das vantagens comparativas, defendida pela teoria econômica dominante. Durante a Grande Depressão, os preços das exportações de produtos agrícolas declinaram mais acentuadamente que os preços dos produtos manufaturados, e os países exportadores de produtos primários passaram a enfrentar dificuldades crescentes para importar os manufaturados de que necessitavam. (grifo meu)

(...)

A partir da constatação da deterioração dos termos de intercâmbio, desenvolveu-se o argumento de que a industrialização dos países periféricos poderia reverter a situação. A industrialização deveria iniciar-se com a produção dos bens que eram importados e para os quais havia mercado consumidor. A estratégia recomendada era, então, um processo de industrialização pela substituição de importações. Uma vez iniciada, a industrialização reduziria a dependência com relação aos manufaturados exportados pelo centro, aumentaria o emprego e a renda interna, expandindo o mercado interno, os benefícios do progresso técnico na produção de manufaturados seriam mantidos no próprio país. A industrialização era, assim, o único meio de que dispunham os países periféricos para captar parte dos frutos do progresso técnico e elevar progressivamente o nível de vida da população.

Essa estratégia, contudo, seria impraticável se os bens manufaturados pudessem ser importados livremente. A competição com as indústrias do centro, maiores e utilizando tecnologias mais avançadas, inviabilizaria as novas indústrias da periferia. A solução era controlar as importações, a fim de abrir o

caminho para as indústrias domésticas dos países pobres. Em outras palavras, era necessário adotar políticas protecionistas, para restringir as importações e estimular a produção interna.

(...)

Contudo, ao contrário do que esperavam seus formuladores, a estratégia da industrialização via substituição de importações não foi suficiente para superar o subdesenvolvimento. Na década de 1960, a CEPAL começou a detectar a crise do processo. Como apontaram vários autores, a industrialização ocorrida na periferia fez com que a importação de bens de consumo fosse substituída pela importação de capital e de bens necessários para produzir os bens de consumo, sem eliminar a dependência. A estrutura da produção manufatureira passou a ser organizada para produzir bens de consumo e o setor exportador tradicional foi deixado para “produzir”, por meio das exportações, os bens de investimento a serem importados. As economias tornaram-se mais dependentes, mais vulneráveis e mais instáveis.

De acordo com algumas interpretações, o “fracasso” ocorrera porque a estrutura social dos países periféricos inibira os efeitos do investimento. A distribuição desigual da renda e da terra reduzira o tamanho do mercado doméstico, tornando-o insuficiente para sustentar a demanda e eliminando o incentivo ao crescimento da produção. O baixo poder de barganha dos trabalhadores, resultante principalmente do excesso de oferta de mão – de – obra, atuava no sentido de aumentar a concentração da renda e reduzir o mercado consumidor interno, constituindo um obstáculo à expansão da população.

(...)

Não obstante sua contribuição, essas teorias não ficaram imunes às críticas. (...)

Autores posteriores alegaram ainda que a ênfase nas relações externas obscurece as contradições internas, que

deixam de ser consideradas. Em geral, a transferência de excedente gerado nos países periféricos é analisada, mas as condições internas que possibilitam essa transferência não são devidamente consideradas.”²⁰

“(…) é a industrialização desejável? (…) Por enquanto, porém, cabe assinalar que as evidências empíricas mostram que há uma conexão entre industrialização e padrão de vida. Em um país industrializado, os trabalhadores produzem mais bens e serviços por hora de trabalho, porque contam com maior volume de máquinas e equipamentos para auxiliá-los no esforço produtivo; por essa razão, o padrão de vida tende a ser mais elevado do que numa economia pré-industrial.”²¹

Em 1990, várias economias classificadas como “em desenvolvimento” já preenchem as condições para serem consideradas industrializadas, mesmo adotando-se o critério mais restritivo proposto por Sutcliffe: China, Índia, Argentina, Chile, Colômbia, Peru, Brasil, República da Coreia, México, Uruguai, Cingapura e Hong Kong. (…)

(…) atualmente é errôneo pensar no Terceiro Mundo simplesmente como um conjunto de economias não – industrializadas, especializadas na produção de produtos primários. Também aqui não se pode imaginar uma situação homogênea entre os países do Terceiro Mundo. Muitos atingiram, nos últimos anos, um grau de industrialização bastante elevado, embora outros tenham permanecido como economias dedicadas principalmente às atividades primárias tradicionais.

²⁰ Ver páginas 175 a 179, obra citada;

²¹ Ver página 195, obra citada;

A negação do rótulo de “país não – industrializado”, contudo, não significa que tenham sido superadas as condições adversas que afligem as populações desses países, ou que o padrão de vida tenha-se tornado comparável ao dos países ricos. Isso sugere que o processo de industrialização experimentado em alguns países do Terceiro Mundo foi diferente daquele que ocorreu naqueles que hoje compõem o grupo de países ricos. Sugere, ainda, que a industrialização, embora desejável, não é, por si só, suficiente para eliminar a distância entre ricos e pobres.”²²

Resume-se aqui, nestas considerações das autoras, todo o problema, a nosso ver, com a teoria da CEPAL e com a sua congênere, a “dependentista” pois, se é verdade que exista uma dependência envolvendo um centro e uma periferia, também é verdade que esta dependência só existe, ou existe fundamentalmente, em função de características internas de cada país, que proporciona esta dependência.

Outrossim, ressaltam bem as autoras que a industrialização, sozinha, - tal como foi apontado por List em sua obra – não garante o desenvolvimento, pois, conforme se verá do mesmo modo em outros autores, a industrialização só será eficaz enquanto promotora do progresso se acompanhada de diversos outros fatores tais como mencionados por List, caso contrário, ela será uma ilusão uma vez que o povo não detendo o conhecimento e a tecnologia que a fez surgir, está condenado a depender destas variáveis vindas de outros povos, perpetuando, assim, sua dependência.

Logo, a explicação do “fracasso” da industrialização nos países periféricos dada pelos cepalinos seria apenas parcial uma vez que a história do desenvolvimento de outros países, demonstra que eles também iniciaram de uma estrutura concentradora de renda e de excesso de mão – de – obra e nem por isso, deixaram de se desenvolver, justamente porque a sociedade – e não somente seus governos – adotaram uma teoria geral desenvolvimentista como a de List, abandonando doutrinas como a da vantagem comparativa bem como seguiram os

²² Ver página 197, obra citada;

demais preceitos da doutrina listiana, a despeito de serem do mesmo modo explorados, em certo momento, por nações estrangeiras.

Terceira Parte

Pode-se iniciar a análise especificamente da realidade brasileira com obras tais como:

- 1) a de José Honório Rodrigues, “Conciliação e Reforma no Brasil”, de 1965;
- 2) a de Richard Graham, “Grã – Bretanha e o Início da Modernização do Brasil”, de 1973 ,
- 3) a de Nícia Vilela Luz, “A luta pela Industrialização do Brasil, 1808 a 1930, de 1975 ,
- 4) a de João Manuel Cardoso de Mello, “ Capitalismo Tardio”, de 1986;
- 5) a de Maria da Conceição Tavares “Da substituição de importações ao capitalismo financeiro. Ensaio sobre Economia Brasileira” de 1973;
- 6) a de Wilson Suzigan, “Indústria Brasileira: origens e desenvolvimento” , de 1986 (onde o autor faz numerosas menções a A. O. Hirschman e M. Watkins, citados na bibliografia que acompanha este trabalho);
- 7) a de Caio Prado Junior e sua “História Econômica do Brasil”., de 1978;
- 8) o artigo de autoria de Albert Fishlow, “Origens e conseqüências da substituição de importações no Brasil”, in Flávio Rabelo Versiani & José Roberto M. de Barros (org.)

“Formação Econômica do Brasil: a experiência da Industrialização”, coletânea de artigos de 1977;

9) o estudo de Raul Prebisch, “Estudo Econômico da América Latina 1949” , in Estudio económico de América Latina, 1949(E/CN. 12/164/Ver.1), Nova York, 1951 e, finalmente,

10) também de Raul Prebisch, o ensaio “O Desenvolvimento Econômico da América Latina e alguns de seus Problemas Principais” de 1949 , in Cinquenta Anos de Pensamento na Cepal, Ricardo Bielschowsky (org.) , Volume 1, Cofecin – Cepal, Ed. Record – RJ/SP, 2000;

11) finalmente se utilizará novamente da obra de David Landes, acima citada, no que concerne especificamente ao “modelo sul – americano” (Capítulo 20), por referir-se diretamente ao Brasil em vários momentos;

Pela capacidade de síntese das diversas teorias que procuram explicar o desenvolvimento industrial brasileiro, vale a pena se iniciar com Wilson Suzigan.

Segundo as palavras do autor:

“Podem-se identificar quatro interpretações principais a respeito do desenvolvimento industrial brasileiro a partir de uma base agrícola – exportadora: 1) a “teoria dos choques adversos”; 2) a ótica da industrialização liderada pela expansão das exportações; 3) a interpretação baseada no desenvolvimento do capitalismo no Brasil (ou o “capitalismo tardio”); 4) a ótica da industrialização intencionalmente promovida por políticas de governo. A primeira argumenta que a industrialização começou como uma resposta às dificuldades impostas às importações pelos choques da Primeira Guerra Mundial, da Grande Depressão da década de 1930 e da Segunda Guerra Mundial. A ótica da industrialização liderada pela expansão das

exportações, por outro lado, pressupõe a existência de uma relação linear entre a expansão do setor exportador (principalmente café) e a industrialização; de acordo com esta interpretação, o crescimento industrial ocorria durante períodos de expansão das exportações (principalmente café) e era interrompido pelas crises no setor exportador, as guerras e a Grande Depressão da década de 1930. A interpretação baseada no “capitalismo tardio” propõe que o crescimento industrial deu-se como parte do processo de desenvolvimento do capitalismo no Brasil. De acordo com essa escola de pensamento, a acumulação de capital industrial ocorreu juntamente com a acumulação de capital no setor exportador (café) nos períodos de expansão das exportações. Neste sentido, esta interpretação poderia ser confundida com uma “versão dialética” da industrialização liderada pela expansão das exportações. Contudo, ela difere desta última ao propor uma relação não – linear (ou “contraditória”) entre o setor exportador (café) e a indústria de transformação : ao mesmo tempo que a expansão da economia cafeeira estimulava o crescimento industrial, também impunha limites a esse crescimento. Argumenta-se que a acumulação de capital industrial era limitada porque estava subordinada à acumulação de capital no setor exportador, e esta última, por sua vez, estava subordinada à acumulação de capital nos países centrais e à respectiva divisão internacional do trabalho. Além disso, afirma-se que a relação entre o setor exportador (café) e a indústria de transformação era contraditória de duas outras maneiras: primeiramente diz-se que os choques adversos de crises no setor exportador e da Primeira Guerra Mundial estimularam o crescimento da produção industrial com base em capacidade de produção instalada em períodos anteriores de expansão de exportações; e, em segundo lugar, a política econômica sob a égide do capital cafeeiro por vezes favorecia a acumulação do capital industrial. Finalmente, a quarta interpretação das origens do

desenvolvimento industrial brasileiro, embora reconheça um mercado para produtos manufaturados, enfatiza o papel de políticas deliberadas do governo para promover o desenvolvimento industrial, especialmente proteção aduaneira e concessão de incentivos e subsídios à indústria.”²³

E ainda, segundo o mesmo autor:

“As origens do desenvolvimento industrial brasileiro poderiam também ser interpretadas nos termos da “teoria do crescimento econômico induzido por produtos básicos” (Watkins (1963)), ou da “abordagem dos linkages generalizados ao desenvolvimento” (Hirschman (1981, pp. 59-97)) (...)

(...) Ela descreve o processo de desenvolvimento econômico no período de crescimento voltado para exportação, ou a experiência de crescimento de um país novo a partir de um produto básico de exportação, nos termos dos efeitos de encadeamento (linkage effects) ou dos efeitos de expansão (spread effects), derivados das exportações de produtos básicos. Uma vez que se trata da economia de país periférico (ou de um país novo) , as condições econômicas internacionais e a posição subordinada do país na divisão internacional do trabalho são dadas. Assim, o principal determinante da potência de um produto básico para gerar efeitos de encadeamento ou de expansão é a natureza desse produto, ou seja, sua capacidade de induzir investimentos no mercado interno através da demanda de fatores e insumos intermediários para a sua produção da possibilidade de processamento ulterior do produto básico, e da distribuição da renda proveniente da expansão do produto básico de exportação (...)

A essência do processo pelo qual a expansão das exportações induz o investimento em outras atividades da economia doméstica é o efeito de encadeamento. Nas palavras de Hirschman (1981, p. 75) “...O desenvolvimento é

²³ Páginas 21 e 22, Wilson Suzigan, obra citada;

essencialmente o registro de como uma coisa conduz a outra, e os linkages são esse registro, de um ponto de vista específico. Eles enfocam certas características inerentes às atividades produtivas já existentes numa determinada época. Estas atividades, devido às suas características, impulsionam ou, mais modestamente, convidam alguns agentes econômicos a iniciar novas atividades. Sempre que isto ocorre há um linkage entre a atividade existente e a nova atividade...” Esses efeitos de encadeamento são classificados em três tipos diferentes: os linkages de produção, os de consumo (ou de demanda final) e os fiscais. Além disso, Hirschman (1981) introduziu um conceito de linkage generalizado, dividido em duas grandes categorias: interno (inside linkage) e externo (outside linkage) (...)

Os de produção são os conhecidos linkages para frente e para trás, originalmente descritos por Hirschman (1961, cap. 6). Em termos da teoria do produto básico, os linkages para trás medem “...A indução a investir na produção doméstica de insumos, inclusive bens de capital, para o setor exportador em expansão “ (Watkins (1963, p. 145)). Em virtude das “dificuldades para dar o salto tecnológico” os linkages para trás são mais efetivos “quando necessidades de insumos envolvem recursos e tecnologias que permitem a produção doméstica” (...) Watkins menciona como o mais importante exemplo de linkage para trás “...A construção de sistemas de transportes para coleta do produto básico, pois isto pode ter poderosos efeitos adicionais de expansão”. Os linkages para a frente, por outro lado, medem a indução a investir em atividades econômicas que usam o produto do setor exportador como insumo (...) (grifo meu)

O linkage de consumo (ou demanda final) é o equivalente do fenômeno descrito por Hirschman (1961, cap. 7) como “a dinâmica do “engolir”, através da industrialização, de sucessivas categorias de importação em expansão no decurso do crescimento voltado para exportação” (...) Em termos de

teoria do produto básico, o linkage do consumo mede “... A indução a investir em indústrias domésticas produtoras de bens de consumo para os fatores empregados no setor exportador. Seu principal determinante é o tamanho do mercado doméstico, o qual por sua vez depende do nível de renda – agregada e média – e sua distribuição” (...) A distribuição da renda gerada pela produção e exportação do produto básico determinará, portanto, os gastos de consumo. O linkage de consumo “...Tenderá a ser tanto maior quanto mais elevada a renda média e mais eqüitativa a sua distribuição” (...) Geralmente os gastos de consumo são orientados para as importações, as quais, à medida que vão se tornando elevadas, tendem a ser substituídas pela produção doméstica, de acordo com a dinâmica do “engolir” de Hirschman.

O linkage fiscal ocorre quando o Estado cobra impostos sobre a renda gerada pelas exportações do produto básico e canaliza os recursos assim obtidos para financiar investimentos em outros setores da economia (...) O linkage fiscal pode ser direto – quando o Estado tem meios de cobrar impostos diretamente sobre a renda do setor exportador – ou indireto – quando o Estado não pode, por razões políticas, taxar diretamente a renda do setor exportador e, ao invés, cobra direitos aduaneiros sobre as importações (...)

Finalmente, esses linkages, como já mencionado, são classificados por Hirschman (1981, pp. 75-83) em dois tipos generalizados: o interno – que compreende as situações em que as novas atividades econômicas induzidas pelos linkages são empreendidas pelos “mesmos agentes econômicos que já estão envolvidos na atividade econômica existente” (produto básico de exportação) – e o externo – que ocorre quando as novas atividades são empreendidas por estrangeiros ou pelo Estado.

Todos os linkages podem ser internos ou externos, com exceção do linkage fiscal, o qual é externo por definição (...) ²⁴

Como se verá , não poderá este trabalho prescindir da visão das diferentes escolas citadas por Suzigan, para se ter um panorama o mais abrangente e completo possível do desenvolvimento econômico brasileiro – a que está umbilicalmente ligado o surgimento e desenvolvimento das ferrovias no país. No entanto, repita-se, se tomará os aspectos destas escolas que coincidem com a teoria geral escolhida como norte para este projeto, isto é, a teoria desenvolvimento de Georg Friedrich List uma vez que , acredita-se , esta teoria apresenta a vantagem de focar a sociedade como um todo: através não apenas de seus aspectos puramente econômicos, mas também culturais, políticos e sociais, posto que, na nossa crença, todos estes aspectos estão indiscutivelmente ligados.

Retornando , W. Suzigan defende a escola dos “linkages” para frente e para trás, aceitando a tese de que o desenvolvimento industrial do Brasil iniciou-se por estímulo do setor exportador (café) em um primeiro momento para logo depois ir adquirindo , a pouco e pouco, uma dinâmica própria, fruto do crescente mercado interno para bens manufaturados, até conquistar sua “independência” do setor exportador (café) na década de 30. ²⁵

O interessante de sua análise reside no enfoque que concede ao gasto público como promotor do desenvolvimento , através da construção de ferrovias, portos e melhoramentos urbanos, a despeito da indústria, em sua visão, não ter contado com uma política tarifária efetiva e coerente que lhe proporcionasse proteção efetiva e constante. ²⁶

Observa-se já neste ponto a ausência dos “bons governos” e mesmo de uma continuidade de política de proteção que , caso presente, teria então atendido a um dos requisitos desenvolvimentistas preconizados por Georg List. ²⁷

Já na visão de Nícia Vilela Luz em uma economia voltada “para fora”, ou seja, dependente da exportação de produtos agrícolas e matérias – primas (no caso brasileiro, representado pelo café) , dificilmente se poderia pensar em uma tarifa protecionista voltada às manufaturas nacionais pois esta poderia ocasionar uma retaliação por parte das nações das quais dependíamos para exportar nosso

²⁴ Páginas 66 a 69, Wilson Suzigan, obra citada;

²⁵ Páginas 71 , 72, 120 a 122, Wilson Suzigan, obra citada;

²⁶ Páginas 120 s 122 . 247 a 249, Wilson Suzigan, obra citada;

principal (para não dizer o único) produto de exportação, ou seja, o café.²⁸. Ademais, segundo aquela autora, era interesse de nossas elites cafeeiras uma taxa cambial baixa para tornar o café cada vez mais barato perante os importadores estrangeiros mas, contrapartida a esta taxa de câmbio baixa, ficavam as importações de máquinas para nossas indústrias (os chamados “bens de capital”) muito encarecida, impossibilitando, muitas vezes, a sua aquisição para nosso incipiente parque industrial.

Conseqüência disso, a indústria nacional só contava com favores esporádicos do governo e , em muitos lugares só sobrevivia devido à carência de comunicações com o exterior, uma vez não serem servidas certas regiões de estradas de ferro, de modo que os produtos manufaturados ingleses não alcançavam o mercado “cativo” destas empresas manufatureiras nacionais.

Finalmente, Nícia Vilela Luz afirma que somente nas crises esporádicas do café lembrava-se das indústrias nacionais como fator de possível “equilíbrio” de nossa balança de pagamentos, o que denotava a falta de um planejamento de médio e longo prazo para o setor. Outrossim, a proteção tarifária de que gozavam era anárquica²⁹, fruto muito mais da sanha fiscalista do Estado que de um desejo real de proteção.

Em linha não muito distinta da de Nícia Vilela Luz segue a análise de J.M. Cardoso de Mello. onde – citando os estudos da CEPAL para a América Latina - conclui, em linha também não diferente da de List, que a industrialização incrementa o setor primário da economia mas, por outro lado, este mero incremento do setor primário não repercute necessariamente na industrialização.³⁰

Ressalta o autor a problemática do descompasso científico-tecnológico entre as chamadas “economias de centro” e as “periféricas” que importam ciência e tecnologia muitas vezes em descompasso com as suas reais necessidades , sofrendo, por conseguinte, os reflexos em sua economia desta importação acrítica que, precisamente por ser tecnologia de alto custo, exige das

²⁷ Ver nota 7 acima;

²⁸ Ver também , mais adiante neste capítulo, a opinião de Richard Graham sobre a influência inglesa no desenvolvimento do Brasil, obra citada;

²⁹ Tal como defendido por Wilson Suzigan, anteriormente mencionado neste capítulo;

³⁰ Páginas 14 e 15, J.M.Cardoso de Mello, obra citada;

frágeis economias agro- exportadoras inversões de escala impossíveis de serem por elas atingidas , ou atingidas a um custo que inviabilizaria suas implantações.³¹

Outrossim, critica o autor as doutrinas que não atentam para os aspectos sociais e políticos envolvidos na implantação da industrialização latino-americana, que, no seu entender, não conseguiu – justamente por não levar em conta estes aspectos – cumprir as promessas de desenvolvimento que trazia em seu bojo.

Desta maneira, coincide seu raciocínio com o de List³², para quem, se a industrialização seria a solução, o seria precisamente porque acompanhada de um desenvolvimento geral da sociedade nos campos da educação, cultura e saúde, fatores estes ausentes nas nações latino – americanas, não apenas no período enfocado por este trabalho mas, de certa forma, até hoje.³³

Seja lá como for, o autor defende a tese, quase que unânime entre os demais, de que o desenvolvimento industrial se deu atrelado ao desenvolvimento da cultura do café, sendo os custos de transporte um dos fatores cruciais àquele desenvolvimento.³⁴

Já no pensamento de Maria da Conceição Tavares sobressai a análise que faz do papel dos setores exportadores e importadores nas economias chamadas “centrais” e nas denominadas economias “periféricas”. Em outras palavras, tal como nestas últimas, nas primeiras também o setor externo se pauta como fator propiciador de divisas ao país mas com uma diferença fundamental: enquanto que nos países centrais há a diferença de que o investimento é autônomo e acompanhado de inovações tecnológicas, nas denominadas “economias periféricas” este investimento inexistente.³⁵

Este estado de coisas tinha por consequência o fato dos países “centrais” necessitarem apenas importar a parcela dos bens naturais e matérias – primas que não produziam internamente , enquanto produziam os bens manufaturados suficientes não somente para seu consumo interno mas também para exportarem para as nações da “periferia”. Restava, assim, às economias “periféricas” ficarem não apenas privadas dos seus bens naturais como ainda

³¹ Páginas 17 a 20 e 93 a 95, 111, 112, 114 e 115. J..M. Cardoso de Mello, obra citada;

³² Seu raciocínio também coincide com o de Caio Prado Jr, conforme se verá mais adiante neste capítulo;

³³ Página 23, J.M. Cardoso de Mello, obra citada;

³⁴ Páginas 63 a 67 , 100, 101, 105 , 106, 143 a 145, 147, 148. J. M. Cardoso de Mello, obra citada;

³⁵ páginas 29 e 30, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

inundadas de produtos manufaturados das economias “centrais” além de terem de importar os outros bens naturais e matérias – primas de que não dispunham, sendo que, resultado desta situação, não somente se impedia a “periferia” de desenvolver sua própria indústria como, pior ainda, esta importação de tecnologia e bens manufaturados ocorria, não raramente, com o único intuito de facilitar cada vez mais o escoamento de suas matérias-primas para o exterior, privando cada vez mais o país “periférico” dos seus únicos bens de troca.³⁶

Maria da Conceição Tavares observa do mesmo modo o equívoco da expressão “substituição de importações” ao apontar que tal processo foi sempre imposto por restrições externas³⁷ e nunca desejado ou planejado pelo país que passou a “substituir suas importações” notando ainda que, não raro, para se “substituir” um produto era obrigado o país a importar ainda mais bens de capital e produtos intermediários para conseguir a famosa “substituição”, agravando-se, dessa forma, ainda mais a dependência externa.³⁸

De qualquer modo, analisa a autora os fatores que deveriam ser levados em consideração para um exame mais acurado do chamado processo de “substituição de importações”, tal como se deu em nosso país.

Seriam eles, no seu entender:

- 1) a dimensão e a estrutura dos mercados nacionais,
- 2) a natureza da evolução tecnológica e
- 3) a constelação de recursos produtivos.

Evidente que em uma sociedade escravocrata, onde praticamente só havia senhores e escravos, muito pouco espaço havia para algo a que poderia chamar de “mercado nacional”. Conseqüência desta estrutura social, a péssima (para não dizer inexistente) distribuição de renda impede que “plantas” industriais com uma tecnologia minimamente mais aprimorada se fixem no país uma vez não existir mão – de – obra qualificada e muito menos mercado consumidor que

³⁶ página 31, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

³⁷ Tese também advogada, com ligeiras modificações, por Albert Fishlow. Ver mais adiante neste capítulo;

³⁸ páginas 38 a 41, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

justifique o investimento feito³⁹. A propósito da tecnologia, convém se ressaltar que a importação de tecnologia feita das economias “centrais” o é de know how pensado e planejado para aquelas economias e não para a nossa, resultando disso toda sorte de problemas de implantação e de custos de manutenção de um parque industrial que aqui decidisse se fixar⁴⁰. Finalmente, se os recursos produtivos existem (como carvão e ferro, por exemplo), além de estarem dispersos no território nacional, são, muitas vezes, de extração difícil e qualidade duvidosa.⁴¹

Aponta também M. C. Tavares como a “absorção tecnológica” se deu, no caso das nossas economias primário – exportadoras, nas atividades ligadas diretamente à exportação – pense-se inevitavelmente em nosso sistema ferroviário – pois só estas atividades poderiam “pagar” com a sua eficiência, as tecnologias incorporadas. No entanto, como estas atividades encontram sua renda vinculada à economia exportadora, tendem com o tempo, e mediante as crises sucessivas desta economia, a ficarem defasadas tecnologicamente, sendo continuamente superadas por outras tecnologias. Assim, setores que foram, nas palavras da autora, dinâmicos e eficientes no passado, podem aproximar-se do “primitivo”, se não se atualizam tecnologicamente.⁴²

A possível superação deste problema seria o país permitir o investimento externo mas acompanhado da vinda de técnicos e artesãos estrangeiros, consoante a primeira fase do desenvolvimento listiano, buscando no investimento alienígena um repasse de conhecimento para o desenvolvimento manufatureiro interno e não como um facilitador para o escoamento da riqueza nacional para as outras nações.

Agrega a autora à sua análise o diagnóstico de como a concentração perversa de renda acaba não permitindo que mesmo setores “modernos” da economia – para usar as suas palavras – consigam “contaminar” os setores arcaicos uma vez que, por serem “modernos”, tendem a preservar a renda que lhes é dirigida, impedindo outros setores de se desenvolverem para tanto⁴³

³⁹ Opinião também de Caio Prado Jr. Ver mais adiante neste capítulo;

⁴⁰ Problema já apontado por João Manuel Cardoso de Mello anteriormente, neste capítulo;

⁴¹ Páginas 47 a 53, 113, 114, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

⁴² Páginas 182 a 184, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

⁴³ Páginas 185 a 188, Maria da Conceição Tavares, obra citada; Ver também, mais adiante neste capítulo, a opinião de José Honório Rodrigues sobre a “conciliação” que permeou nossa classe política, com o intuito unicamente de afastar a massa trabalhadora do acesso político e econômico do país. José Honório Rodrigues, “Conciliação e Reforma no Brasil”, 1965;

Isto é, à falta de uma teoria geral de desenvolvimento que permeie toda a sociedade, cada setor econômico passa a pensar por si e em si, não se ocupando dos demais extratos sociais, que são encarados como “inimigos” posto que, desenvolvidos, poderiam se tornar não aliados no desenvolvimento geral do país, mas concorrentes dos produtos do outro setor econômico⁴⁴.

De todo modo, M.C. Tavares reforça a idéia de que o próprio setor exportador, com todas as suas contradições, e graças à abundância de terras ótimas para o cultivo do café, tornou possível a diversificação econômica do país ao propiciar renda para a inversão, quando de suas crises, no investimento interno, ainda que – repita-se - sob as contradições apontadas.⁴⁵

Analizando o desenvolvimento brasileiro por outro viés, Caio Prado Jr aponta o início da fase moderna do Brasil com a abolição do tráfico negreiro em 1850, fato que desencadeará poderoso fluxo de investimentos no país, a despeito da especulação financeira que se registra.⁴⁶

Nada melhor, neste momento, que transcrever as palavras do autor referente às contradições que, desde a sua gênese, apresentava o processo “desenvolvimentista” que se iniciava:

“ Quem não fosse escravo e não pudesse ser senhor, era um elemento desajustado, que não se podia entrosar normalmente no organismo econômico e social do país. Isto que já vinha dos tempos remotos da colônia, resultava em contingentes relativamente grandes de indivíduos mais ou menos desocupados, de vida incerta e aleatória, e que davam nos casos extremos nestes estados patológicos da vida social: a vadiagem criminosa e a prostituição. Ambos se disseminavam largamente em todas as regiões de certa densidade demográfica. A indústria nascente, para que o trabalho escravo mostrar-se-á desde logo ineficaz, encontrará naqueles setores da população um largo, fácil e barato suprimento de mão – de – obra. E será esta a origem do proletariado industrial brasileiro, o

⁴⁴ Esta tese também será defendida por Warren Dean, em obra citada na segunda parte deste capítulo, mais adiante;

⁴⁵ Páginas 99 a 103, Maria da Conceição Tavares, obra citada;

⁴⁶ Páginas 192 e 193, Caio Prado Jr, obra citada;

que explicará no futuro muito das suas características e da sua evolução.

(...) Mantivera-se a estrutura legada pela colônia em que domina uma atividade produtiva assente no trabalho escravo e voltada inteiramente para uns poucos gêneros agrícolas destinados à exportação. Nisto se concentrava e disto dependia ainda a vida do país, apesar de todas as transformações operadas. Continuava assim a não sobrar margem apreciável para outras atividades; sem contar que em particular as manufaturas dependiam de condições e habilitações técnicas que a rudimentar e primitiva comunidade escravocrata brasileira não estava em condições de proporcionar. Faltava sobretudo o que a moderna indústria fabril e mecanizada exige como condição essencial de vida: um mercado amplo e em contínua expansão, o que as condições sociais e econômicas da grande massa da população brasileira não podia oferecer. Não era assim possível às manufaturas nacionais concorrerem com a importação estrangeira proveniente de indústrias altamente desenvolvidas, em constante e acelerado progresso. Era a esta que caberia satisfazer às necessidades limitadas do país; as manufaturas indígenas só excepcionalmente estariam em condições de supri-las.

A economia brasileira estava assim presa num círculo vicioso de que somente transformações futuras de vulto a poderiam livrar: ela se fundava e hauria suas forças precisamente naquilo que constituía sua fraqueza orgânica, a grande lavoura produtora de gêneros de exportação. Se era nesta que se baseavam a riqueza e a produtividade nacionais, era ela também, em última análise, a responsável pelas acanhadas perspectivas do país. Disfarçava-se momentaneamente esta profunda contradição graças ao virtual monopólio, de que gozava o Brasil, da produção de um gênero

cuja procura nos mercados internacionais não cessava de expandir: o café.”⁴⁷

Ressalta Caio Prado Jr a precariedade de nossas finanças, sempre dependentes de “sangue alheio” para se sustentar, onde , não raro, para saldar um empréstimo, era feito outro...daí - conforme suas palavras – os sobressaltos de nossa economia e a permanente precariedade de nosso “desenvolvimento” onde, ao mesmo tempo em que surgiam dúzias de empresas, outras dúzias faliam...⁴⁸

A despeito disso, a indústria nacional consegue dar seus primeiros passos fruto da combinação das tarifas alfandegárias - cobradas muito mais para fazer face às necessidades de recursos do Estado do que por um plano consciente de proteção à indústria - , de mão-de-obra barata e da crescente necessidade de produtos manufaturados por parte de nosso mercado consumidor⁴⁹

Caio Prado Jr, aponta , outrossim, a imigração – com a inserção do trabalhador europeu, detentor de uma habilitação técnica muito superior ao do brasileiro recém-saído da escravidão – e a I Guerra Mundial , como outros fatores que ajudaram na industrialização do país.⁵⁰

Entretanto, a carência de capitais e a eterna dependência das políticas do estado fará de nossa indústria – no dizer do autor – uma simples empresa de “ajuntamento de peças” quando não produtora de bens de baixa qualidade, atendendo a um mercado interno que recorre a ela por falta de outras opções...⁵¹

O único setor da indústria que poderá se chamar de sólido será o das subsidiárias de grandes empresas estrangeiras (nenhum paralelo com o que ocorre hoje em nosso país...) que desde o início do século XX começam a se instalar no Brasil para montarem aqui seus produtos manufaturados.⁵²

Assim, assiste-se aqui ao início da primeira fase do desenvolvimento listiano, em que o investimento estrangeiro é convidado a vir para o país com o fim – nunca plenamente alcançado entre nós – de aqui permanecer e de

⁴⁷ Páginas 198 e 199, Caio Prado Jr, obra citada; Ver também as notas anteriores, onde o pensamento do autor coincide, em muitos pontos, com o dos demais;

⁴⁸ Páginas 200 e 201, Caio Prado Jr, obra citada;

⁴⁹ Páginas 258 e 259, Caio Prado Jr, obra citada; Ver notas anteriores sobre o pensamento dos demais autores, coincidentes em vários aspectos com o enfoque de Caio Prado Jr.;

⁵⁰ Páginas 259 e 260, Caio Prado Jr, obra citada;

⁵¹ Páginas 262 a 264, Caio Prado Jr, obra citada;

aqui desenvolver a economia, repassando a tecnologia e a cultura que fizeram a grandeza das nações de onde provém.

Não diferindo substancialmente, Albert Fishlow , por sua vez, entende que a industrialização brasileira deveu-se aos seguintes fatores:

- 1) ao crescimento do mercado e da renda⁵³;
- 2) às restrições às importações devido a Primeira Guerra⁵⁴;
- 3) à expansão monetária provinda especialmente do período do “Encilhamento”⁵⁵;
- 4) às oscilações da taxa de câmbio, por um efeito já mencionado por outros autores⁵⁶, em que, quando baixa, encarecia as importações, fazendo com que o mercado consumidor se voltasse ao mercado interno mas, quando em alta, se tornava as importações de produtos de consumo interessantes, também fazia com que as indústrias nacionais pudessem importar bens de capital para sua equipagem. Do mesmo modo, uma taxa de câmbio, favorável ao nosso principal produto de então – o café – proporcionava a renda necessária ao mercado interno, incrementando o primeiro fator já indicado⁵⁷ e, finalmente,
- 5) o autor indica o aumento da produtividade interna de nossas indústrias como mais um fator do seu crescimento, posto ser, no seu entender, uma das explicações plausíveis ao atendimento da demanda interna por produtos manufaturados quando estes não podiam ser adquiridos no exterior.⁵⁸

Por outro lado, Fishlow minimiza o papel do Estado como promotor da industrialização, ao advogar a tese de que as tarifas protecionistas, apesar de altas em certo período, nunca tiveram o condão, por si mesmas, de

⁵² Páginas 266 e 267, Caio Prado Jr, obra citada;

⁵³ Página 11 , Albert Fishlow, obra citada;

⁵⁴ Páginas 11, 17 e 19, Albert Fishlow, obra citada;

⁵⁵ Página 11, Albert Fishlow, obra citada;

⁵⁶ Ver notas anteriores;

⁵⁷ Páginas 12, 14, 17 e 25, Albert Fishlow, obra citada;

⁵⁸ Página 16, Albert Fishlow, obra citada;

impedir a importação de bens de consumo, devendo a restrição mais aos fatores acima mencionados que a qualquer política planejada do Estado.⁵⁹

Nota-se aqui como falta um dos requisitos listianos do desenvolvimento, a saber, “bons governos e boas leis” ou, em outras palavras, um planejamento do Estado no intuito de prover a industrialização do país com fortes bases econômicas e tecnológicas.

De qualquer forma, reafirmando o explanado acima, a indústria brasileira carecia, ainda na década de 20 do século passado de uma maior sofisticação, sendo quase que totalmente voltada aos produtos de consumo, sofrendo, ainda, da concorrência dos produtos importados - mesmo que fossem de consumo corrente - e das oscilações da política do café.⁶⁰

Já Raul Prebisch, em seu “Estudo Econômico da América Latina (1949)” (in Estudio económico de América Latina, 1949(E/CN. 12/164/Ver.1), Nova York, 1951), menciona um trecho que, pela sua significação, parece tirado da obra de Georg Friedrich List.

Vale a pena transcreve-lo:

“A indústria, com efeito, encerra um elemento dinâmico que a produção primária não possui em grau comparável. Esta, como indica seu nome, abrange as primeiras etapas do processo produtivo, enquanto a indústria compreende as etapas subseqüentes. Justamente por essa posição relativa das duas atividades, o aumento da atividade industrial fomenta a atividade primária, a qual, por sua vez, não tem o poder de estimular a atividade industrial. Quando os empresários da indústria, impelidos pelas forças comuns da economia ou por fatores extraordinários dos tempos de guerra, propõem-se elevar a produção, eles aumentam a demanda de produtos primários, e o lucro maior daí resultante serve para instigar os empresários da periferia a aumentarem a produção primária. Em contrapartida, o aumento espontâneo desta última não traz em

⁵⁹ Páginas 15, 19 e 25, Albert Fishlow, obra citada;

⁶⁰ Páginas 19, 23, 24 e 25, Albert Fishlow, obra citada; Ver também a opinião de Caio Prado Jr, já citado neste capítulo, e de Warren Dean, em sua obra analisada mais adiante;

si uma elevação da demanda industrial que seja capaz de absorve-lo (...).

O que acabamos de dizer permite-nos compreender melhor como, quando não existe correspondência entre um aumento da produção periférica, proveniente do crescimento da população ou do maior progresso técnico, e um aumento igual da demanda de produtos primários do centro, debilita-se a posição em que se encontra a periferia para resistir à pressão das forças que tendem a lhe retirar uma parte do fruto de sua própria produtividade.”

(página 147, Parte “Nova etapa do progresso técnico”, obra citada)

Desse modo, ratificando List, Prebisch constata que a industrialização é “o” fator que estimula o desenvolvimento econômico e não apenas a agricultura, por mais dinâmica e eficiente que seja, mesmo porque, seu dinamismo e eficiência – consoante, mais uma vez, List – está em razão direta da demanda industrial, seja interna , seja externa.⁶¹

Os países, portanto, que detêm um desenvolvimento industrial não somente estimulam sua atividade primária como estimulam a dos países que não o detêm, sendo, por conseguinte, - caso clássico do Brasil no período estudado - , dependentes daqueles para o seu desenvolvimento econômico.

No entanto, Raul Prebisch demonstra a grande complexidade que envolve a industrialização – e o desenvolvimento econômico dela resultante – nos países da periferia pois a estes cabe a missão de absorver e criar a técnica industrial suficiente para tornar seus produtos aceitos e competitivos mas, dada a rapidez do aprimoramento desta técnica bem como a alta produtividade dela decorrente nos países de centro, os da periferia sempre encontram-se defasados em relação àqueles, tanto mais porque o incremento técnico exige uma poupança e uma demanda (sempre exígua , dada a baixa produtividade resultante de técnicas defasadas⁶²) que países como o Brasil não têm, pelo motivo mesmo que, por

⁶¹ Ver também página 166, Raul Prebisch, obra citada;

⁶² Páginas 167 , 168 e 169, Raul Prebisch, obra citada; Observar como o autor analisa a questão ao discorrer, à página 169 , sobre as vantagens, em termos de custo, da adoção de maquinaria tecnologicamente avançada nos

dependerem dos mercados consumidores centrais para seus produtos primários, acabam transferindo seus poucos recursos àqueles países.⁶³

O problema acima assume especial gravidade quando se lembra que a demanda por produtos industrializados do “centro” não encontra nos países periféricos um mercado consumidor que pague o suficiente para satisfazer sua demanda no que resulta, por um lado, no encarecimento cada vez maior daqueles produtos industrializados e, por outro, na transferência de recursos para adquirir, cada vez mais, aqueles mesmos produtos, agravando, ainda mais, a transferência para os países de centro da poupança que seria tão cara aos países periféricos para o seu desenvolvimento.⁶⁴

O autor também chama a atenção para a questão do aperfeiçoamento da mão – de – obra local pois aduz que , embora a introdução de maquinário atualizado e eficiente seja importante, tão valioso quanto isto é capacitar a mão – de – obra autóctone para manuseá-lo convenientemente, sendo mais uma vez forçoso se recordar – conforme se observará várias vezes neste capítulo - como o empresariado nacional e mesmo o Estado Brasileiro tantas vezes negligenciou este item, descurando uma das premissas listianas de se importar técnicos e artífices não para substituir a mão – de – obra local mas para treina-la, capacitando-a para a absorção tecnológica.⁶⁵

Em seu ensaio “O Desenvolvimento Econômico da América Latina e alguns de seus Problemas Principais” de 1949 (in Cinquenta Anos de Pensamento na Cepal, Ricardo Bielschowsky (org.) , Volume 1, Cofecin – Cepal, Ed. Record – RJ/SP, 2000) , Raul Prebisch é ainda mais enfático na questão do atraso a que estão submetidos os países de produção primária que dependem da demanda dos países industrializados para conseguir alguma renda:

“(...) desde os anos 1870 até antes da Segunda Guerra Mundial a relação de preços moveu-se constantemente contra a produção primária. É lamentável que os índices de preços não

países de centro em comparação com a relativa desvantagem que representaria esta mesma adoção, nos países periféricos, dados os regimes salariais das massas trabalhadoras de ambos, o que representaria um problema a mais para aqueles últimos países;

⁶³ Páginas 157, 163 a 167, 173, 174, Raul Prebisch, obra citada;

⁶⁴ Páginas 176 e 177, Raul Prebisch, obra citada;

⁶⁵ Páginas 175 e 176, Raul Prebisch, obra citada; Ver também a opinião de Caio Prado Jr, já exposta anteriormente e de Warren Dean, em obra a ser analisada mais adiante;

reflitam as variações de qualidade ocorridas nos produtos finais. Por isso não foi possível leva-las em conta nestas considerações. Nos anos 1930, só era possível comprar 63% dos produtos finais da indústria adquiríveis nos anos 1860 com a mesma quantidade de produtos primários; ou seja, necessitava-se, em média, de 58,6% mais produtos primários para comprar a mesma quantidade de artigos finais da indústria. A relação de preços, portanto, moveu-se de forma adversa à periferia, ao contrário do que teria acontecido se os preços houvessem declinado de acordo com a redução de custos provocada pelo aumento da produtividade”

(página 82, Introdução, obra citada)

Desnecessário alongar-se mais sobre as considerações do autor sobre como se desenvolve uma economia baseada na renda gerada pela exportação de produtos primários em confronto com outra, baseada na exportação de produtos manufaturados e as conseqüências inevitáveis de um e outro sistema.

David Landes, por sua vez, ressalta, também impregnado de List, que:

“(...) a recém – independente América Latina viu poucas mudanças econômicas. Tal como antes, os setores vitais eram a mineração (ouro, prata, cobre), a agricultura, a pecuária, a silvicultura. O objetivo: produzir um excedente que pudesse ser negociado contra manufaturas estrangeiras. Pouco era feito em favor da indústria e pouca indústria era criada. Como qualquer bom economista clássico britânico teria aconselhado, essas inábeis entidades políticas ficaram com a vantagem comparativa. (...)”

Assim, as nações da América do Sul continuaram a ser, depois da independência, o mesmo que eram antes: dependências econômicas das nações industriais avançadas (...) Estrangeiros construíram caminhos – de – ferro

e instalações portuárias, com a finalidade principal de dar vazão aos excedentes do interior (tal como na Índia). Os estrangeiros emprestavam dinheiro a elevadas taxas de juros a regimes pobres (...). Os estrangeiros construíram arsenais e fábricas e dirigiram-nos. Naturalmente foram responsabilizados por todas as deficiências dessas economias. Essa cultura do ressentimento, parcialmente justificada, mas dogmaticamente exagerada, piorou tudo. Encheu de ideologia a política econômica, converteu questões práticas em questões de princípios.” (grifo meu)

“Os primórdios industriais da América do Sul não geraram uma revolução industrial. Nem mesmo a construção de caminhos – de – ferro alcançou esse efeito. Algumas coisas tinham de ser feitas no próprio país: as máquinas tinham de ser abastecidas e reparadas, por exemplo. Mas essas oficinas ativeram-se à manutenção, quase nunca se atreveram a iniciar uma manufatura própria. (...) Era tudo muito racional: a vantagem comparativa fazia com que fosse mais fácil e mais barato comprar no estrangeiro. (grifo meu)

O problema com tal racionalidade é o fato de o bom senso de hoje poder ser o erro de amanhã. O desenvolvimento é um longo processo: a lógica é curta. A teoria econômica é estática, baseada nas condições do dia. O processo é dinâmico, baseando-se na abstinência de hoje chegar à abundância de amanhã. Algumas coisa nunca acontecerão se ninguém tentar fazer com que elas aconteçam. Se os Alemães tivessem escutado John Bowring – esse extraordinário economista itinerante lamentou que os Alemães, esses insensatos, quisessem fabricar ferro e aço em vez de continuar a cultivar trigo e centeio, e a comprar à Grã-Bretanha os seus artigos. Se lhe tivessem dado ouvidos, teriam agradado aos economistas e colocado Portugal, com o seu vinho, cortiça e

azeite, como o genuíno modelo de uma economia racional. Também teriam acabado por certo, um bocado mais pobres.”⁶⁶

“O fracasso do desenvolvimento latino – americano, ainda pior quando posto em contraste com o da América do Norte, foi atribuído por estudiosos locais e simpatizantes estrangeiros aos malefícios de nações mais fortes e mais ricas. Essa vulnerabilidade foi rotulada de “dependência” , subentendendo-se um estado de inferioridade em que um país não controla o seu destino e apenas faz o que lhe é ditado por outros. Seria desnecessário dizer que esses outros usam a sua superioridade para transferir o produto das economias dependentes, tal como procediam os antigos governantes coloniais (...)”

As teses dependentistas vicejaram e gozaram de prestígio na América Latina (...). No entanto, são más para o esforço e para o moral. Ao instigarem uma mórbida propensão para atribuir as culpas a todos menos àqueles que as denunciam, essas doutrinas promovem a impotência econômica. Mesmo que fossem verdadeiras, seria preferível arquivá-las.”⁶⁷
(grifo meu)

⁶⁶ Ver páginas 352 a 354, obra citada;

⁶⁷ Ver páginas 369 e 370, obra citada;

Quarta Parte

Saindo dos estudos de cunho propriamente econômico e adentrando no exame de nossa vida política - com seu conseqüente reflexo no desenvolvimento do país – José Honório Rodrigues diagnostica uma elite que sempre procurou “conciliar para evitar as reformas”, ou seja, não tivemos (como não temos até hoje) bons governos – como preconizava List – que garantam as “instituições livre e eficazes” , como parte dos fatores que levam um país ao desenvolvimento. Temos antes , desde a nossa independência, um acerto entre as elites econômicas da nação com o intuito de alijar o povo das decisões posto que se fecham em si mesmas , devolvendo ao povo não o máximo de justiça possível , mas, o “máximo de injustiça suportável”.

Não há e não houve partidos no Brasil, porque não há contradição real entre aqueles que os dirigem, antes há, como já dito, a conciliação de seus interesses, em detrimento do país.

Da mesma forma, esta mesma elite se mancomuna com o investimento estrangeiro , porque ela também lucra muito com esta aliança, ainda que, muitas vezes, esta união represente mais prejuízo que lucro ao país, uma vez ficarmos subjugados aos serviços e produtos que as potências alienígenas jogam em nosso mercado, em prejuízo dos serviços e da produção nacionais. ⁶⁸

Examinando ainda esta influência estrangeira no Brasil, Richard Graham, por seu turno, demonstra o caráter contraditório do investimento estrangeiro tal como pode bem ser observado no exemplo das inversões inglesas no Brasil.

Bons governos, proteção à manufatura, produção de obras e propaganda do livre comércio que, à altura do seu desenvolvimento industrial, só poderia beneficiar aos ingleses, métodos nem sempre lícitos de inserção e pressão sobre as nações “amigas” e guerra ou ameaça de guerra e retaliação sobre as

⁶⁸ Páginas 113 a 131, 165, 178, 179, 183 a 188, 194, 196 a 200, 205, 207, 208, 212, 218 a 221, 238, 242, 243, José Honório Rodrigues, Obra citada; Ver também notas anteriores, especialmente a de número 29;

nações inimigas, faziam o rol, muito resumido aqui, de todos os recursos que o Reino Unido lançava mão para dominar o mundo e lucrar mais.⁶⁹

No entanto, é forçoso se reconhecer que os ingleses detinham uma competência e uma técnica que os brasileiros, infelizmente, não possuíam no século XIX.

Assim, não fica difícil se crer que, de acordo com as palavras de List e conforme já mencionado em outras partes deste capítulo, estivesse o Brasil passando pela primeira de suas “fases” de desenvolvimento, em que convinha o livre comércio com a Inglaterra posto o nosso país justamente carecer de tudo, tendo, por este motivo, de abrir suas portas à maior potência manufatureira da época no intuito de, quem sabe paulatinamente, absorver sua cultura para, em um segundo momento, já contando com uma infra-estrutura e com uma tecnologia próprias, proteger suas indústrias (2ª fase do desenvolvimento listiano).

Dessa forma, não se pode negar que, naquela ocasião, sem os ingleses não seria possível planejar, construir e manter muito da infra-estrutura implantada em nosso país, desde estradas – de – ferro até serviços de água e esgoto, afora os serviços de transporte marítimo e crédito que também eram fornecidos por eles.

No entanto, também deve-se reconhecer que os ingleses se valeram muitas vezes do tráfico de influência, da pressão diplomática, da difusão de obras de livre comércio e mesmo da fraude para manter a economia brasileira totalmente nas suas mãos, sufocando qualquer tentativa do país de se libertar do jugo da importação de bens de sua fabricação e produção, desde alimentos a produtos manufaturados.

Assim, consoante o observado por List, tudo valia perante as nações “amigas” para a potência manufatureira atingir seus objetivos...⁷⁰

Seja como for, se a industrialização brasileira não surgiu por causa dos ingleses mas foram eles – a despeito deles próprios muitas vezes – um dos seus promotores.

Foi consequência do investimento inglês, através não apenas da infra-estrutura implantada aqui e do crédito ofertado, mas também de algumas de suas idéias e mesmo da mão – de – obra especializada que trouxeram para cá,

⁶⁹ páginas 11 a 13, Richard Graham, obra citada;

⁷⁰ páginas 31 a 41, 45 a 70, 79 a 90, 94, 102, 106 a 117, 129 a 145, Richard Graham, obra citada;

que os brasileiros, desejando imitá-los, começaram a se interessar pela industrialização e procuraram imbuir-se de um espírito empresarial e profissional, buscando apoio governamental às suas iniciativas, criando cada vez maior aversão à escravidão e passando a sociedade a ser cada vez mais secularizada. Assim, foi a influência britânica, no entender de Richard Graham, um componente fundamental para o desenvolvimento do Brasil.⁷¹

⁷¹ páginas 146 a 148, 193 a 195, 213 a 219, 222, 225 a 231, 239, 242 a 249, 252, 253, 256 a 258, 261 a 266, 281, 282, 287, 310, 311, Richard Graham, obra citada; Ver também notas anteriores e especialmente Nícia Vilela Luz, em obra já aqui analisada;

Quinta Parte

Passemos agora ao exame de obras que tratam mais detalhadamente do desenvolvimento do país região a região, de maneira a detalhar ainda mais o exame de nosso desenvolvimento.

Este “bloco” tem como obras norteadoras:

1) a de Warren Dean e sua obra “A industrialização de São Paulo”, de 1971;

2) a de Wilson Cano, com “ Raízes da Concentração Industrial em São Paulo”., livro de 1977;

3) obra de Sandra Jatahy Pesavento, “A burguesia gaúcha”, livro de 1988, e , finalmente.

4) a Tese de Doutorado defendida perante a Universidade de São Paulo por Maria Luiza Renaux Hering, “Colonização e Indústria no Vale do Itajaí”, de 1985;

Iniciaremos nosso “bloco” examinando a economia paulista, através das obras de Warren Dean e Wilson Cano.

Posteriormente, partiremos para a análise das economias gaúcha e catarinense, respectivamente com Sandra Jatahy Pesavento e Maria Luiza Renaux Hering.

Finalmente, fecharemos de novo com Wilson Cano na parte da mesma obra de sua autoria onde ele analisa o desenvolvimento da região Nordeste do Brasil.

SÃO PAULO

A primeira (e quiçá a principal) característica do início da industrialização de São Paulo, segundo Warren Dean, residiu - como sempre - no fato da sua dependência da procura por café no mercado externo ou, se se preferir, em outras palavras, na dependência da exportação de um produto agrícola para as potências manufatureiras.⁷²

O lucro advindo da exportação do café era reinvestido em infraestrutura urbana (saneamento básico, pavimentação, construção civil), em meios de transporte (estradas – de ferro) e em incipientes manufaturas (especialmente as têxteis) de forma a, mais e mais, aumentarem os lucros.⁷³

Da mesma forma, devido ao fim do tráfico negreiro e à baixíssima força de reprodução e de consumo dos escravos restantes, foram os cafeicultores obrigados a - para continuar expandindo a lavoura cafeeira - promover a imigração de trabalhadores, principalmente os europeus (italianos, espanhóis e portugueses especialmente)⁷⁴.

Warren Dean coloca que, graças à crescente imigração e a um incremento progressivo da taxa geral de natalidade, devido às melhorias nas infraestruturas urbanas das cidades, aumentou-se o contingente demográfico, aumentando-se, por conseguinte, a demanda por bens de consumo.⁷⁵

Dean ainda salienta que o contingente imigratório era formado por trabalhadores europeus acostumados com um nível de consumo bem superior ao do escravo e, por este motivo, não apenas queriam manter seu nível de consumo como também, por serem encarados pelos nativos como detentores de uma cultura “superior”, procuravam estes, não raro, imitar àqueles em seu consumo, engrossando a demanda por aqueles bens.⁷⁶

Ademais, este contingente de imigrantes tinha entre seus membros alguns que detinham técnicas de manufatura, de maneira que, às

⁷² página 9, Warren Dean, obra citada;

⁷³ página 12, 44, 52, Warren Dean, obra citada;

⁷⁴ Ver notas anteriores e especialmente Caio Prado Jr, em obra já analisada aqui;

⁷⁵ páginas 25 e 26, Warren Dean, obra citada

⁷⁶ páginas 87 e 88, Warren Dean, obra citada;

indústrias de bens de consumo (defendidas por List como as que deveriam iniciar a industrialização por requererem menor técnica e menor capital) já existentes no país em mãos da elite cafeeira , vieram outras, fundadas por estes imigrantes.⁷⁷

Desse modo, Dean afirma que a contínua expansão da lavoura cafeeira e, conseqüentemente, a contínua vinda de imigrantes para suprir a mão – de – obra necessária àquela expansão , bem como o aumento da taxa de natalidade, criaram cada vez maior necessidade de se incrementar a de início incipiente produção manufatureira de bens de consumo obrigando, dessa forma, os industriais a importar técnicos europeus para suas fábricas, uma vez não haver mão – de – obra especializada em grande número no país.

Desta maneira, o país passava a contar com pessoas treinadas na manufatura embora muito pouco tenha sido feito para repassar seu conhecimento para a mão – de – obra local.⁷⁸

Assim, consoante a primeira “fase” de desenvolvimento listiano, a própria importação de produtos manufaturados teria ajudado o início da nossa industrialização uma vez que, dentre estes produtos, havia bens de produção assim como bens – como já mencionado – que possibilitavam a criação de uma infraestrutura industrial como, por exemplo, para a construção de usinas hidrelétricas.⁷⁹

Obviamente que o desenvolvimento acima exposto não deve ser entendido – conforme já demonstrado nesta dissertação – como um processo sem tropeços e sem contradições pois, a mesma política que favoreceu a imigração e a expansão cafeeira , nem sempre favorecia a industrialização, ou ainda , quando favorecia esta última , com o aumento das taxas alfandegárias sobre a entrada de produtos manufaturados no país, o fazia com fins meramente de arrecadação para o Tesouro Público e não como uma política consciente de proteção às indústrias nascentes.⁸⁰

Outrossim, não se deve esquecer a baixa qualidade dos produtos manufaturados aqui produzidos, a carência de capitais e a errática política governamental no trato das tarifas alfandegárias e da taxa de câmbio fatos estes

⁷⁷ páginas 55 e 56, 61 a 65, Warren Dean, obra citada;

⁷⁸ páginas 189 a 191, Warren Dean, obra citada; página 224, Georg. F. List, obra citada;

⁷⁹ páginas 25 e 26, Warren Dean, obra citada;

⁸⁰ páginas 78 e 79, Warren Dean, obra citada; Ver também os autores já examinados anteriormente neste capítulo, em que muitas das opiniões coincidem com a de Warren Dean;

que prejudicaram , em muito, o início do nosso desenvolvimento industrial, marcando-o , de certa forma, até hoje.

Entretanto, deve-se reconhecer que os industriais brasileiros deveriam ter tido uma visão menos imediatista de seus negócios pois, exemplificativamente, importavam mão – de – obra especializada para suas fábricas antes porque esta importação lhes era bem menos custosa (o trabalhador especializado já se encontrava “pronto” na Europa) que a criação e incremento de escolas técnicas para a capacitação da mão – de – obra nacional , coisa que só ocorreu quando as guerras européias finalmente estancaram a possibilidade de contratação de trabalhadores europeus..

Esclareça-se que esta política de importação de mão – de – obra também obedecia a um objetivo logístico do empresariado: treinar a mão – de – obra nacional significaria treinar um futuro inimigo, uma vez que poderia este operário nacional especializado abrir uma manufatura concorrente no ramo do industrial que o treinou, enquanto que o trabalhador alienígena, terminado seu contrato, tenderia a voltar ao seu país de origem, não representando concorrência às manufaturas já existentes aqui.⁸¹

Outro exemplo da mentalidade industrial de então encontra-se na postura do empresariado quanto à criação das chamadas “indústrias de base” pois chegaram estes industriais a oporem reservas à sua criação (como a siderúrgica de Volta Redonda, por exemplo) , por temor de perda de mercado aos seus produtos.⁸²

Deficiências técnicas, falta de crédito, falta de transporte, má qualidade dos produtos, abuso de preços, aventureirismo e acomodação em virtude de favores estatais faziam as indústrias nacionais bem pouco populares no seio da sociedade, que, em consequência, não viam a atividade manufatureira com simpatia. Com certeza faltava o investimento na “força produtiva” de que falava List, como educação, pesquisa científica, legislação adequada, cultivo da moral e da ética , etc, não somente para o operariado mas também para o empresário nacional de maneira que enxergasse que, em se aprimorando o material humano do país, poderia tornar os seus produtos manufaturados de qualidade superior a um baixo

⁸¹ Veja-se o caso dos trabalhadores importados pelas indústrias do sul que, não obstante serem estrangeiros, acabaram se estabelecendo na região, criando suas próprias manufaturas (Sandra Pesavento et Maria Luiza R. Hering, obras citadas). Ver também os autores anteriores e especialmente Maria da Conceição Tavares;

custo tornando a atividade manufatureira digna de consideração e prestígio na sociedade.⁸³

Resumindo, teria faltado ao Brasil, segundo Warren Dean, uma ideologia operacional de desenvolvimento que permeasse toda a sociedade tal como a defendida por List.⁸⁴

Continuando a análise da economia paulista, Wilson Cano demonstra como o escravismo – outro fator de atraso também apontado por List – era incompatível com o desenvolvimento da lavoura cafeeira e com o uso das inovações técnicas para o incremento de seus lucros, daí a necessidade da introdução do trabalho livre.⁸⁵

Não foge substancialmente Wilson Cano do diagnóstico que outros autores fazem do início de nosso desenvolvimento econômico, creditando ao café e à imigração este iniciar de nossa atividade manufatureira, embora reconheça uma não – linearidade entre o café e a industrialização, ao afirmar que nem sempre que o café ia mal, a indústria também sofria e vice-versa, ou seja, poderia ocorrer que as exportações de café fossem mal, o que ocasionaria segundo Cano o “vazamento” de renda para a indústria bem como sendo verdadeiro o oposto: o café indo bem, este “vazamento” se estancaria, não havendo crescimento industrial na sua interpretação.⁸⁶

Examinando o gasto público, observa Wilson Cano que somente em dois anos entre 1901 e 1930, especificamente os anos de 1904 e 1920, a receita teria sido superior à despesa, passando os demais 28 anos o Estado em situação deficitária. Em outras palavras, tratava-se de um Estado que vivia “de sangue alheio”, impossibilitado de reter a própria riqueza para investi-la na sociedade.

Conforme Wilson Cano, isto se deu em virtude dos “empréstimos para o amparo cafeeiro”.

Denota-se aqui o grau de concentração de renda deste setor que, aliada à falta de um planejamento consciente do investimento desta renda, através da promoção da educação e tecnologia, inviabilizaria um melhor

⁸² páginas 158 e 159, 189 a 191, 231 a 234 Warren Dean, obra citada;

⁸³ páginas 205 a 210, Nícia Vilela Luz, obra citada;

⁸⁴ página 17, Warren Dean, obra citada;

⁸⁵ Página 27, 28, 34, 35, 50, Wilson Cano, obra citada; Ver também os autores anteriores e especialmente Caio Prado Jr.;

desenvolvimento do país, que restaria então sempre dependente dos recursos e tecnologias externos, anulando um projeto desenvolvimentista tal como defendido por Georg List em sua doutrina.⁸⁷

⁸⁶ Página 129, Wilson Cano, obra citada;

⁸⁷ Páginas 78 e 79, Wilson Cano, obra citada; Ver também Caio Prado Jr. , em sua obra já analisada aqui;

RIO GRANDE DO SUL E SANTA CATARINA

Defendendo a tese de um desenvolvimento mais harmonioso, posto que melhor entrosado entre a produção agrícola e a manufatureira, não induzido por mercados externos mas antes pelas necessidades de um mercado regional interno, embora sem o mesmo dinamismo do desenvolvimento paulista, Sandra Jatahy Pesavento e Maria Luiza Renaux Hering analisam, respectivamente, os casos dos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.⁸⁸

Algumas características podem ser apontadas em ambos os estados:

1) o surgimento das manufaturas originaram-se do complexo colonial imigrante;

2) o capital básico destas manufaturas era oriundo das poupanças destes imigrantes, fossem eles proprietários das fábricas, seus empregados ou comerciantes;

3) investimento em treinamento de mão – de – obra e absorção de tecnologia para melhorar a qualidade dos produtos e baixar seus custos para poder concorrer com os produtos importados;

4) ausência de escravidão ou sua presença insignificante e

5)apoio dos governos locais às atividades manufatureiras.⁸⁹

⁸⁸ páginas 19 e 20, 115 e 116, Sandra Pesavento, obra citada; páginas 3 a 7, 66 e 67, Maria L.R. Hering, obra citada; Ver no entanto as restrições que Wilson Cano faz ao desenvolvimento do sul do país às páginas 87 e 88 de sua obra já citada aqui;

⁸⁹ páginas 21 e 22, 62 a 67, 91, 111, 115 e 116, 122 e 123, Sandra Pesavento, obra citada; páginas 66 e 67, 73 e 74, 137, 204 e 205, 262 a 265, Maria Luiza Renaux Hering, obra citada; As autoras são claras, no entanto, em apontar, quanto ao “apoio” dos governos locais aos empreendimentos industriais, que este “apoio” não foi isento de lutas e contradições;

Obviamente que das características acima, não se deve chegar ao ponto de se crer que as duas regiões eram totalmente independentes dos mercados dos outros estados ou mesmo do suprimento de máquinas e crédito do exterior, para apenas se citar alguns itens.

O que se sublinha é que estes fatores não foram os determinantes, - como no caso de São Paulo – para o surgimento das manufaturas naqueles estados, sendo apenas fatores secundários ao seu início.

Estas características , se de um lado propiciaram certa “independência” destas regiões em relação à São Paulo e ao exterior também lhes conformou o desenvolvimento e expansão, pois não sendo supridas da abundância de capital advindo das exportações de café, não teriam conseguido alcançar (como não alcançaram efetivamente) o dinamismo da economia paulista.⁹⁰

Afora aquele fato, as manufaturas do sul não deixaram – como não poderia deixar de ser – de passar por algumas vicissitudes que toda manufatura (especialmente as têxteis, in casu) passava no país. Exemplo disso, era a má qualidade da mão- de – obra , obrigando o manufator a importá-la da Europa para posteriormente , fixando-a no estado, fazê-la passar seu “know-how” à mão de obra local ; outro exemplo eram as inumeráveis variações cambiais que oneravam a aquisição de máquinas para as indústrias ou mesmo de peças para reposição, obrigando também os industriais a montar oficinas improvisadas para repor – da melhor forma possível – estas peças.⁹¹

⁹⁰ páginas 3 a 7, 50 e 51, 86, 114 a 117, Maria Luiza Renaux Hering, obra citada; Ver nota 73 sobre Wilson Cano , logo acima;

⁹¹ páginas 198 e 199, Maria Luiza Renaux Hering, obra citada;

NORDESTE

Quanto ao Nordeste do país, recorreremos novamente a Wilson Cano, na sua obra já apontada, onde o autor indica algumas das razões daquela região não ter partilhado com São Paulo dos benefícios do crescimento econômico que este estado experimentou devido à lavoura de café.

Assim, aponta Cano que o Nordeste não teria conseguido se aproveitar do surto econômico do café porque os produtos de que era detentor – o açúcar e o algodão – não tiveram - contrariamente ao café - condições de preço favoráveis no mercado internacional, afora o fato de que sua estrutura produtiva não lhe teria permitido uma acumulação de capital suficiente para seu desenvolvimento.⁹²

⁹² Páginas 87 e 88, Wilson Cano, obra citada;

CONCLUSÃO

David Landes afirma que:

“Assim, não temos uniformidade de seqüência, nenhum método único, nenhuma lei de desenvolvimento. Por mais influenciado que fosse pela experiência britânica (...) cada um dos países candidatos a se tornarem industrializados, os chamados países seguidores, desenvolveu seu próprio caminho para a modernidade. (...)”⁹³

E ainda:

Um erro comum da história pretensamente científica é supor que as virtudes de hoje devem também ser as de amanhã e que um dado fator, se uma vez positivo, deve ser sempre compensador. A história não funciona deste modo. Os requisitos de economias de arrancada pioneira e das que progridem vencendo resistências e barreiras não são os mesmos que os de um corredor de ponta e de um fundista. (...) Diferentes estratégias em diferentes circunstâncias.”⁹⁴

Vânia L. Bastos e Maria Luiza F. Silva são ainda mais enfáticas:

“Difícilmente poder-se-ia definir uma estratégia única para atingir esse objetivo, a ser adotada pelo conjunto do Terceiro Mundo. Como foi visto, trata-se de um grupo bastante heterogêneo de países, com histórias e características sócio-econômicas particulares. E essa heterogeneidade constitui o grande desafio que os estudiosos do subdesenvolvimento têm enfrentado, pois as generalizações teóricas não permitem

⁹³ Ver páginas 262 e 263, obra citada;

⁹⁴ Ver páginas 438 e 439, obra citada;

abarcas as especificidades. Da mesma forma, apontar receitas precisas esperando que sejam eficazes para superar os entraves ao desenvolvimento enfrentados por cada país constitui, no mínimo, uma temeridade.”⁹⁵ (grifo meu)

No entanto, David Landes também afirma:

E os pobres, o que fazem? A história ensina-nos que os mais bem sucedidos tratamentos para a pobreza vêm de dentro. A ajuda externa pode ser útil, mas, como a fortuna inesperada, também pode ser prejudicial. Pode desencorajar esforço e plantar uma sensação paralisante de incapacidade (...) o que conta é trabalho, parcimônia, honestidade, paciência, tenacidade. Para gente acossada pelo infortúnio e pela fome, isso pode contribuir para uma indiferença egoísta. Mas, no fundo, nenhuma ação é tão eficaz, tão efetiva, como aquela que as próprias pessoas se habilitam a realizar por si mesmas, sem a ajuda alheia.”⁹⁶

Assim, a despeito da opinião do autor de que não há um caminho único para o desenvolvimento e o que foi bom ontem para um povo, pode não ser bom hoje para outra sociedade, fica a impressão evidente que Landes acaba passando uma receita geral para o desenvolvimento: trabalho, parcimônia, honestidade e paciência. Isto é, em outras palavras, amor à ciência e à justiça e instituições boas e livres assim como a adoção da teoria das forças produtivas de List bem como todos os demais aspectos do desenvolvimento pregados por ele.

Por outro lado, se se apontar uma receita de desenvolvimento, segundo Vânia e Maria Luiza, pode se constituir uma “temeridade”, por outro, não se apontar qualquer receita – no nosso entender – pode se configurar algo ainda pior uma vez que antes ter-se um caminho a seguir – ainda que sujeito a erros, falhas e distorções – que ficar no imobilismo doentio.

⁹⁵ Ver página 211, obra citada;

⁹⁶ Ver página 592, obra citada;

Assim, consoante o afirmado por Warren Dean, e me parece a conclusão mais clara deste capítulo, faltou ao Brasil uma ideologia operacional de desenvolvimento, embora tenha tido um desenvolvimento equilibrado no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina mas infelizmente de restrita dimensão econômica para o país posto que isolado, grosso modo, àquelas regiões, conforme apontado por Cano e mesmo admitido por Sandra Pesavento e Maria Luiza Renaux Hering. O resultado disto é a falta de um desenvolvimento uniforme da industrialização do país, a falta de produção tecnológica que sempre marcou o nosso parque manufatureiro⁹⁷, a fragilidade financeira do meio circulante, enfim, todos os inúmeros itens que faziam no passado e nos fazem, ainda hoje, carecedores de muitos dos fatores de que Georg Friedrich List indica como condições para o desenvolvimento de uma nação.

A despeito disso, fica a impressão de que o país transitou, ou ao menos ensaiou ter transitado pela primeira das “fases do desenvolvimento” listiano, ou seja, recebeu sem qualquer reserva, do século XIX até a I Guerra Mundial literalmente tudo, ou quase tudo, que o investimento estrangeiro quis lhe dar, e fez isto, conforme demonstrado por Richard Graham, simplesmente porque não tinha opção, ou antes, teve que aguardar aquele primeiro conflito mundial para que a sua opção, por mais frágil que fosse, surgisse.

Cabe aqui uma palavra final sobre o papel do Estado no desenvolvimento econômico, social e científico de um país, fato este que tem sido (muito) questionado em tempos recentes de globalização.

O economista Paul Krugman, citado por David Landes, afirma que : “As idéias (daqueles que pedem o fortalecimento das economias nacionais)

⁹⁷ A importância do desenvolvimento científico e tecnológico para o desenvolvimento de uma nação bem como a carência de um esforço sistemático e bem conduzido neste sentido no intuito de prover o Brasil de uma independência neste campo, com suas inevitáveis conseqüências, é apontada por muitos dos autores mencionados. Para tanto, ver Richard Graham, páginas 11 a 13 e 252, obra citada; Warren Dean, páginas 17, 18, 189 a 191, 238, 239, 251 a 254, obra citada; João Manuel Cardoso de Mello, páginas 111, 112, 114, 115, 117 a 119, obra citada; Maria da Conceição Tavares, páginas 47 a 53, 182 a 188, Wilson Cano, páginas 224 e 225, obra citada; Caio Prado Jr., páginas 266 a 269, 287 a 289, 329 e 330, obra citada e Raul Prebisch, páginas 142 a 144, 146, 147, 150, 151, 155 a 157, 163 a 167, 169 e 173 a 177, *Estudo Econômico da América Latina 1949*, in *Estúdio Econômico de América Latina*, 1949 (E/CN. 12/164/Ver.1), Nova York, 1951 e páginas 80 a 83, 90 a 92, 100, 101, 108 a 110 e 116 a 120, *O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus problemas principais 1949*, in *Cinquenta anos de pensamento na Cepal*, Ricardo Bielschowsky (org.), Volume 1, Cofecin – Cepal, Ed. Record, RJ/SP, 2000. Ver também a obra citada nesta pesquisa de David Landes, onde, trespassando todo o livro, a importância do desenvolvimento científico e tecnológico é encarado como capital para o desenvolvimento de uma sociedade

baseiam-se na falta de compreensão até dos mais simples fatos e conceitos econômicos.”⁹⁸

O próprio Landes pode ser usado para responder à semelhante afirmação:

“Subsídios e ajudas diretas são apenas parte da história. A mão do Estado estava por toda parte, mesmo quando não se manifestava diretamente. Mesmo na Grã-Bretanha, o governo apoiou e protegeu o comércio ultramarino; o país, como um todo, pagou os custos da segurança relacionada com as atividades de investidores e aventureiros privados em mares distantes. Tais subsídios indiretos, fáceis de escamotear, eram cruciais.”⁹⁹

“(...) Adam Smith também entendeu que o estado pode fazer (fará) algumas coisas – defesa, polícia – melhor que iniciativa privada. (...)”

“(...) Atente-se no papel do estado em países exemplares como a Coreia, Taiwan e mesmo o Japão: lançar, proteger e orientar o empreendimento em mercados nominalmente livres. (...)”¹⁰⁰

Resta, assim, demonstrado ser muito cedo para descartar o estado como variável fundamental para se entender o desenvolvimento, seja no passado, seja no presente.

Este panorama geral das diferentes teorias que procuram explicar nosso desenvolvimento nos remete ao estudo das nossas ferrovias que, conforme demonstrado, encontra-se indissoluvelmente ligadas àquele processo maior, posto que elas nasceram pelo e por aquele desenvolvimento, se desenvolveram atreladas a ele e, portanto, examinando suas histórias, se buscará compreender a sua gênese e desenvolvimento, sob o olhar de um dos seus

⁹⁸ Ver página 587, obra citada;

⁹⁹ Ver páginas 296 e 297, obra citada;

¹⁰⁰ Ver página 588, obra citada;

expoentes, Adolpho Augusto Pinto, dos idos dos anos 1850 até meados da I Grande Guerra, objetivo desta dissertação.¹⁰¹

¹⁰¹ Para tanto, basta ver as numerosas referências que vários dos autores citados neste capítulo fazem ao tema.. Richard Graham, páginas 31 a 34, 36 a 39, 52, 57, 58, 59 a 61, 63 a 70, 75 a 77, 79, 131 a 133, 140 a 145, 315 e 316, obra citada; Warren Dean, páginas 14, 19, 38, 39, 41, 42, 44, 52, 243 a 245, 251 a 254, obra citada; João Manuel Cardoso de Mello, páginas 81 a 84, 111, 112, obra citada; Wilson Suzigan, páginas 18, 81, 82, 114, 115, 281, 282, obra citada; Wilson Cano, páginas 34, 35, 50 a 53, 74, 75, 77, 96, obra citada e Caio Prado Jr., páginas 195, 197, 303 a 307, 333 e 334, obra citada e Raul Prebisch, página 151, *Estudo Econômico da América Latina 1949*, in *Estúdio Econômico de América Latina*, 1949 (E/CN. 12/164/Ver.1), Nova York, 1951.

CAPÍTULO 2: CENÁRIO

CAPÍTULO 2

O cenário em que se desenrola o drama das estradas de ferro – na ótica de Adolpho Augusto Pinto – é o da última metade do século XIX e o do primeiro quartel do século XX.

Como era o mundo de então e mais especificamente o Brasil?

Esta pergunta também pode ser respondida de diversas maneiras e, contando com a ajuda de vários dos autores que estudaram o período, é o que se tentará fazer neste capítulo.

Entre o terceiro e último quartel do século XIX ocorreu uma transformação dentro do que se convencionou chamar de Revolução Industrial.

Já não se tratava naquele momento de um simples processo de expansão da industrialização que se iniciara um século antes.

Tratava-se da diferença entre uma revolução propriamente “industrial” de uma revolução cognominada “científica”.

Característica desta revolução “científica” foi ser menos dependente das invenções dos homens práticos, cujo treino científico ou acadêmico era escasso, se não inexistente e fruto maior do conhecimento teórico e experimental praticado pelos homens das universidades.¹⁰²

Conseqüência daquele conhecimento teórico e experimental foi o surgimento da eletricidade, do aço, do petróleo e dos produtos químicos como fontes de energia e de riqueza, embora o carvão e o ferro ainda fossem a base, mas já sem a proeminência de que desfrutavam antes.

Sendo obrigada a buscar os produtos de que necessitava para seu desenvolvimento, apoiou-se a nova Revolução Industrial não somente nos recursos locais, mas também onde poderia encontra-los, ou seja, no mundo inteiro.

Para tanto, acelerou-se o processo de troca de manufaturas européias por produtos tradicionais do Oriente e dos trópicos, incluídos aqui os materiais básicos sem os quais a indústria não poderia continuar existindo, assim como o escoamento para as crescentes indústrias de ferro e aço, mediante a

¹⁰² Ver páginas 43 e 44, 52 e 53, 58 e 59, Capítulo II, O impacto do progresso técnico e científico, in Barraclough, Geoffrey, Introdução à História Contemporânea, 2ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1973;

construção de estradas de ferro, pontes e toda e qualquer outra construção que levasse estes materiais.

Ora, a crescente dependência das sociedades industrializadas européias em relação aos fornecimentos ultramarinos de produtos alimentares e matérias – primas, era um poderoso estímulo ao imperialismo.

No intuito de facilitar a exploração imperialista, buscou-se a sua legitimação na disseminação das chamadas doutrinas neo-mercantilistas (ou cosmopolíticas como diria List).

Uma vez que, na nova era industrial, de acordo com aquelas doutrinas, nenhuma nação poderia esperar, a longo prazo, ser auto-suficiente, era necessário – consoante aquelas doutrinas - que cada país industrial, desenvolvesse um império colonial dependente de si mesmo, formando uma grande unidade auto abastecida, protegida por tarifas alfandegárias da concorrência externa, e na qual o país metropolitano forneceria os produtos manufaturados em troca de produtos alimentares e matérias – primas.

Como se inseria o Brasil neste processo?

É oportuno transcrever o que Fernando de Azevedo diz a respeito:

“Esse contraste entre a produção científica de estrangeiros que percorreram o país ou nele passaram a residir, e as contribuições esparsas e isoladas de brasileiros, e o desnível fortemente acentuado entre os estudos literários e os estudos científicos põem em evidência o fato, já tantas vezes assinalado, da falta de interesse do brasileiro pelas ciências em geral e particularmente pelas ciências físicas. (...) a causa principal desse desinteresse do brasileiro pelas ciências – longe de residir numa inaptidão natural, é antes o tipo de ensino quase exclusivamente literário, livresco e retórico que se implantou no Brasil, desde a Colônia, até os fins do Império. Uma cultura demasiadamente afastada das humildes realidades terrestres, sem contrapeso científico(...)”

(páginas 392 e 393, Capítulo IV, A Cultura Científica, in A Cultura Brasileira – Introdução ao estudo da cultura no Brasil, 4ª edição revista e ampliada, Editora Universidade de Brasília, 1963)

“Daí o caráter da evolução (se assim podemos chamar-lhe) da cultura científica no Brasil, desenvolvendo-se por saltos, mais pela força de alguns espíritos excepcionais, filhos de suas próprias obras, do que pela pressão de um ambiente cultural que entre nós foi sempre hostil senão à inteligência, ao menos às pesquisas de ciência pura. (...) a cultura das ciências no Brasil se tem processado num ritmo irregular, por avanços e recuos, por iniciativas sem continuidade e em sentidos diferentes, e por mestres sem discípulos (...)”
(página 394, Capítulo IV, A Cultura Científica, ob cit.)

“De um modo geral, se excetuarmos um ou outro centro de estudos e de pesquisas como o Museu Imperial, a Escola Politécnica e a recente Escola de Minas, o que ainda se notava por toda parte era o mesmo desinteresse pela investigação de ciência pura, a mesma resistência à penetração dos métodos científicos e até à noção, já corrente no século XIX, do valor utilitário da ciência que costuma trazer aos povos que a honram, não só a glória mas a riqueza, e que ainda persistíamos em considerar quase uma excentricidade , ou, quando muito, um luxo (...)”
(página 398, Capítulo IV, A Cultura Científica, ob. cit.)

E ainda Milton Vargas:

“A aquisição da cultura científica moderna entre nós foi muito lenta; enquanto a Filosofia de origem

escolástica dominava nossos seminários e escolas de Direito, insistindo numa formação humanística de nossas elites, em oposição, a uma formação tecno-científica (...) Haja visto que, no Brasil, não tiveram vigência nem o cartesianismo, nem o empirismo inglês, filosofias básicas de cultura científica moderna. O primeiro movimento filosófico moderno que chegou a influenciar as classes dirigentes brasileiras foi o Positivismo, isso já no final do século. Mas esse movimento, por razões filosóficas, supervaloriza a ciência a ponto de considerá-la perfeita e acabada; simplesmente pronta para ser ensinada, mas não a ser pesquisada, pois já adquirira forma final. Se o Positivismo nos conduziu, por um lado, ao mundo modernizado, ele foi, por outro lado, um empecilho a nosso desenvolvimento tecnológico, pois menosprezava a pesquisa científica.

Não se pode negar que tenha havido pesquisa científica durante o Império e o início da República, por exemplo, no campo da Geologia, pelos Serviços Geológicos do Brasil; no da Astronomia, no Observatório Nacional; no da História Natural, no Museu Nacional; e no da Agricultura, na Estação Agronômica Imperial. Entretanto, as ciências modernas foram ensinadas desde a instalação, no início do século XIX, das escolas profissionais de Medicina, Direito e Engenharia – nas quais tradicionalmente o currículo dos primeiros anos incluía, respectivamente, Ciências Biológicas, Culturais e Exatas.

Porém, a pesquisa tecnológica só foi introduzida entre nós, nos anos 20 deste século (...)”
(Páginas 211-213, Capítulo 2, O início da pesquisa tecnológica no Brasil, Parte III, in História da técnica e da tecnologia no Brasil, 1ª edição, São Paulo, Editora Unesp,

Fundação para o Desenvolvimento da Unesp: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1995)

No mesmo diapasão, Mario Ferri e Shozo Motoyama:

“(...) Em verdade, como seria possível entender a assimilação da Ciência pela nossa sociedade deixando de lado o fato histórico de a mesma ter uma tradição cultural retórico – literária e uma educação moldada em base jesuítico – escolástica? Como poderíamos compreender as distorções institucionais tão freqüentes em nossa atividade científica esquecendo o caráter prático – imediatista da nossa sociedade ao longo dos séculos? Ou então, como interpretar a ausência quase total da Ciência em nosso País no período colonial sem conhecer a política mercantilista adotada por Portugal? (...) Nesses casos, formaram-se comunidades sem memória, muito sensíveis aos problemas imediatos, porém sem noção de profundidade nem de perspectivas a longo prazo (...)”

(página 5, Introdução, in História das ciências no Brasil, São Paulo, E.P.U.: Edusp, c/1979-1981.)

Finalmente, citando Simon Schwartzman:

“A atividade científica no Brasil até o início da República pode ser caracterizada, em resumo, por sua extrema precariedade, oscilando entre a instabilidade das iniciativas realizadas pelo favor imperial e as limitações das escolas profissionais, burocratizadas, sem autonomia e totalmente utilitaristas em seus objetivos.

(...)

(...) A educação despertava algum interesse, já que ela permitia acesso à burocracia, mas para isto o

mérito intelectual não era o principal triunfo. Quanto à ciência, era obra de alguns europeus que para aqui vinham atraídos pelas condições oferecidas pelo imperador, e que conseguiam, algumas vezes, cativar a atenção e a colaboração de alguns elementos locais. Sem um apoio político mais decidido e sem uma base social definida, a ciência e a educação superior vegetavam no Brasil do século XIX.”

(páginas 80 e 81, Parte 7: Sumário, in Formação da Comunidade Científica no Brasil, São Paulo, Ed. Nacional; Rio de Janeiro, Financiadora de Estudos e Projetos, 1979)

Em face do quadro esboçado acima, pode-se ter a impressão de que só o Brasil – ou , no máximo, os países de colonização ibérica – padeciam daquelas características.

No entanto, outros países, - inclusive europeus – sofriam com sintomas sociais e culturais semelhantes.

Sociedades sem uma classe média bem desenvolvida, sem divisões de classe flexíveis e operários que podiam aprender novas técnicas e aceitar uma nova espécie de disciplina não estavam prontas para se abrir à industrialização contrariamente a uma sociedade com uma classe média forte e sem barreiras rígidas de classes.

Por outro lado, a sobrevivência da escravatura (como na França até a Revolução e na Alemanha, Áustria e Rússia até o século XIX) tornava naqueles países que adotavam aquela instituição, praticamente impossível o recrutamento de trabalhadores industriais em quantidade e qualidade suficientes para as manufaturas.¹⁰³

Entretanto, a situação acima descrita deve ser compreendida não somente à luz da teoria de List – em tantos pontos já identificada nas descrições que se fez neste segundo capítulo – mas também no que se entende por desenvolvimento técnico – científico.

¹⁰³ (Ver páginas 22 e 23, I. O desenvolvimento industrial, a revolução do caminho-de-ferro, in Willian Otto Henderson, A Revolução Industrial, 1780 – 1914, São Paulo, Verbo, 1979)

A importância de se deter – ainda que por um breve momento e apenas à título de ilustração – sobre a característica acima indicada pode ser expressa no seguinte parágrafo:

“Hoje em dia, no Brasil, pode-se dizer que existe uma produção relativamente abundante de estudos históricos sobre industrialização ou tecnologia. Contudo, pesquisas sobre a relação entre as duas são raras. Parece que os que falam sobre a industrialização entendem, em geral, a tecnologia mais como um dado importante, mas não como uma variável enformadora do próprio processo industrial. (...) O próprio historiador da técnica ou da tecnologia tem se interessado especialmente no desenvolvimento técnico e tecnológico em si e não em sua integração com o sistema industrial. Assim, estudos concretos relacionando ambos como variáveis interdependentes estão praticamente por fazer.” (páginas 14-16, Introdução Geral, Shozo Motoyama (org.) , in Tecnologia e Industrialização no Brasil – Uma perspectiva histórica, 1ª edição, São Paulo, Editora Unesp, Fundação para o desenvolvimento da Unesp: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994)

Desse modo, conclui-se ser fundamental, para a construção do cenário onde se passa a nossa pesquisa, melhor caracterizar o que seria ciência e técnica e de que maneira ambos conceitos interagem numa sociedade, de forma a compreender ainda melhor o período que se analisa.

Segundo John Bernal:

“As primeiras técnicas, e com elas as ciências, nasceram de modos de se obter e configurar os materiais

para usa-los como instrumentos na satisfação das necessidades humanas primarias.

Uma técnica é um modo de fazer algo aprendido individualmente mas sancionado socialmente; uma ciência é um modo de compreender como proceder para fazer algo melhor.

As ciências , portanto, evoluem e se desenvolvem guardando uma relação estreita e viva com o mecanismo de produção da sociedade.¹⁰⁴

A história da ciência mostra uma notável desigualdade: a uns grandes surtos de atividade seguem períodos de escasso nível até que surja um novo surto, quase sempre em um país distinto daquele em que apareceu o primeiro surto científico. De todo modo, sua época de florescimento coincide com o aumento da atividade econômica e com o de progresso técnico.

A relação entre os fatores técnicos e o desenvolvimento social é bastante óbvia: em um período determinado o nível técnico da produção impõe um limite às possíveis formas de organização social. Não tem sentido buscar um extenso estado nacional na Idade da Pedra, em que a caça e a busca de alimentos limitavam a unidade social real a umas poucas centenas de pessoas que viviam em um amplo território. Analogamente, a moderna civilização urbana não pôde aparecer até conseguir uma combinação de avanços técnicos e industriais que tornaram possível à maioria da população manter-se fora do trabalho agrário.

Entretanto, as mudanças técnicas não estão determinadas simplesmente pela organização social. Seria excessivo afirmar que a humanidade atuou sempre no passado como uma unidade intelectual procurando

¹⁰⁴ (Ver páginas 45 e 46, Introducción, I – La ciencia en la historia, in John D. Bernal, Historia Social de la Ciencia, Barcelona, Península, 1979)

constantemente utilizar os meios existentes para procurar o melhor a todos os homens e que sempre buscou os melhores meios para ampliar o domínio do homem sobre a natureza. Pelo contrário, a história das melhoras técnicas tem demonstrado que elas ocorrem mais em decorrência do seu proveito imediato a alguns indivíduos ou grupos quase sempre em detrimento dos demais membros da sociedade...

Quando as relações produtivas mudam rapidamente como ocorre quando uma nova classe alcança uma posição de poder, existe um incentivo especial para a introdução de melhoras na produção que aumentam a riqueza e o poder dessa classe, de modo que a ciência vê reconhecida sua particular importância. Sem embargo, uma vez que esta classe chegue ao poder e é suficientemente forte para opor-se ao aparecimento de uma classe rival, seu maior interesse reside em manter o estado de coisas existente, de modo que as técnicas adotam formas tradicionais e a ciência perde importância.”

Feitas as considerações acima, pode-se concluir:

O último quartel do século XIX e o primeiro do XX foi o denominado de “Segunda Revolução Industrial” caracterizado, grosso modo, por:

1) ser a época de uma revolução “científica”, onde as academias, institutos de pesquisa e universidades tomaram a dianteira do conhecimento dirigido à indústria e ao desenvolvimento econômico e cultural como um todo;

2) ser a era em que se geraram as chamadas doutrinas neomercantilistas (de teor cosmopolítico), que buscavam justificar o imperialismo,

onde uma nação procurava ter um grupo de outras nações sob seu comando para trocar matérias – primas por produtos manufaturados;

3) O Brasil se mostrou impermeável àquela fase do desenvolvimento científico da Revolução Industrial, inserindo-se – graças ao seu sistema de ensino demasiadamente literário e retórico, assim como à escravidão, à quase completa ausência de uma classe média e ao conservadorismo geral do povo – entre as nações dependentes de produtos manufaturados em troca de matérias-primas.

4) A inserção de certas melhorias em nosso meio – incluindo-se aqui as ferrovias – deveu-se parte àquele sistema de trocas imperialista, onde em troca de matérias – primas se construíam obras para facilitar o próprio escoamento daquelas matérias – primas aos países manufatureiros.

Entenda-se: ferrovias em troca de café e parte devido à necessidade que a elite dominante tinha aqui para legitimar-se perante a sociedade, trazendo a “modernidade” e a “ciência” e o “progresso” tal como era entendido à época.

CAPÍTULO 3 : O HOMEM (Adolpho Augusto Pinto: Itu,
22/04/1856 – São Paulo, 27/02/1930)

CAPÍTULO 3

“Aos meus filhos e netos

O amor da família e de sua tradição é virtude que sempre mereceu o apreço da gente culta, não sendo lícito a nenhum homem de espírito deixar de conhecer e prezar a sua linhagem.

Para que não fique em branco o lugar que o destino me reservou nos anais da minha estirpe, e possam meus descendentes conhecer com exatidão o que fui e o que fiz – embora vivendo sempre em modesta penumbra – na sociedade do meu tempo, lego-lhes de lembrança estes apontamentos da minha vida.

E não deixarei de assinalar aqui que foi dos mais interessantes o período histórico em que me coube um lugar no mundo, não só quanto às transformações operadas no regime político, social e material da vida dos povos, como especialmente em relação à extraordinária mudança havida nas coisas e nos costumes da minha terra, coisas e costumes que eu ainda alcancei, a muitos respeitos, tais quais eram em plena era colonial.

Basta dizer que eu conheci a capital paulista com a população de cerca de dezoito mil almas, ainda desprovida de viação férrea, de iluminação pública e particular a gás, de calçamento regular, de bondes, de água canalizada, de esgotos, com os serviços domésticos exclusivamente a cargo de escravos, em suma, com a vida social em todas as suas manifestações inteiramente moldada à feição dos usos e costumes de antanho.

Quem viu assim seus dias prolongarem-se através de todas as fases por que passou São Paulo

durante os últimos sessenta anos, por modesto que haja sido o papel que lhe coube representar, terá sempre alguma coisa a contar aos que lhe vão suceder no grande teatro da vida.

São Paulo, 22 de abril de 1929

Adolpho Augusto Pinto”

(Pinto, Adolpho Augusto, Introdução, Minha Vida (Memórias de um engenheiro paulista, Conselho Estadual de Cultura, São Paulo, 1971).

Objetiva este capítulo de apresentar – de forma sintética e em rápidas pinceladas o homem Adolpho Augusto Pinto.

Não se trata de um estudo exaustivo sobre ele, objetivo este que escaparia ao fim proposto por esta dissertação.

Sequer mesmo foram consultadas todas as obras que ele escreveu, sobre os mais variados assuntos, quanto mais arquivos de família e lembranças de seus descendentes.

Mas optou-se por selecionar aquilo que nos desse uma noção geral da sua visão, ou seja, de como ele encarava a vida e o mundo que o cercava, ainda que de forma – repita-se – resumida e parcial, mas sem perder o escopo de propiciar-nos segurança quanto a sua personalidade e atitudes nos diversos misteres que teve, como publicista, chefe de família e engenheiro.

Sendo assim, mais importante que relatar um conjunto enfadonho de fatos biográficos como data e local de nascimento, formação acadêmica, locais onde trabalhou e obras que publicou, buscou-se deixar o próprio personagem Adolpho Augusto Pinto se apresentar.

A forma como relata a sua vida e a maneira como a encarou são, no nosso modo de entender, bem mais reveladoras do que o mero elenco dos fatos que a marcaram.

Neste aspecto, tive sorte.

Adolpho Augusto Pinto deixou várias obras onde relata sua vida, inúmeras publicações sobre vários assuntos, da arte à econômica, da

religião às ferrovias, de onde pode se aquilatar seu pensamento com razoável segurança.

Infelizmente, o tempo me impôs a seleção de algumas , em detrimento de outras assim como impôs, dentro das próprias obras selecionadas, a seleção de alguns trechos em detrimento de outros..

No entanto, espera-se que , compensando a seleção, tenha-se do exame das obras e trechos escolhidos se conseguido chegar ao objetivo do capítulo.

Vamos a elas, ou melhor, vamos a Adolpho Augusto Pinto, permitindo que ele fale por si mesmo:

“Nasci na cidade de Itu aos 22 de abril de 1856, filho legítimo de Francisco José Pinto e D. Ana Carolina Pinto, ambos descendentes de velhas estirpes paulistas, enraizadas na Capitania de São Vicente desde o século XVI.

Nunca fui dado a profundas escavações genealógicas. Entretanto, tendo o meu amigo Dr. Luis Gonzaga da Silva Leme, de saudosa memória, oferecido-me um exemplar de sua notável obra Genealogia Paulista, publicada em 1904, desenvolvendo e completando os estudos da Nobiliarquia Paulistana, de Pedro Taques, natural curiosidade levou-me a compulsar esse extraordinário repositório de informações acerca da origem das famílias paulistas, a fim de conhecer as minhas mais velhas raízes ancestrais e seu país de origem.

(...)

A este respeito vem a propósito consignar aqui curiosa nota. Estávamos, certa ocasião, reunidos na sede da Companhia Paulista de Estradas de Ferro os senhores Conselheiro Antonio da Silva Prado, Coronel Antonio Lacerda Franco, Dr. José de Paula Leite de

Barros, Coronel Bento José de Carvalho, Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade e eu. Quase todos nascidos em localidades diferentes, embora todos paulistas, à exceção do Dr. Monlevade, filho de Minas, nenhum de nós julgava-se parente de qualquer dos outros presentes, por isso ficamos naturalmente surpreendidos com a revelação que nos fez o Dr. Paula Leite, muito versado em assuntos genealógicos, de que éramos todos aparentados e no mesmo grau, pois tínhamos, através de igual número de gerações, segundo minucioso quadro que exibiu, um ascendente comum na pessoa de Antão Leme, oriundo de antiga família feudal de Bruges, do antigo condado de Flandres, da qual destacou-se um ramo que passou a Portugal, daí à Ilha da Madeira e da Madeira para a Capitania de São Vicente, pelos anos de 1544 a 1550, conforme dados constantes da Genealogia Paulistana, sob o título “Lemes”, corrupção portuguesa do nome original Leme.

Ainda era eu criança, pois contava apenas nove anos, quando tive a infelicidade de perder meu pai, de profissão comerciante, falecido aos 3 de abril de 1865, contando 53 anos de idade, pois havia nascido em 1812. Não obstante ser então muito novo, conservei perfeita lembrança de sua pessoa e de seu feitio moral.(...)

À santa memória de minha mãe, falecida em São Paulo a 16 de agosto de 1887, também presto as homenagens de profunda admiração e entranhável saudade, pelas excelsas virtudes de esposa exemplar que foi e de mãe forte e extremosa de 17 filhos, dos quais fui o décimo quarto. Que o Senhor os tenha ambos na gloriosa mansão de seus eleitos, pelo muito que fizeram em vida para bem merece-la.”

(Páginas 11 e 12, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Meus ascendentes, ob cit.)

Em sua apresentação, o autor já diz quais são os pilares de sua formação: a tradição, a família e a religião.

O autor é filho “legítimo”.

É de família enraizada em solo paulista desde o século XVI.

Partilha com outros membros da elite paulista o mesmo ascendente.

É homem de fé.

Em um primeiro momento, denota-se justamente seu conservadorismo expresso nos valores que não são só seus, mas da sociedade em que vive ou, ao menos, da elite de uma sociedade provinciana (como era a de São Paulo à época).

Evidente que este perfil exclui, e muito, amplos setores da sociedade, como os escravos, os imigrantes, os filhos “ilegítimos” , os pobres , etc.

Sua visão, portanto, é excludente e seu conservadorismo patente.

Em uma conclusão precipitada, pode-se já dizer que Adolpho Pinto representa bem alguns dos fatores que não levariam ao desenvolvimento de uma sociedade, tais como o clericalismo e o conservadorismo do povo. Sendo ele membro das elites – ou querendo se passar por ser seu membro – isto fica ainda mais grave, à maneira como é formador de opinião entre aqueles que o cercam.

No entanto, convém continuar.

“Comecei o estudo das primeiras letras em família, tendo como professora minha irmã Ana Cândida, que pouco tempo depois, em 1867, fazia-se religiosa da Congregação das Irmãs de S. José, sob o nome de Irmã Josefina do S. Coração de Jesus. Muita paciência precisou ela ter com o seu discípulo, um tanto preguiçoso

e de inteligência tardia, que grande trabalho lhe deu para aprender a ler.

Concluí o curso primário no colégio do professor Joaquim Dias, aos 10 anos de idade, tendo em seguida começado o estudo da língua francesa com o padre Anthelmo Goud, ilustrado sacerdote francês, capelão do Colégio N. S. do Patrocínio, que algum tempo antes me havia preparado para receber a primeira comunhão.

Pouco tempo depois, em 1867, abrindo-se o Colégio S. Luis, dirigido pelos Padres Jesuítas, (...), fui o primeiro aluno que ali se matriculou. (...)

(...)

Como se aproximasse a época de prestar exame das disciplinas preparatórias, em princípios de 1870 transferi-me para São Paulo, passando a morar nesta cidade em companhia de meu cunhado Dr. Jaime Serva, filho da Bahia, que havia pouco se casara com minha irmã Vitória.

Em São Paulo freqüentei o curso particular do Dr. Carlos Melchert, com quem continuei o estudo das línguas francesa, inglesa e latina. Por esse tempo cursava em São Paulo o 5º ano jurídico o estudante Rui Barbosa de Oliveira, filho da Bahia, que, estando a passar mal de saúde, veio – a pedido de seu pai, Dr. João Barbosa – morar em nossa companhia.”

(páginas 12 e 13, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Primeiros estudos, ob cit.)

Filho da elite, sua educação é esmerada.

Adolpho Augusto Pinto percorre sem problemas as etapas para a formação de um jovem com os atributos que mencionou antes: legitimidade filial, pertencimento a uma estirpe anciã, religiosidade afirmada.

“(...) matriculei-me em março de 1874 no 1º ano da Escola Central do Rio de Janeiro, que alguns meses depois era transformada em Escola Politécnica.
(...)”

(...)

A minha manutenção no Rio de Janeiro, para seguir o curso que exigia seis anos de estudos, dependia da resolução que tomei – e felizmente logrei levar a termo – de viver com a mais rigorosa economia, em vista da fraqueza de minha situação financeira. É que, por falecimento de meu pai, tocara-me apenas a legítima de cerca de 7: 000\$00 (sete contos de réis), pois éramos então dez irmãos vivos. Era esse o único recurso de que eu poderia dispor para fazer face a todas as despesas até a minha formatura, (...)

Assim, assentei fazer todas as minhas despesas ordinárias, no decurso do 1º ano acadêmico, dentro da verba de 60 mil réis por mês, quantia que fui depois aumentando até 100 mil réis, à proporção que progredia no meu curso e paralelamente cresciam os encargos. Graças a este regime, observado inflexivelmente através de todas as circunstâncias, algumas bem duras, logrei vencer os seis anos de estada no Rio exclusivamente com recursos próprios e de maneira a concluir o meu curso de engenharia civil possuindo ainda o saldo de 300 mil réis.

Esses seis anos de vida apertada, ainda que não obrigada a privações excessivas e até permitindo-me razoáveis diversões, contribuíram de alguma sorte para mais deixar-me absorver pelos estudos, como constituindo a minha dominante preocupação durante o ano escolástico, ao mesmo tempo que me serviram de útil aprendizado da vida prática, disciplinando-me a vontade, enriquecendo-me o espírito de muito experiência educativa, ensinando-me a pôr ordem e método em todos os lances do viver cotidiano.”

(páginas 17 e 18, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Estudante de engenharia, ob cit.)

Não obstante ser filho da elite, seus haveres não são muitos.

No Rio de Janeiro deve contentar-se em ser economico para poder sustentar-se longe de sua terra natal.

Aqui observa-se uma característica do autor que o acompanhará em suas observações por toda a vida: o talento em analisar a vida econômica do país, do estado de São Paulo e da sua própria condição.

Suas notações serão sempre argutas e pontuais e, a despeito de sua formação conservadora – como já antes sublinhado – nunca Adolpho Augusto Pinto perdeu esta capacidade crítica de analisar os fatos econômicos e sociais que o cercaram durante a vida.

Sigamos.

“(…) no meu último ano acadêmico, por espontânea indicação com que fui distinguido por um dos meus professores, (...), merecera ser nomeado aluno praticante da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil, (...), mediante modesta diária,

que, mesmo assim, valia por um bom subsídio para quem dispunha então da magra mesada de 100 mil réis.”

(página 20, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Estudante de engenharia, ob cit.)

“Concluído meu curso de engenharia civil na Escola Politécnica, em fins de 1879, entendi começar a vida prática constituindo desde logo família. É que os bons fados gentilmente propiciaram-me o ensejo de contrair um enlace que foi para mim a sorte grande na loteria matrimonial, certo como é que na romagem terrestre, tão salteada de acidentes e eventualidades de toda sorte, a completa felicidade do homem depende principalmente de haver acertado na escolha da mulher que tomou para esposa. Verdade é que para essa escolha há um critério que só excepcionalmente pode falhar. É o que procura aliar a afeição recíproca de dois corações à um fundo comum de predicados que só uma sólida educação cristã pode constituir e acrisolar.

Nascido de uma família tradicionalmente católica, tendo a fortuna de praticar a religião de meus pais e avós com fé viva e sem desfalecimentos, eu não podia aliar-me para sempre, com seguros fundamentos para ser feliz, senão a uma dama que comungasse os mesmos princípios, se identificasse plenamente com o meu feitio espiritual, fosse mãe e educadora de meus filhos inspirada nos mesmos sentimentos.

(...)

Casei-me no Rio de Janeiro a 22 de abril de 1880 com a senhora D. Generosa da Costa Liberal, natural da mesma cidade, com 17 anos, pois havia nascido a 30 de setembro de 1862, filha legítima do comendador João Antonio Gonçalves Liberal, natural da

cidade de Chaves, Portugal, antigo comerciante, e de D. Águeda Pereira da Costa Paranhos Liberal, natural de Magé, Província do Rio de Janeiro.

De nosso consórcio nasceram os seguintes filhos: Águeda, a 22 de fevereiro de 1881; Ida, a 16 de março de 1882; Gastão, a 22 de abril de 1884; Carmen, a 29 de março de 1886 e Adolfo, a 23 de junho de 1891.”

(páginas 20 a 21, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Chefe de família)

“Dos filhos de Adolfo Augusto Pinto sobrevive apenas a Sra. Carmen Liberal Pinto Hermann, casada com o Sr. Luís Hermann Filho, residentes no Rio de Janeiro. Águeda Liberal Pinto faleceu solteira, na Capital Paulista, em 1957. Ida Liberal Pinto foi a Irmã Maria Adolpho de Sion, falecida em Petrópolis em 1964. Dom Gastão Liberal Pinto, bispo de São Carlos, faleceu nessa cidade em 1945 e Adolpho Augusto Pinto Filho, também ensaísta como o pai, morreu solteiro, em São Paulo, em 1931.”

(Página 21, 2ª Nota de Rodapé, Capítulo 1, Nascimento e Formação, Chefe de Família)

Difícil deixar de apreciar esta passagem de Adolpho Augusto Pinto.

Se ao clericalismo credita List um dos fatores do atraso de uma nação, temos aqui uma passagem de Adolpho Pinto que nos esclarece até que ponto a Igreja Católica era dominante à época em que escreveu.

Não se tratava, segundo Adolpho Pinto, de procurar uma esposa na “afeição recíproca de dois corações” , mas sobretudo uma “uma dama que comungasse os mesmos princípios, se identificasse plenamente com o meu

feitio espiritual, fosse mãe e educadora de meus filhos inspirada nos mesmos sentimentos”.

Seja como for, não se pode negar que, de certo modo, revela-se em Adolpho Pinto um tirocínio de que a solidez de vida só é alcançada se se tem a harmonia no lar e para tal não se deve impingir seus princípios, valores e crenças no outro, mas antes procurar alguém que tenha os mesmos princípios, valores e crenças. Tendo um lar harmonioso, um dos primeiros requisitos para uma sólida construção pessoal estava pronto.

“Ao partir do Rio, a Condessa de Lajes relacionada com a família de minha mulher, teve a bondade de recomendar-me ao Conselheiro Laurindo Abelardo de Brito, então, Presidente da Província de São Paulo, com quem entretinha relações de amizade.

A recomendação foi tão valiosa e a oportunidade de encontrar emprego apresentou-se tão prontamente que, alguns dias depois de minha chegada à cidade de São Paulo, era nomeado engenheiro fiscal do Governo da Província (...)”

(páginas 23, Capítulo II, Início da Carreira, Começa minha vida profissional, op cit.)

“Comecei a vida prática, logo depois de formado em engenharia civil, dispondo de bens no valor de 40 contos de réis, legítima de minha prezada mulher.

Durante os primeiros dez anos de trabalho aumentei de muito pouco esse patrimônio inicial, pois apenas consegui, com algumas economias realizadas e o produto de um pequeno seguro de vida que liquidei, pagar a construção que levei a efeito de modesto prédio para habitação da família, à Rua Conselheiro Crispiniano.

O prédio e respectivo terreno importaram em cerca de 8 contos de réis.

A esse primeiro decênio felizmente sucedeu um período em que logrei alargar sensivelmente o meu modesto ativo. É que sobreveio a quadra chamada do ‘encilhamento”, de febril atividade de negócios, acompanhada de tão fantástica quão efêmera valorização de títulos mobiliários.

Aproveitei a oportunidade para vender pro 24 contos o pequeno prédio de minha moradia, que já não tinha capacidade para acomodar a família, então acrescida de quatro filhos, resultando da operação o lucro de cerca de 16 contos de réis.

Mais ou menos na mesma ocasião comprei por 10 contos de réis cem ações da Companhia Cantareira e Esgotos, empresa que explorava os serviços de abastecimento de água e de esgotos da Capital e me parecia prometer larga e segura prosperidade, em vista do desenvolvimento que São Paulo começava a acusar.

Nessa transação fui de extraordinária sorte, porquanto alguns meses depois cada título era desdobrado em dois, como compensação por não ter a Companhia pago dividendos durante seus primeiros dez anos de existência, ficando assim elevado a duzentas o número de minhas ações. Mas o que constituiu verdadeiro cúmulo foi ter a cotação do título experimentado uma alta tão grande, por efeito do desenfreado jogo de Bolsa então causando verdadeira alucinação a toda gente, que eu pude vender as duzentas ações que possuía à razão mais ou menos de 600 mil réis cada uma, realizando o lucro de mais de 100 contos de réis.

Na mesma época fui encarregado de duas peritagens profissionais de alta importância, em que ganhei cerca de 20 contos.

Quer tudo isso dizer que em 1893 achava-se o meu patrimônio elevado a cerca de 200 contos de réis.

Estava lançada a base para a construção de minha modesta fortuna. De fato, daí por diante dois únicos fatores fizeram o resto: economia e valorização.

Vivendo modestamente e só não poupando despesa com a educação e instrução de meus cinco filhos, tive a felicidade de empregar bem o capital constituído e as reservas que cada ano conseguia pôr de parte.

Em 1898 adquiri grande terreno na Avenida Higienópolis e construí o prédio que venho habitando desde então. Pouco depois comprei outro grande terreno na mesma avenida, em que construí três prédios para renda.

Para que se veja como se valorizaram esses imóveis, é bastante considerar que adquiri os referidos terrenos ao preço médio de cinco mil réis. Essa bruta valorização aplicada a uma área de 9.500 metros quadrados representa por si só um acréscimo de valor na importância de mais de 900 contos de réis.

Também fui muito bem sucedido no emprego que fiz de capitais em ações do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, cuja cotação elevou-se extraordinariamente em relação à que vigorava há trinta anos passados, além de ter o Banco proporcionado bons lucros aos seus acionistas em consequência das emissões havidas de novas ações.

Graças às circunstâncias ocorridas e aos bons vencimentos que percebi a partir de certa época,

ainda que apenas suficientes para os meus gastos, pude elevar o meu patrimônio a cerca de três mil contos de réis, aí compreendidos os quinhões que nos últimos tempos distribuí aos filhos, na importância total de cerca de seiscentos contos.

Os bens que consegui assim acumular representam em São Paulo uma fortuna muito modesta; entretanto, considerando que eu fiz toda a minha carreira profissional no exercício de empregos, e que, como chefe de família não pequena, tive pesados encargos a satisfazer, força é reconhecer que a fortuna acumulada dá bem a medida de quanto a economia e a boa ordem na vida cooperaram para o resultado conseguido.”

(páginas 131 a 133, Capítulo IX, Considerações Finais – Profissão de Fé, Bens de Fortuna, op cit.)

Economia e boa ordem na vida. Eis os segredos para a prosperidade de Adolpho Augusto Pinto. Sólida formação moral e ética. Tudo isto em uma sociedade que guardava muitos dos aspectos de quando ainda era colônia. Tudo isto em meio ao conservadorismo, escravidão e clericalismo.

O fato é que sua narrativa sugere que os requisitos de List, se bem que aplicáveis a certos grupos e indivíduos, devem ser relativizados de cultura para cultura, de nação para nação.

Tudo parece levar à crítica feita por Vânia L. Bastos e Maria Luiza F. Silva de que seria uma “temeridade” apontar – tal como List faz – uma receita geral de desenvolvimento.¹⁰⁵

Qualidades morais como parcimônia, honestidade, paciência e tenacidade são fundamentais, conforme apontado por Landes.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Ver páginas 78 e 79, Capítulo 1 desta Dissertação;

¹⁰⁶ Ver páginas 77 a 80, Capítulo 1 desta Dissertação;

‘Acabo de traçar as linhas que aí ficam – para mim gratas recordações do que fui e do que fiz – ao completar a idade dos setenta anos, a idade que o psalmista há alguns milênios dizia ser o termo da vida.

E pois que o fim de meus dias se aproxima, não desejo fazer a viagem dos que partem para sempre sem deixar aqui gravada a expressão do meu profundo e entranhado reconhecimento a Deus, meu Senhor, por todos os extraordinários dons de que se dignou enflorar-me a existência.

E como lhe não hei de confessar a minha comovida gratidão, se a mim, seu humilde servo, Ele deu tudo, tudo...!

Ele deu – me a boa sorte de nascer de honrados pais de sã cultura religiosa, que me criaram e educaram transmitindo-me a velha crença ancestral, essa luminosa fé sobrenatural que tanto me esclareceu e amparou em todos os transes da vida e que é o melhor legado que deixo a meus filhos.

Ele deu-me a coragem, a força de vontade e os recursos indispensáveis para, órfão aos nove anos e habitando uma cidade do interior, aplicar-me aos estudos secundários e superiores com decidido afinco, assim permitindo-me conquistar com as melhores notas a láurea acadêmica que me abriu a carreira profissional.

Ele deu-me esposa modelar e, como filhos, cinco verdadeiras jóias, todos gozando perfeita saúde física, moral e intelectual, os quais me têm povoado a existência de um gozo perene.

Ele deu-me caráter, inteligência e coração, fazendo-me ganhar suavemente o pago da vida terrena, sem jamais deslustrar as funções que exerci, nem desmerecer a estima que me dispensou a sociedade em que convivi.

Ele deu-me senso moral suficiente para ajuizar das pessoas e dos fatos e nunca ambicionar coisa alguma que estivesse acima de meu justo alcance, poupando-me o desprazer e vexame das decepções tão comuns na vida social, especialmente dos homens de ação.

Ele deu-me a graça de prestar alguns serviços à minha Pátria e a minha Religião, serviço em virtude dos quais mereci a honra de ser condecorado por dois dos mais notáveis soberanos do século em que reinaram, o Sr. D. Pedro II, Chefe do meu País, e o Sumo Pontífice Leão XIII, glorioso luminar da Igreja Católica.

Ele deu-me bens de fortuna, sem falhas nem demasias, e o critério bastante para não desperdiçá-los em coisas vãs, assim como o desprendimento necessário para não regateá-los às aplicações benfazejas.

Ele deu-me a felicidade de celebrar as minhas bodas de ouro, carinhosamente cercado de todos os membros da família que constitui, composta de quatro gerações, sem haver sofrido a dor de perder um só.

Ele deu-me por fim a velhice, como para cercar a obra de sua divina munificência, uma velhice serena e tranqüila, como sereno e tranqüilo tem deslizado o curso de minha vida, prestes a entrar no oceano da morte, destemidamente confiante na misericórdia infinita...

(páginas 133 a 135, Capítulo IX, Considerações Finais – Profissão de Fé, Últimas Palavras, ob cit.)

Nascer de honrados pais, de uma sã cultura religiosa, proceder de uma linhagem ancestral.

Conseguir se formar em cursos secundários e superiores.

Esposa modelar e cinco filhos com perfeita saúde física e moral.

Família unida, que permanece junto ao patriarca.

Bom profissional, não tendo nunca deslustrado as atividades a que esteve incumbido, gozou do prestígio da sociedade em que viveu.

Comedido, jamais ambicionou algo que não estivesse ao seu alcance bem como não desperdiçou o que auferiu com o suor de seu rosto ou através de heranças em futilidades.

Foi considerado pelo Chefe de Estado de seu país e pelo Supremo Sacerdote de sua Igreja.

A sensação do dever cumprido ao fim da vida.

Se se pode dar uma receita de desenvolvimento pessoal (se não para a nação, como queria List), aí temos uma na pessoa de Adolpho Augusto Pinto.

É evidente que tal “receita” só seria aplicável àqueles que preenchessem os “pré-requisitos” mencionados por Adolpho Pinto: ser filho legítimo, ter ascendentes nobres (ou, pelo menos, comuns com os da elite paulista), ser católico fervoroso e ter algum cabedal para iniciar (e terminar) sua formação educacional.

Não nos parece haver dúvidas de que esta seria a “receita de desenvolvimento” para a época em que viveu o autor.

Receita esta que excluía a esmagadora maioria da população...

Pinto, Adolpho Augusto. A Cathedral de São Paulo, Empreza Graphica da “Revista dos Tribunaes”, São Paulo, 1930

Semana Pró – Cathedral, 1929

Appello à Grande Família Paulista

“(...) permiti que vos extendamos a mão, durante a “Semana pró Cathedral”, pedindo um óbolo, o óbolo do vosso culto aos nobres ideaes de religião, de patriotismo e de arte, para a construcção do monumento que deverá ser a digna cupola coronal de vossa bella metrópole, (...)”

(página 09, ob cit.)

“Insensato, chamava Elle, o que enthesoura para si, e não enriquece diante de Deus!...

Em verdade, a vida é curta, a creatura passa e de todo o seu dinheiro, muito ou pouco, só lhe fica – isto, sim, eternamente – o merecimento das obras boas em que o empregou.

(...)

A cidade de São Paulo, com a sua população a approximar-se de um milhão de almas, fartamente enriquecida pelos frutos da incomparável lavoura do Estado e pelo trabalho de seu valoroso parque industrial, elementos esses que já a fizeram o maior centro econômico nacional; a cidade de São Paulo, nobremente orgulhosa de ser a terceira metrópole latina da América; que já viu romper de seu solo uma luzida floração de edifícios e fundações de caracter

monumental, e possui em construção e em estudos outras obras de accentuado vulto, como os palácios da Justiça, do Congresso Legislativo, da Faculdade de Medicina e do Governo do Estado, estando agora mesmo a fundar importante Instituto Biológico e a cogitar a criação de uma Universidade, instituições estas que, ao lado das que já existem, devem constituir a sede da mais intensa e apurada cultura científica do país; a cidade de São Paulo, em summa, que está assim a se cobrir de todas as galas de que o progresso e a opulência são capazes de esmaltar uma grande metrópole moderna, não pôde permanecer indefinidamente descoroadada de seu monumento máximo, testemunho inconfundível da nobreza espiritual de sua civilização, da obra que mais pôde dignificar a velha alma paulista, valendo por um perenne Te Deum de acção de graças à suprema omnipotencia divina pelos extraordinários dons de que cumulou este abençoado recanto do Brasil.”

(páginas 10 e 11, ob cit.)

“Ora, todo christão devéras digno de tão augusto qualificativo não deve ter vida puramente individual. A vida do christão, illuminado e fortalecido pelos thesouros moraes de sua fé, deve ser um continuo apostolado a irradiar-se por todas as obras benemerentes, por todas as obras de que possa resultar a ascensão humana das baixas misérias terrenas para a contemplação e a pratica das altas e consoladoras verdades do Evangelho, entre as quaes o culto da criatura ao Criador.

Cumpra, pois, cada um seu nobre dever, seja ao mesmo tempo um praticante de sua fé e um patriota sinceramente amante da grandeza de sua terra, e não há dúvida que, em prazo relativamente curto,

culminará na collina histórica de São Paulo de Piratininga o expoente máximo da nobreza espiritual de sua civilização – o mais magnifico monumento religioso do Brasil.”

(página 12, ob cit.)

Religião, patriotismo e arte.

Tudo se confunde.

Tudo é uma coisa só.

Um é expressão do outro.

Para Adolpho Augusto Pinto a expressão máxima do progresso de São Paulo reside na construção daquilo que é o mais tradicional: uma catedral.

Não nos espanta.

Como ressaltado por John Bernal, quando uma eilite econômica chega ao poder político procura caracterizar sua ascensão como um sinal de progresso e mudança.

No entanto, logo que se sente segura de seu poder, promove um retorno aos valores tradicionais. Os “seus” valores tradicionais. Torna-se, portanto, conservadora e o é para conservar o seu poder.

Observa-se bem esta característica nesta passagem de Adolpho Augusto Pinto onde o autor usa o próprio progresso como justificativa para afirmar os valores tradicionais consubstanciados na religião católica e naquilo que lhe daria sua concretização material: sua catedral.

A Grande Iniciativa

“Deve-se ao venerando Sr. D. Duarte Leopoldo e Silva, Arcebispo Metropolitano, a iniciativa da construção da nova cathedral de São Paulo.

(...)

Perante a solenne assistência o illustre Prelado, em brilhante discurso, justificou a sua acção, dizendo:

“Se os templos se edificam mais para os homens do que para Deus, que collocado no santuário da sua inesgotável riqueza, nada reclama da nossa abundância, nós, catholicos e paulistas, queremos uma cathedral que seja uma escola de arte e um estímulo a pensamentos mais nobres e mais elevados, queremos uma cathedral opulenta, que, testemunhando a fartura dos nossos recursos materiaes, seja também um hymno de acção de graças a Deus Nosso Senhor.

Saibam os paulistas de amanhã que a fibra do bandeirante, luctador e intemorato nas asperezas da selva, não se enfraqueceu nos confortos da vida moderna, como não se entibiou a sua fé nos esplendores da sciencia e da civilização.

Por uma lei histórica e fatal, São Paulo há de sempre caminhar na vanguarda, tem a cumprir uma grande missão política e social, e a sua hegemonia, civil e religiosa, já não póde ser contestada.(....)”

(páginas 14 e 15, ob cit.)

Uma Piedosa Campanha

“A empresa evidentemente se afigura custosa, mas não insuperável, sobretudo para a fibra constructiva da nossa brava gente, que não é inferior á de nenhum outro povo.

Visitando os Estados Unidos há trinta e seis annos, commissario do Estado de São Paulo junto á Exposição Colombiana de Chicago, tive ensejo de

publicar nesta folha as minhas impressões de viagem através daquelle extraordinário paiz.

Entre os factores a que a civilização norte-americana deve a sua admirável grandeza, não deixei então de assignalar a cooperação intelligente e valorosa dos homens de fortuna, fundando e mantendo, á custa própria, innumerous institutos com as mais variadas applicações, em benefício público.

A poderosa nação achava-se naquelle tempo ainda longe de possuir o colossal patrimônio econômico e os variados recursos que hoje ostenta, constituindo em conjuncto a maior maravilha contemporânea, mas os cidadãos americanos, por sua cultura cívica, bem comprehendiam que o dinheiro só vale pelas utilidades praticas que delle se tiram – não apenas em proveito individual, mas também em benefício do meio, da collectividade, da civilização do paiz.”

(páginas 20 e 21, ob cit.)

“Nos dias em decorrem, conturbados por uma generalizada obliteração do senso moral, e quando uma vaga internacional de barbarismo, repassada de concepções tão cerebrinas em sua índole como subversivas em seus intuitos, ameaça afogar os postulados idealistas que fizeram a grandeza da civilização occidental, não será demais, nesta metrópole cosmopolita, o monumento que se vem levantando pra ser a casa matriz do culto devido à Divindade, cathedra doutrinaria de san moral, sagrado refugio sob cujo pórtico poderá cada um depor os encargos attribulados que a vida inflige, para entrar no calmo domínio do espírito, a respirar o puro ambiente do sobrenatural e fruir as

delícias que são o privilégio da alta humanidade, isto é, da que o Senhor fez a sua imagem.”

(página 23, ob cit.)

A “brava gente” a que Adolpho Pinto menciona – reproduzindo as palavras do então Arcebispo de São Paulo – não é ninguém menos que o bandeirante do qual o autor fez questão de ligar sua genealogia, assim como procuraram fazer-lo as elites cafeeiras do estado.

Continua assim seu pensamento excludente: a sociedade paulista, cujo desenvolvimento e destino “já estão traçados” , é a do bandeirante, de cuja fibra deve-se tudo, e não a do negro e do imigrante, sequer mencionados em suas obras como partícipes deste desenvolvimento.

Índice de Cultura

“Em verdade, de todos os monumentos públicos de um paiz ou de uma metropole, são os templos os que melhor caracterizam as riquezas de sua civilização, e nenhum mais representativo de que o seu templo maximo, a cathedral.

Della cabe realmente dizer que plasma a alma de uma civilização. É que em toda parte a sumptuosidade da casa matriz do Senhor constitue especial documento de cultura, pelos primores estheticos que costuma encerrar e que bem se podem considerar formando a mais completa synthese das artes plásticas: architectura, esculptura, pintura e artes decorativas.

E pois que numa grande cathedral há sempre um corpo coral e não deixa de ter seu throno o rei dos instrumentos, o organ, no dizer do insigne Liszt – oceano mystico a banhar majestosamente o altar do

Christo, levando-lhe em suas ondas de harmonia as orações e os estremecimentos dos séculos – já se vê que, mesmo sem sahir do domínio do bello, as cathedrais são verdadeiros índices da cultura dos povos. Todas as artes collaboram em seu serviço, e as artes fizeram sempre o encanto e a graça da vida. Sem ellas a humana existência perderia uma das mais interessantes feições de sua alta espiritualidade.”

(páginas 26 e 27, ob cit.)

O Estilo Gothico

“Mas, objectar-se-á – o estilo gothico não está de accordo com a nossa tradição; o estilo colonial é o de tradição histórica para o povo brasileiro, de origem ethnica lusitana.

A objecção não procede. A construcção de uma grandiosa cathedral moderna não pode inspirar-se na technica rudimentar dos tempos coloniaes, em que as grossas paredes de terra socada e as armaduras de madeira eram os elementos constructivos de que dispunham nossos bons avoengos.

O amor á tradição é sem dúvida sentimento respeitável e digno de ser cultuado, cumpre, porém, não ir ao extremo de sacrificar por elle conveniências de ordem superior. Para todas as coisas há um limite. Na era do trem electrico, do automóvel, do aeroplano e outros aperfeiçoados meios de locomoção, porventura daria mostra de sensatez quem quer que, por simples amor á tradição, pretendesse restaurar o uso do carro de bois, do bangüê, da cadeirinha ou de outro qualquer dos

veículos que fizeram as delícias dos que os tinham outrora a seu serviço? “Omnia tempus habent”.

De resto, autoridade competente muito judiciosamente já observou que, tratando-se de um grande monumento de architectura religiosa, não é a tradição ethnica a que se deve seguir, mas a tradição histórica da própria Igreja, e ahi prima o estilo gothico.”

(páginas 33 e 34, ob cit.)

Não obstante ter amor à tradição, bem fica demonstrado que não é “qualquer” tradição que seduz a Adolpho Augusto Pinto.

Como ele próprio afirma, na era do automóvel, do trem elétrico e do aeroplano não se pode cogitar que toda tradição não deva passar um reexame.

Usa a própria erudição para desmentir que a tradição possa ser sinônimo de imobilismo e atraso: “Omnia tempus habent”.

De maneira habilidosa, justifica os dois pilares sobre os quais se apóia a elite da qual faz parte: o progresso e a religião.

Não por acaso, na “era da modernidade” , a tradição religiosa, através do estilo empregado na construção das igrejas e catedrais, também deve ser “modernizada”.

Tudo pode e deve mudar para tudo continue como antes.

S. José e o Menino Jesus

“(…) o Christianismo é o acontecimento maximo da história geral, a página mais larga e mais fulgente dos fastos da humanidade.”

(....)

Entretanto, como reverso da esplendida medalha, também é verdade que, após vinte séculos de

influência do Christianismo na terra, existe ainda muita gente infeliz; não há tranqüilidade nem bem estar em muitos lares; a existência para grande numero de criaturas é o percurso de intermina via dolorosa; a miséria é uma chaga aberta nos flancos do organismo social; a corrupção dos costumes cresce e estende-se como um lagamar em plena maré montante; a criminalidade infesta as diferentes classes da sociedade; desbordando todos os diques que lhe oppõem os orgams da defesa publica; o delírio do luxo, a preocupação absorvente do gozo, a ânsia de enriquecer, a ambição descomedida de subir e figurar, qualquer que seja o meio, empolgam todas as almas, apagando nellas o instinto moral, as nobres espiritualidades da vida...”

(páginas 86 e 87, ob cit.)

“Sabe-se que dentre as causas do vertiginoso progresso que irradia toda a estrutura da civilização norte-americana, uma sobretudo se destaca: a activa, fecunda e beneméríta collaboração de seus milionários na obra do bem estar e do engrandecimento nacional.

Aquelles homens práticos, admiravelmente treinados nos processos de enriquecer a grande estilo, também sabem ser idealistas, e ninguém os supera na magnanimidade e elegância com que distribuem a mãos cheias, em beneficio publico, os thesouros accumulados pela sua arte consummada de ganhar dinheiro.

E releva notar que a sua liberalidade não é só em proveito do seu paíz; ella derrama-se por todo o mundo, favorecendo institutos e obras de toda espécie: beneficentes, artísticas, scientificas e mesmo de puro character religioso.”

(páginas 90 e 91, ob cit.)

Adolpho Pinto não é cego à miséria que o cerca.

Tampouco o é quanto as suas causas e o seu produto mais direto: a ganância, o egoísmo e a cupidez gerando o crime

Entretanto, a solução para Adolpho Pinto não está em mudar a sociedade através de boas leis, amor à justiça, princípios éticos vivenciados em comum, etc (tal como defendido por List) mas sim na transferência voluntária de recursos pelos abonados aos mais pobres.

Em outras palavras, a solução para Adolpho Pinto está na esmola.

O intuito não é transformar a sociedade, não está em ser justo dando a cada um aquilo que merece mas antes conceder um óbolo aos mais pobres no sentido de se evitar os “vícios” que chocam a moral cristã de Adolpho Augusto Pinto.

A Fé e a Dor

“Ainda me perguntaes porque eu sou catholico!...É porque a minha fé, recebida de meus paes, verificada nas controvérsias e no estudo, tem sido meu grande apoio nas mais graves circumstancias da minha existência.”

(página 107, ob cit.)

Pinto, Adolpho Augusto. Na Brecha. Off. Typ. Cardozo Filho & C. Rua Direita, 35, São Paulo, Setembro de 1911.

“Reúne este livro algumas folhas soltas, escriptas nestes últimos annos sobre os mais variados assumptos.

Ao lado da matéria de interesse religioso, o leitor encontrará aqui a matéria de interesse social, econômico, technico-industrial, histórico e artístico.

Aos que amam as coisas bem ordenadas, talvez cause estranheza não ter o auctor dividido o livro em umas tantas partes, em que fossem grupados os assumptos segundo suas affinidades naturaes.

Releve-se a falta, que é toda apparente. Realmente ás vezes a ordem está na desordem, a unidade na variedade.

Pois que não há uma só linha deste livro que não diga respeito a coisas públicas e não tenha sido escripta no momento flagrante da acção, bem póde o auctor allegar que existe pelo menos o fio de uma circumstancia, commum a alinhar a obra toda, tal qual foi produzida.

É que neste immenso campo de batalha que é a moderna vida social, o homem de seu tempo não tem o direito de se desinteressar da luta, e como ella vai travada em toda a linha, ninguém póde deixar de ser, na defesa de seus ideaes, um combatente...na brecha.”

(páginas 5 e 6, Prefacio, ob, cit.)

“Ainda aqui, porém, ao lado da grandeza do mal está a grandeza do remédio. Em verdade, por mais transcendente que se afigure a questão, por mais difícil que se antolhe o problema social, ahí está para resolvê-lo a doutrina indefectível do Mestre em sua synthese suprema – a Caridade – o fim da religião, a alma das virtudes, o resumo da lei, como a qualificava a águia de Meaux, o insigne Bossuet.”

(página 16, A acção catholica, ob.cit.)

“Velar pelas classes proletárias, collocar os desempregados, visitar em domicilio os que soffrem ou precisam, levar-lhes socorros em espécies, e dar-lhes consolações religiosas...eis o que se póde chamar a poesia da caridade, um programma realmente digno de tentar o zelo e inflammar os corações ao amor das almas e á felicidade da pátria...sim, á felicidade da pátria, pois em tempos como os que correm, quando as grandes nações, apprehensivas e angustiadas, vêem assomar em seus horisontes políticos a chamada questão social, essa tremenda nuvem negra que ninguém sabe o que traz em seu bojo – qual o programma político, quaes as leis, quaes os princípios de sciencia, chame-se esta economia política ou sociologia, que poderão valer na pratica o que é capaz de conseguir a obra generalizada das Conferencias de S. Vicente de Paulo?...”

(página 18, A acção catholica, ob.cit.)

Adolpho Augusto Pinto ratifica a caridade como a virtude salvadora da questão social.

Não há outra alternativa para os corações aflitos.

Não há, ademais, outra doutrina que não a cristã para o consolo dos despossuídos.

Adolpho Augusto Pinto busca a harmonia , e não a dissensão; busca o acordo e não a contestação; procura a uniformidade e não o pluralismo, ama a continuidade e detesta a mudança.

Para tanto, repreende a imprensa livre “vergonhoso estendal do vicio, escaravelho de podridões, miserável pelourinho diffamador”, sonhando com uma imprensa católica que seja “honesta, moralisadora e digna”.

Seu mundo é o mundo totalitário, é o mundo sem dissensões e questionamentos, é o mundo em que as coisas “são como são”.

“Com effeito, assim como em cada lagrima de orvalho existem todos os elementos componentes da água, assim como em cada gotta do nosso sangue fervilha toda a essência da nossa constituição physiologica, da mesma maneira em cada consciência catholica só há uma e a mesma interpretação, só há uma e a mesma maneira de entender e praticar a doutrina do Mestre.

Quão diversamente acontece do outro lado! Como é differente a situação daquelles que pretendem vadear o passo difficil da existência finita, confiando todo o mysterio do seu destino infinito ao frágil lenho do livre pensamento, aos vai-vens desse pobre batelão desarvorado e sem bússola, a vogar ás tontas no mar tenebroso das vicissitudes da vida!...

Realmente, que têm elles para oppôr a este extraordinário cimento da fé que alicerça todo o edificio da nossa unidade moral?...Lançando um olhar

retrospectivo sobre a evolução das idéas através dos séculos, que é que vemos senão cadaveres de systemas philosophicos atulhando os campos de batalha do pensamento? Que mais é, em verdade, que um fúnebre cinerario essa vasta arena em que há terçado os racionalistas de todas as épocas, sobretudo quando se olha o terreno de certa distancia e póde a acção do tempo melhor revelar a fragilidade das vãs concepções do orgulho humano?

(...)

Eu penso que o jornal que tratamos de fundar, attenta a fórma que já lhe prescrevestes, leve, variada, moderna, deve ser de facto o que nós desejaríamos que fossem todos os grandes jornaes neutros que se publicam em nosso paiz, e o que realmente elles seriam, se ao talento com que são em geral redigidos, se ao brilhantismo com que de ordinário tratam todas as questões, se á abundancia e variedade das informações, se, em summa, á factura de cada folha em todos os seus elementos presidisse mais austero espírito de censura, se o lado moral fosse melhor cuidado, se a religião , a religião que professa a quase totalidade do povo brasileiro, a religião que sempre foi, é e será luz e conselho, conforto e esperança em todos os transes da vida, merecesse em sua secção doutrinária a consideração dispensada a tantos outros assumptos de somenos valia.

Certamente que nós, catholicos, não queremos constituir a imprensa em curso de religião, não pretendemos transformar o jornal em catecismo. Não, evidentemente não é isso que queremos. Queremos sim a boa imprensa, honesta, moralisadora e digna, o que a não impede de ser ao mesmo tempo noticiosa, elegante, vivaz; queremol-a pura, limpa e não trazendo as suas

columnas maculadas das intemperanças que só aguçam appetites vulgares; queremol-a tribuna da verdade e não balcão de baixo mercantilismo; queremol-a augusta magistratura intellectual da justiça, e não apenas a exploração de uma industria, simples fabrica de publicidade; queremol-a apostolado do bem, escudo do direito, norma do dever, estímulo da virtude, e não vergonhoso estendal do vicio, escaravelho de podridões, miserável pelourinho diffamador; queremol-a finalmente íris de paz e conciliação, pregoeira da ordem e do respeito á lei, e não instrumento de discórdias, facho incendiário de paixões e rebeliões.

Ora, Senhores, ainda que relevantes sejam os serviços prestados pela imprensa indígena, ainda que preclaros sejam os seus méritos, infelizmente ella não realiza em toda a sua plenitude o ideal por nós aspirado.

Fácil é, com effeito, descendo ao terreno dos factos, tornar patente a desconformidade em que quotidianamente se acha a psychologia catholica com a orientação a que obedecem em geral os jornaes de nossa terra.”

(páginas 116 a 118, A orientação do Jornal Catholico, ob cit.)

“Fazendo a psychologia da sociedade contemporanea, notável escriptor observa que duas disposições a caracterizam: a curiosidade e a precipitação. Não quer dizer que ella seja ávida de sciencia, affirma apenas que ella tem a curiosidade de factos. E como a sociedade não é somente curiosa, mas também apressada, precipitada – por isso mesmo que não tem tempo para reflectir, de pousar a attenção demoradamente sobre os mil acontecimentos

quotidianos, actuaes, devorantes, que a rapidez electrica do telegrapho espalha de instante a instante por todo o mundo – já não lê, como lia antigamente, para estudar; agora só lê, só póde ler, só tem tempo de ler, para estar a par dos homens, das coisas e dos factos do dia, perdendo em profundidade tanto quanto precisou ganhar em extensão superficial”

(página 131, A orientação do Jornal Catholico, ob cit.)

“Sem duvida a ninguém é lícito contestar que o progresso material vale muito, contribue immensamente para o bem estar dos povos, mas por certo não basta para lhes fazer a felicidade. A perfeição a que aspira a humanidade é coisa que paira muito acima do terreno em que as maiores obras não passam uma simples liga de pedra e cal.

Também a riqueza, a gloria, o poder, innegavelmente, são grandes bens, mas nenhum delles conseguiu jamais, por si só, reunir e consolar os povos.

Na história da eterna miséria humana, o progresso ideal, a riqueza incomparável, o summo bem estão nos thesouros imperecíveis da cultura moral, que quer dizer a cultura da honestidade, do amor, da justiça , da paz, da liberdade, emfim de todas as causas generosas, cuja suprema synthese é a philosophia do evangelho, a plenitude da luz, a plenitude da grandeza moral.”

(página 142, O nosso programma, ob cit.)

A justiça está nas virtudes que, por sua vez, conduzem ao céu.

Aqui é tolice procurar o bem, buscar o progresso material individual, o sucesso e a felicidade pessoais.

A felicidade não está nisto mas no cultivo das virtudes cristãs que levam, repita-se, à felicidade absoluta, que se encontra no Criador.

Não devemos nos importar com a situação que vivemos aqui pois ela é passageira, ela é falsa pois encontraremos a verdadeira felicidade quando partirmos daqui.

A verdade está, por conseguinte, nos evangelhos, texto sagrado e, portanto, imutável.

Aí está a visão de mundo de Adolpho Augusto Pinto.

Não há necessidade de mudanças mesmo porque elas são inúteis.

Pior: elas são perigosas.

Frise-se outra vez que nosso autor é digno representante de uma elite que, de início progressista e transformadora, torna-se radicalmente conservadora quando chega ao poder.

Pinto, Adolpho Augusto. Homenagens. Subtítulos: A fundação de São Paulo. Os Jesuítas no Brasil. Os imortais de S. Paulo. O óbolo da independência. Uma festa de trabalho e progresso. A Cathedral de S. Paulo. Pela fé e pela civilização., São Paulo, Casa Vanorden, 1926.

“Em verdade, Senhores, em tempos como os que decorrem, quando o homem, cada vez mais curvado para a terra, com o coração hypertrophiado pelo egoísmo e os sentidos esfomeados de gozo, parece viver apenas para dar pasto aos instintos de sua baixa animalidade – eu não sei o seria da sociedade, em seus mais caros interesses, se não a amparassem as energias

salvadoras das almas de eleição, se não a velassem, como anjos tutelares, os generosos ideaes que elevam os corações e proclamam, a cada instante, a santidade do dever, as grandezas da abnegação, as sublimidades do sacrifício, todas as cousas, em summa, que dignificam a existência e, mercê de Deus, ainda existem na terra como resteas de luz descidas do céu para illuminar, no universo visível, a face da vida voltada para o universo invisível.”

(páginas 23 a 24, Os Jesuítas no Brasil, ob cit.)

Nos Estados Unidos, como sabeis, não é de catholicos a maiorias dos habitantes; os nossos confrades na fé, ainda que em contínuo e progressivo augmento, representam alli talvez apenas uma quinta parte da população total. Não obstante, tal é o respeito á liberdade religiosa dos cidadãos, não sómente em princípio, mas no domínio concreto, que, não há muitos annos, transitando pelo porto do Rio de Janeiro a poderosa esquadra do almirante Evans, a maior que tem sulcado as águas sul-americanas, a imprensa local teve occasião de observar, registrando com os merecidos commentarios, a presença nos garbosos vasos de guerra de capellães catholicos graduados como officiaes, incumbidos de prestar os serviços de seu ministério sagrado aos marinheiros do mesmo credo religioso.”

(páginas 42 e 43, Os Jesuítas no Brasil, ob cit.)

“Tivesse, com effeito, o Evangelho a necessária observância entre os homens, e tanto bastaria para constituir-se um perenne manancial de doçuras ineffaveis, um thesouro de felicidades desconhecidas nas

differentes modalidades da vida, na sociedade como na família, na ventura como na adversidade, na abundância como na penúria.

Sob o ponto de vista internacional, veríamos as grandes nações da terra assentarem os alicerces da sua civilização sobre os princípios da justiça, da concórdia e da liberdade dos povos, e não mais sobre a política de predomínio e de conquista, a mesma que há dois mil annos levava Julio César e exclamar: que outra cousa é a espécie humana senão uma presa do mais forte?...

Especialmente pelo que diz respeito ó ordem social, deixaria de existir o temeroso abysmo sobre que lucilam tantos clarões sinistros, abysmo que cada vez mais se alarga e se aprofunda entre estes dois rancorosos belligerantes – de um lado o egoísmo dos ricos, a cobiça insaciável do capital, de outro lado, as necessidades do proletariado, as exigências do trabalho, abysmo em cujas entranhas os que nada querem perder e os que pretendem tudo ganhar, sonhando a utopia de um equalitarismo que não existe em nenhuma manifestação da vida sobre a terra, vêm na realidade accumulando os elementos preparatórios de uma formidável convulsão – social.”

(páginas 50 e 51, Os Jesuítas no Brasil, ob cit.)

O igualitarismo é uma utopia segundo Adolpho Augusto Pinto.

Mas ele também reprova a “cobiça insaciável do capital”.

Sendo assim, sua solução, mais uma vez, não está na transformação do modo de produção da sociedade, na implantação de uma justiça

distributiva dos bens produzidos pela economia, no cultivo de instituições livres e fortes para a aplicação da justiça.

Está na caridade cristã.

Na esmola que os ricos podem dar aos pobres.

A visão de vida e de mundo do nosso autor pode claramente ser vislumbrada não somente em seus escritos religiosos mas também em escritos sobre tantos outros assuntos com os quais travou debate.

Particularmente, a situação econômica do país – e especialmente a do estado de S.Paulo – era sua preocupação constante.

“Sendo a cultura do café o ramo de trabalho quase exclusivo do Estado de S.Paulo, o centro em torno do qual por assim dizer gravitam todos os phenomenos do nosso pequeno mundo econômico, pois de tal dependem a riqueza publica e particular, o commercio, as industrias e demais manifestações da vida social, bem se comprehende até que ponto a sorte da lavoura do café está vinculada a boa ou má fortuna da nossa existência collectiva e individual.

Tanto isto é verdade, tão intima connexão existe entre a situação do café os demais interesses sensíveis do paiz, que , apesar de se poder considerar em franco declínio a crise financeira que levou a nação ao extremo recurso do convenio londrino de 1898, ahi está, entretanto, a crise econômica a asphyxiar-nos a todos, a paralysar quase por completo a vida nacional, não existindo no fundo de tudo e como causa de tudo senão este simples e único fato: a baixa do café.

Mas porque ainda hontem subia e já hoje baixa novamente o preço do café? Que fazer no angustioso transe que tão despiadosamente opprime a grande industria do Estado?

Se algum tempo houve dúvida, hoje a ninguém é lícito contestar que a causa fundamental da crise é o excesso de produção ou, mais propriamente, a concorrência. Desde que a oferta excede a procura, a consequência inevitável, pois que inevitáveis são os efeitos das leis que presidem aos phenomenos econômicos como os das que regem o mundo physico, havia de ser a desvalorização do artigo.

(...)

Após as mais afflictivas apprehensões, geradas pela depressão dos preços, que se accentuara em 1899, succedeu, é certo, um período de esperanças reconfortantes. Durante grande parte do anno de 1900, o preço ouro que pouco antes havia descido ao mínimo de 33 francos por 50 kilogrammas, firmou-se e foi mesmo progressivamente subindo até mais ou menos o limite de 50 francos.

(...)

Porque então o preço não se sustentou e começou a cair de certa época do anno passado em diante?

A explicação é fácil e lê-se muito claramente através dos algarismos representativos da relação em que têm andado a produção e o consumo nos últimos annos.

(...)

É que, apesar de estar actualmente elevado o consumo a cerca de 14.700.000 saccas, com sensível tendência para augmento, a produção do corrente anno deverá exceder esse algarismo.

Como se vê, se a situação tronou-se desfavorável, todavia não é desesperadora.

Em face dos algarismos expostos, provavelmente os preços se manterão fracos talvez até

setembro, tudo dependendo, de então por diante, da previsão da safra seguinte.

Se é lícito conjecturar hoje sobre a safra de 1902-1903, o que se póde razoavelmente esperar é que os cafesaes do Brasil, enfraquecidos pela boa carga actual e geralmente maltratados pela falta de braços, produzirão menos em 1902, não devendo consequentemente a colheita brasileira do anno próximo exceder a cifra de 10.000.000 de saccas.

Neste caso a producção do mundo em 1902 serão quando muito de 14.000.000 de saccas, ficando, portanto, abaixo do consumo. Assim, a sobra da safra anterior, se não for além da expectativa, poderá ser absorvida; o equilíbrio então se restabelecerá e, como consequência, a melhoria das cotações há de sobrevir.

Referimo-nos , está attendido, às cotações em ouro e não em papel, pois estas dependem do curso do mercado cambial, em relação ao qual não há previsão segura.

Se, pois, quanto à situação do artigo nos mercados de consumo, não há razão para desesperar, infelizmente outras causas, de character por assim dizer domestico, contribuem para attribular o espírito do lavrador paulista, enchendo-o de angustias e sobresaltos . Essas causas são diversas e conhecidas, sobrelevando-se no momento a falta de braços.

(...)

A essa consideração primordial, condição sine qua non de vida da nossa importante industria, accresce outra, presentemente da maior relevância. É que, reduzido como está o preço do café, a primeira cousa que há a fazer em prol da lavoura, depois de garantir-lhe a existência, é diminuir-lhe os gastos de producção. Ora, na industria em questão todo o custeio

reduzindo-se a mão – de – obra, pois que felizmente se trata de um producto natural, beneficiado e levado ao mercado sem intervenção ou emprego de matéria estranha, é evidente que tanto menor será esse custeio e, pois, mais elevada a renda, quanto menor o salário do trabalhador, consequentemente quanto mais este abundar.

(...)

Ora, de que depende o abatimento dos gastos de produção, de modo a descer àquelle nível, senão principalmente da baixa dos salários, isto é, da abundancia de braços?

Pois não é verdade que, se estes abundassem, seria facilimo à lavoura tomar e manter a resolução geral de não pagar a colheita senão a 500 réis por alqueire, e a carpição a 50\$000 réis por mil pés?

E, estes preços, ao cambio de 12 ou a taxas mais altas, como breve teremos, porventura não remuneram melhor o trabalho agrícola que os mais altos salários que se pagaram no Estado, à taxa cambial de 6?

Em taes condições, nenhuma obra seria mais meritória, nenhum esforço mais bemfazejo em prol da lavoura do café, o que vale dizer da fortuna publica e particular, do commercio, da industria, de todos os ramos emfim da actividade social, do que a resolução firme, heróica, dos públicos poderes do Estado, decretando que seja applicado o saldo do exercício financeiro passado, que consta elevar-se a muitos milhares de contos de réis, exclusivamente à introdução de immigrants ainda este anno.

(Pinto, Adolpho Augusto, páginas 7 a 26, A situação econômica, Questões Econômicas, São Paulo, Typographia Vanorden & Cia., 1902) .

“Conhecer a causa do mal é mio caminho andado para remedial-o.

(...)

Emquanto divergiam as opiniões sobre a causa da baixa do café, podia haver desorientação nos meios de debellal-a. Hoje, porém, convergindo o consenso geral em acceitar como causa efficiente da crise a superabundância da producção, portanto a concorrência, já se póde considerar vencido o primeiro passo no processo resolutivo da crise.

(...)

De facto, se a questão, pelo que diz respeito ao café, é fundamentalmente de simples concorrência commercial, em que pese aos pregoeiros de quanto elixir salvador tem vindo à luz, desde a mutilação do cafeeiro até ao monopólio da venda do artigo, eu não sei que haja verdadeiramente outra cousa a fazer, para arredar de vez os concorrentes, senão produzir gradativamente o mais, o melhor e o mais barato possível, desde que o algarismo da nossa producção ainda está longe do algarismo do consumo universal, e que nos sobram elementos naturaes e aptidão para, com pequeno esforço, triumpharmos em toda a linha.

Realmente, pelo que respeita à quantidade e qualidade do seu café, o Brasil está aparelhado para a lucta, em grau que bem se póde avaliar pelo simples facto de ter a sua producção, que não há muitos annos era metade da producção do mundo, attingido ultimamente a cerca de quatro quintos da producção global, competindo o artigo em todos os mercados, até mesmo no Oriente, embora com nomes diversos, com os productos das mais estimadas procedências.

(....)

Do exposto se collige que, para o predomínio ser completo, para dentro em pouco o nosso café acabar por avassalar todos os mercados, expellindo o similar estrangeiro, não é mister mais do que ir gradativamente produzindo cada vez mais, sempre dentro do limite que o consumo possa comportar, está entendido, e ao menor dispêndio possível.

(...)

Se hontem representávamos metade e já hoje representamos quatro quintos da produção total, é evidente que a fracção representativa de nossa força, de nosso valor, vae num crescendo tão rápido que tudo augura dever esse valor attingir amanha o da unidade, expressão do monopólio mundial da produção.

De resto, o que ora se dá connosco em relação ao café é o mesmo que acontece com outros povos em todos os ramos da actividade agrícola e industrial, é a história da vida da natureza como da vida social, em suas variadas manifestações.

Os exemplos enxameam de toda a parte, a cada instante, em todos os terrenos. Para não deixar de citar um qualquer, direi que agora mesmo assistimos todos a um duello de tal natureza. Os contendores são na actualidade os dois mais poderosos centros industriais do mundo, a Europa e a América do Norte, o campo da lucta a industria do ferro.

Até há pouco cabia à Europa o quinhão leonino da empresa; era ella que abastecia o mundo inteiro dos artefactos do ferro e seus derivados; entretanto, quase de repente, tal a pujança com que os Estados Unidos entraram no mercado, taes os seus processos de fabricação em grande e a conseqüente barateza do seu producto, que já hoje se póde dizer que

o fabricante americano canta victoria, é o campeão do aço.

De facto, todos os fornecimentos de trilhos, pontes metálicas e mais artigos d' esta natureza ultimamente entrados em nosso paiz, para consumo da Estrada de Ferro Central, da Companhia Paulista e outras grandes empresas, são de procedência americana, consequência das vantagens de preço apuradas em renhida concorrência com os fabricantes europeus.

Como os americanos venceram na industria do ferro, nós havemos de vencer na produção do café, não só pela quantidade e pela excellencia, como pela barateza inegalavel do nosso artigo.

Nesta ordem de idéas já tive ensejo de escrever que, constando os gastos de produção do café exclusivamente de despesas de mão – de – obra, o maior serviço que actualmente se póde prestar à lavoura consiste em promover uma forte entrada de braços. Esta é, como ninguém ignora, a sua grande , a sua maior e mais urgente necessidade.

(Pinto, Adolpho Augusto, páginas 26 a 32, A crise, Questões Econômicas, São Paulo, Typographia Vanorden & Cia., 1902) .

Consoante demonstrado nos primeiros capítulos desta dissertação, coube ao Brasil um papel muito específico na divisão internacional do trabalho que se operou no final do século XIX e início do XX.

Resultado do jogo imperialista, ao Brasil coube - e particularmente ao estado de São Paulo – o papel de exportador de matérias – primas e importador de produtos manufaturados, capital e conhecimento técnico – científico.

Particularmente, a matéria – prima a ser exportada era o café.

Observando mais de perto a fala de nosso autor, chega a ser tentador concluir que ele defende a teoria da vantagem comparativa, tão criticada por Georg List e David Landes.

Para tanto, basta examinar sua argumentação.

Temos, segundo ele, tudo para vencer a concorrência no mercado internacional do café pois nisto somos “bons.”

Por outro lado, em nenhum momento cogita ele de imitarmos os Estados Unidos ou a Grã – Bretanha para nos livrar das importações de manufaturados.

Propõe, isto sim, uma redução geral dos salários da mão – de – obra empregada no café de forma a barateá-lo para vencer a concorrência externa.

Ou seja, propõe a vinda maciça de imigrantes não para aproveitar o conhecimento técnico de que dispõem, mas para baratear o custo do café.

Com esta visão de mundo, não se admira que o país na tenha desenvolvido quaisquer dos requisitos listianos de desenvolvimento, ao menos a nosso entender.

Como esta visão, por outro lado, se reflete na forma como o autor enxerga o desenvolvimento ferroviário do nosso estado de São Paulo será assunto do nosso próximo capítulo.

Capítulo IV - AS FERROVIAS

Introdução

A idéia que fazemos hoje do passado de nossas ferrovias é a de um tempo glorioso, em que as estradas-de-ferro eram as pioneiras do desenvolvimento, abrindo caminho ao progresso e ao desenvolvimento econômico – portanto, a ferrovia precedendo o desenvolvimento econômico, como o bandeirante precedia à povoação de um território – levando, por conseguinte, o desenvolvimento por onde passavam seus trilhos e não sendo resultado deste.

No entanto, ainda consoante aquela visão, as ferrovias – particularmente as paulistas – entraram em franco declínio a partir do segundo quartel do século passado em virtude de inúmeros problemas econômico – operacionais sendo, portanto, uma “vítima” de circunstâncias que lhes eram alheias.

Vários escritores já se debruçaram sobre o tema da história das ferrovias em nosso país e particularmente no nosso estado de São Paulo, sendo obras consagradas que dispensam maiores apresentações.

A idéia de se usar as obras do escritor e engenheiro Adolpho Augusto Pinto, contemporâneo da implantação das ferrovias em nosso país e particularmente em nosso estado é o de ratificar ou desmentir aquela visão.

A proposta abrange a leitura daquele autor sob a doutrina do desenvolvimento econômico de Georg Friedrich List e do desenvolvimento da ciência de John Bernal.

Convém antes, entretanto, de forma rápida e sucinta, dar um entendimento ainda que sumário da terminologia do sistema ferroviário.

Ao se observar ainda hoje o mapa ferroviário do nosso estado ele nos faz lembrar o desenho de uma árvore e assim é que por analogia, as linhas principais são chamadas de troncos e as secundárias de ramais, sendo que tanto de uma como de outra podem sair desvios que ligam o produtor à ferrovia ou a ferrovia ao consumidor. As linhas principais ou secundárias são sempre de propriedade da ferrovia, mas os desvios podem também pertencer a particulares. Em um primeiro momento, só as características dessas vias tem alguma coisa a ver com a produtividade, mas na realidade, a operação ferroviária além de levar em conta a capacidade de tonelage da linha, determinada pelo tipo de trilho e

dormente utilizado, pela constituição do traçado (rampas, curvas), pela tração empregada (diesel ou elétrica), pelo material rodante (locomotivas e vagões), além da bitola (estreitas ou largas) e sinalização (Staff, Bloqueio ou CTC – Controle de Tráfego Centralizado), também está ligado intimamente à existência ou não de terminais, pátios e equipamentos de movimentação de carga. Assim, a operação ferroviária é complexa, envolvendo cada um destes itens o que comporta material e pessoal altamente especializado e, portanto, alto investimento na implantação e manutenção ferroviária.

O exame do desenvolvimento das ferrovias do estado pelo autor as considera de forma integral, ou seja, não subtrai Adolpho Augusto Pinto qualquer aspecto concernente ao tema de sua atenção: enfoca a legislação pertinente, as tarifas, os traçados, a inserção do sistema ferroviário na situação econômica geral do País e do Estado de S.Paulo, enfim, todos os vieses são por ele apresentados em forma pormenorizada.

Outrossim, Adolpho Augusto Pinto não se subtrai a emitir a sua opinião sobre as estradas – de – ferro embora o faça sempre de forma, pelo menos em nosso entendimento, a evitar tocar diretamente nas causas e, principalmente, nas pessoas e instituições envolvidas naquelas causas, deixando apenas sugerido ao leitor tirar suas próprias conclusões.

Para fins de facilitação da análise a que esse trabalho se propõe, optei por dividir as citações tiradas de duas obras de Adolpho Pinto em quatro partes.

Nenhuma delas é estanque, isto é, o leitor verá que considerações de uma podem se repetir em outra.

A diferença reside mais em que um texto refere-se mais um enfoque ao contrário de outro. Mas sempre haverá uma interpenetração de um em outro.

A divisão se fez do seguinte modo:

1) Tabelas, onde se examina a questão das tarifas das estradas – de – ferro;

2)Carência Geral, em que se examina as condições do País no momento da implantação das ferrovias e seu posterior desenvolvimento;

3)Dívida: parte onde se especifica as condições econômico-financeiras em que se viam envolvidas as ferrovias; e

4) Traçado, dando uma rápida pincelada sobre as dificuldades com que se deparavam as estradas-de-ferro para sua construção.

Convém ainda um esclarecimento: fiz também a opção, já exercida em partes anteriores desta dissertação, de apresentar minhas considerações mas , sobretudo, fundamenta-las nas próprias palavras do autor.

Em suma, deixo o autor falar de per si.

Se esta opção carrega em si o vício do excesso de citações, por outro lado, tem a vantagem – ao menos, ao nosso ver – de tornar a conclusão mais sólida, ou melhor, mais bem fundamentada, uma vez que se apresenta a fonte de onde se tirou aquela conclusão.

Mas vamos a elas.

TABELAS

Adolpho Augusto Pinto examina a questão concernente às tarifas cobradas pelas estradas – de – ferro brasileiras – e paulistas em particular – assunto este muito em voga nas ocasiões em que escreveu uma vez ser reclamação geral seu alto custo.

Judiciosamente, observa que há vários fatores que interagem sobre o encarecimento das tarifas: a ausência de capitais no País, seu custeio muito onerado, o elevado salários dos seus funcionários (pelo menos, na sua opinião), a falta de densidade populacional do país, o desenvolvimento agrícola e industrial ainda incipientes (e que, portanto, geravam ainda pouca carga), a falta de turistas, que, se deslocando a diversos pontos do país, ajudariam a movimentar as ferrovias, bem como a política de câmbio, devastadora para o sistema produtivo do Brasil , no seu diagnóstico.

a) a ausência de capitais no País:

Não cabe aqui um exame da razão do Brasil (até hoje) não dispor de capitais suficientes para o seu desenvolvimento. Grande parte dos fatores que levam a esta situação encontram-se explicitados no Capítulo I desta dissertação.

Cabe aqui, isto sim, verificar em que medida esta ausência conformava (ou deformava) o surgimento e desenvolvimento ferroviário no entender de Adolpho Pinto e como isto repercutia nas tarifas das estradas – de – ferro.

O capital é um bicho sensível, mas também egoísta e mesquinho.

Gosta de um ninho seguro mas, glutão, sai de seu ninho para abocanhar qualquer oportunidade que surja em seu caminho.

No entanto, ao menor sinal de perigo, ainda que hipotético, ele volta correndo para a sua casa e, se possível, leva consigo tudo o que encontrou pelo caminho, nada deixando para trás.

Um uma palavra: o capital é bicho do saque. Podendo nada aplica em ninguém ou em qualquer coisa, apenas tomando para si sem nenhuma dispêndio. Quando aplica , visa ao maior retorno possível.

Esta é a sua natureza. Muda-la é querer mudar a cor do céu.

O Brasil não dispunha de capitais.

A Europa dispunha dele e muito.

Como tal, o País era obrigado a abrir-se ao interesse estrangeiro uma vez que aqui, por ser terra ainda a explorar naquela época (e até hoje) oferecia muitas oportunidades de aplicação, contrariamente à Europa, já superexplorada pelo bicho capital.

Para tanto, os juros correntes por aqui, sempre foram altos para atrair o capital. É uma isca conhecida para atrai-lo embora não suficiente para prende-lo.

O capital vindo para cá, ou tomado de empréstimo no exterior, vinha, portanto, onerado com este custo mais elevado. Logo, as estradas – de – ferro que tomam empréstimos externos ou mesmo internos , mas de instituições como o Banco do Brasil que, por sua vez, o tomavam lá fora, sofrem o custo deste capital onerado.

Ora, tal custo só pode ser suportado pelas ferrovias até certo ponto, sob pena de quebra.

Assim, são obrigadas as estradas de ferro a repassarem o custo do capital tomado aos consumidores finais , que pagam a conta da carência de capitais reinante no País.

b) O custeio das estradas – de – ferro:

Ao Brasil da época carecia tudo.

Nada era produzido aqui porque a indústria era praticamente inexistente.

Tal como demonstrado pelos diversos autores no Primeiro Capítulo desta dissertação, até alimentos eram importados no século XIX até o início do XX.

Não podia ser diferente com as ferrovias.

Tudo, praticamente tudo era objeto de importação. O único item que, dirigido às ferrovias, não era importado era a lenha para alimentar as locomotivas.

Mas, ainda assim, apresentava um inconveniente: seu teor calórico era muito inferior ao carvão de pedra importado da Inglaterra. Afora o desmatamento que provocava.

Não contente com isso, o Estado Brasileiro gravava as importações com pesados impostos que, mesmo sendo retirados na fase inicial da implantação das estradas – de – ferro, eram posteriormente revigorados gravando o custeio das ferrovias.

A voracidade do Estado obedecia a um círculo vicioso: cujo um dos elos encontra-se justamente na carência de capitais antes explicada.

Tomando empréstimos externos, a taxas de juros altíssimas, e não dispondo de um parque produtivo que lhe carresse impostos, a única fonte de sobrevivência do Estado encontrava-se na taxaço do que saía e entrava no País.

Daí a política aduaneira sempre cambiante que vigorou no Brasil à época.

Os efeitos desta política faziam-se sentir – e muito – na manutenção ferroviária que, como sempre, repassava seus custos aos usuários.

Daí outra razão das tarifas elevadas.

c) O elevado salário dos funcionários:

Adolpho Augusto Pinto não entra em detalhes neste item.

No entanto, em se considerando a época em que escreveu suas obras sobre ferrovias (a primeiro quartel do século XX, mais especificamente o início daquele século) é de se supor que, em se confrontando os salários da categoria dos ferroviários com a do restante do país, realmente seu nível deveria ser por demais elevado.

Ainda mais que o próprio Adolpho Pinto era também funcionário e que o serviço de estradas – de – ferro requeria alguma especialização, seja para conduzir as locomotivas, seja para manter o material rodante, seja para a administração das mesmas.

Acresça-se a este fato a carência de pessoal especializado no país, item que será melhor discutido mais adiante e, portanto, deveria elevar sobremodo a média geral de salários.

d) A falta de densidade populacional do país:

Desenvolvimento é sinônimo de ocupação.

De nada vale ter terrenos férteis para agricultura, minérios entranhados na terra, rios caudalosos, etc, se não há a presença do ser humano.

É por esta razão que – mais adiante – Adolpho Pinto defenderá que as estradas – de – ferro seguiram o fluxo de ocupação humana do interior do estado e não o fluxo de ocupação seguiu as estradas – de – ferro.

Mesmo as chamadas “frentes pioneiras” ou “pontas de trilho” seguiram esta lógica.

A “frente pioneira” só o era porque já havia alguma ocupação humana no lugar que justificasse o custo da implantação de uma ferrovia.

Sem um número mínimo de habitantes (e de desenvolvimento econômico) não haveria como chegar os trilhos até uma determinada região.

Por esta razão, comparando com a Europa densamente povoada, que Adolpho Pinto aponta a nossa escassez populacional de então como um dos fatores de encarecimento das tarifas ferroviárias.

e) O desenvolvimento agrícola e industrial incipientes:

Sem carga não há ferrovia.

A ferrovia vive do que transporta. Seja de passageiros – como apontado no item anterior – seja de carga, industrial ou agrícola.

A falta de maturação agrícola e industrial do país, pelos motivos apontados no capítulo 1 desta dissertação, condicionava quando não freava o nosso desenvolvimento ferroviário.

Por tal razão as ferrovias paulistas já foram chamadas de “cata-café” pois o café era o único produto na ocasião que poderia bancar o desenvolvimento do trem.

Com mercado externo garantido, uma posição de quase monopólio do Brasil na sua produção¹⁰⁷, pelo café é que as ferrovias chegaram ao estado de São Paulo e por ele elas se desenvolveram.

Atrás do café veio tudo, desenvolvimento industrial e populacional.

As ferrovias seguiram o seu rastro, como o predador segue a presa, pois somente ele poderia satisfazê-las.

Entretanto, quando o café – nas diversas crises de superprodução ou quando a depressão econômica externa o atingiam – despencava o seu preço, toda a fragilidade do sistema vinha à tona e bem o sabia o autor.

Pessoas não se deslocavam mais e as cargas desapareciam.

Em suma, o café trazia dinheiro, sem o café o dinheiro sumia também.

Assim, as ferrovias, oneradas por dívidas em moeda externa, agonizavam.

Faltava ao país uma maior diversificação econômica.

Faltava ao país não depender apenas do café.

Faltava, em suma, um desenvolvimento agrícola e industrial mais vigoroso e diversificado que o Estado de São Paulo e o Brasil ainda estavam longe de atingir.

f) A falta de turistas:

Chega a ser impressionante como Adolpho Augusto Pinto já observava nos começos do século passado a importância do turismo como fonte de renda e desenvolvimento.

E, do mesmo modo, como na Europa da época este afluxo de pessoas se deslocando para conhecer outros lugares e países já era sentido como uma fonte de renda.

Como se poderia ter turistas em um país onde a febre amarela ainda grassava? Onde até os alimentos básicos como trigo e milho eram importados? Onde o esgoto ainda era um luxo das casas abastadas e, principalmente, onde o meio de transporte que serviria ao deslocamento dos turistas

¹⁰⁷ O próprio autor aponta em trecho transcrito em capítulo anterior desta dissertação que o Brasil produzia na ocasião da primeira metade da República Velha, algo em torno de 4/5 do café consumido no mundo.

não era planejado para tal atividade e sim para “catar café”, pelos motivos já apontados? Necessitaria o país aguardar muito para que esta estrutura se desenvolvesse.

g) A política de câmbio: Conforme exposto anteriormente, a política de câmbio do país oscilava em torno do café – seu único produto com mercado garantido no exterior – e as necessidades do Estado de auferir um mínimo de recursos.

Desvalorizando-se o câmbio, barateava-se o café no mercado externo mas encarecia-se tremendamente as importações de que o país tanto necessitava.

Valorizando-se o câmbio, podia-se importar de tudo mas encarecia-se o café que justamente era o produto que dava dinheiro para se adquirir as importações.

Pior: desvalorizava-se a moeda e as dívidas em moeda estrangeira atingiam níveis insuportáveis; se se ao contrário, valorizava-se o mil-réis os mesmos efeitos perversos acima mencionados voltavam.

Pela ausência de uma política econômica consistente, embasada em uma ideologia de desenvolvimento tal como pregada por List, o país oscilava como um pêndulo e, dessa forma, vivia-se do imediatismo das situações, e as estradas – de – ferro (assim como todas as outras atividades econômicas) nunca sabiam como seria o dia de amanhã.

Tentando remediar a situação, conseguiram as ferrovias paulistas a cobrança de uma taxa adicional para fazer frente a tantas dívidas e oscilações, entretanto esta taxa nunca atingiu sua meta de suprir o “buraco” financeiro em que as estradas – de – ferro se enfiaram porque quando a crise vinha, não havia taxa a ser cobrada sobre cargas e pessoas que não se deslocavam...afora o fato dela ter sido sempre combatida, chegando mesmo a ser suprimida em pelo menos uma ocasião, de acordo com as palavras do próprio autor.

Convém uma ultima palavra no que toca a regime tarifário particular aplicado pela S.Paulo Railway ou, como era mais conhecida naquele momento histórico, a “Ingleza”.

Adolpho Augusto Pinto demonstra claramente que esta estrada – contrariamente às demais no estado de São Paulo – jamais deu prejuízo.

Nunca teve os problemas que com tão agudeza foram indicados por ele no concernente às demais estradas – de – ferro do estado de São Paulo..

Seu capital era todo em libra esterlina. Tinha por trás toda uma nação poderosa, a Inglaterra, de quem dependíamos de tudo, ou quase tudo. Os empréstimos que as demais ferrovias paulistas tomavam eram na praça de Londres, de lá do mesmo modo vinha o material rodante e mesmo barcos de bandeira inglesa transportavam nosso café para a Europa e para os Estados Unidos, este ultimo nosso principal comprador.

Ao país não restava outra alternativa senão receber tudo da Inglaterra e sujeitar-se à política ditada pela S.Paulo Railway.

Adolpho Pinto menciona as tentativas de outras ferrovias de atingir o litoral do estado de São Paulo, via São Sebastião ou mesmo via Santos, tentativas estas que sempre malograram, só se atingindo o litoral de Santos na década de trinta do século XX.

Mas ele é explícito quando menciona que somente aquilo que deveria ter sido feito (o que era “certo” de ter sido feito) o foi: a duplicação da S.Paulo Railway.

Observa-se aqui de forma flagrante como os condicionamentos do desenvolvimento econômico listiano funcionam:

1) Um espaço geográfico propício, com clima ameno, solo fértil e abundância de matérias primas:

List não define o que seria este “espaço geográfico propício” mas, a teor, do que diz Adolpho A. Pinto, é lógico que, em se tratando do nosso estado de S.Paulo, uma barreira formidável como era a serra do mar não poderia significar tal coisa. Somente uma tecnologia muito apurada acompanhada de muito capital poderia vencer aquela barreira geográfica e alcançar o planalto paulista. Nenhum destes dois requisitos dispunha o país na ocasião, portanto, de fora teve de vir a solução, na forma da S.Paulo Railway.

Clima ameno: é sabido que o clima tropical (ou semi-tropical) não é um clima adequado ao colono europeu. Basta lembrar o impaludismo que grassa por todo lado, o que explicaria em parte o baixíssimo índice de imigrantismo que tivemos posto que o país nem de longe era a primeira opção do imigrante europeu, que sempre preferiu países como a Argentina e os Estados Unidos para fixação.

Solo fértil: aqui se encontra um dos poucos requisitos que atenderiam as condições propostas por List. De fato, a terra de massapé do planalto paulista sempre foi considerada uma das mais férteis do mundo, ao menos para o plantio do café, o que explica o sucesso deste cultivo entre nós a ponto de dar força à um fluxo migratório bem como ao investimento estrangeiro e nacional em ferrovias.

Abundância de matérias – primas: outro problema com que se depararam nossas estradas – de – ferro e foi bem salientado por Adolpho Pinto bem como outros autores apontados no primeiro capítulo desta dissertação. Nossas jazidas de carvão são de baixo teor calorífico e encontram-se muito distantes do local de seu emprego. O investimento em sua exploração não compensaria o custo. A lenha, embora abundante, também não obtinha o mesmo rendimento do carvão de pedra inglês, de excelente qualidade e – comparativamente – mais barato que a exploração de nossas jazidas.

2) Uma esquadra naval forte:

Jamais o país contou com uma esquadra deste nível. Basta lembrar que nas lutas pela independência teve o Brasil que arregimentar mercenários com suas esquadras para lutar contra a armada portuguesa. Dependendo de uma esquadra para trazer os produtos e matérias-primas de que necessitava e também para exportar o café que produzia, não poderia nunca o Brasil desenvolver este item à época.

3) a união de cidades e estados em uma única nação de modo a propiciar maior força:

Este item o Brasil já dispunha na ocasião. No entanto, convém lembrar que esta “união”, se se dava a nível cultural e político, não se dava a nível geográfico. De fato, com uma população muito rarefeita (como indicado por Adolpho Pinto) e, portanto, dispersa em um imenso território, onde as distâncias entre uma capital a outra e mesmo de uma vila a outra poderia contar-se em milhares de quilômetros, separadas por um imenso espaço vazio tomado por florestas tropicais, rios caudalosos e índios bravios não poderia haver a sinergia necessária ao desenvolvimento, como o desenvolvimento do comércio, o intercâmbio de culturas e a rápida convocação da nação para qualquer providência de urgência.

4) a importação de técnicos e artífices estrangeiros:

Como se verá o país dispunha de pouquíssimas escolas superiores e nenhuma escola técnica naquele momento. A importação de técnicos e artífices estrangeiros, assim, era medida de rigor. Entretanto, esta importação não era feita de molde a criar aqui uma escola de aprendizes ou no intuito de se passar conhecimento técnico – profissional – científico. Importava-se “por tarefa”, ou antes, para executar determinado serviço, findo o qual o profissional estrangeiro ia-se embora.

Pior ainda. Autores como Adolpho Augusto Pinto defendem a vinda do imigrante tão somente para baratear a mão-de-obra para o cultivo do café nem lhe passando pela cabeça – pelo menos em suas obras – aproveitar a mão – de – obra imigrante para outros fins que não para o café.

5) A intervenção do Estado garantindo, através de boas leis, a proteção à indústria e ao comércio:

Como já se salientou, a intervenção do Estado era imediatista. Premido ora por dívidas, ora pela pressão dos grupos sociais, o Estado ora autorizava a cobrança da chamada tarifa adicional pelas ferrovias, ora a suprimia; ora gravava os artigos importados com uma taxa maior, ora os desonerava; ora valorizava o câmbio, ora o desvalorizava, tudo ao sabor das conveniências do momento. Uma política assim oscilante não poderia redundar em um planejamento a longo prazo de desenvolvimento do país.

O exame da gênese das ferrovias paulistas também nos aponta para a tese de John Bernal pois , na situação sócio-econômica que vivíamos, não se teria mesmo condições de se suscitar um desenvolvimento mais aprimorado do país.

Basta para tanto lembrar que , conforme mencionado por aquele autor, as melhorias técnicas sempre vêm para proveito imediato de um grupo em detrimento de outro (em nosso caso, a ferrovia veio em proveito dos cafeicultores e seus sócios ingleses em detrimento do restante da população, ao menos em um primeiro momento, não nos esqueçamos que os acionistas das estradas-de-ferro paulistas eram os plantadores de café e a S.Paulo Railway era inglesa...)

Vivia-se a era da chamada doutrina neomercantilista onde uma nação mais forte procurava ter um grupo de nações mais fracas sob seu comando para trocar matérias-primas por produtos manufaturados, caso exato em que se inseria o Brasil.

O Brasil (e obviamente o estado de São Paulo não era exceção) mostrou-se impermeável ao desenvolvimento científico da Revolução Industrial graças:

1) ao seu sistema de ensino demasiadamente literário e retórico, advindo da educação que nos foi ministrada pela Igreja, tocando aqui em um dos critérios apontados por List como causa do fracasso do desenvolvimento de uma nação, ou seja, o clericalismo. Tal clericalismo ,por outro lado, é explicitamente defendido por Adolpho Augusto Pinto como observamos no capítulo 3 desta dissertação.

2) à escravidão: o sistema escravocrata, se nos proporcionou braços para a colonização do país, também nos trouxe toda uma série de males dos quais padecemos até hoje. Não é à toa que List também o indica como um dos fatores que levam ao fracasso desenvolvimentista de um país;

3) à ausência quase completa de uma classe média: o país teve que esperar um fluxo imigratório e a riqueza acumulado pelo café para

começar a desenvolver uma classe média. Antes, nos primórdios das estradas – de – ferro, éramos um país praticamente só de senhores e escravos.

4) O conservadorismo geral do povo: a educação literária e retórica bem como a influência do clericalismo sem dúvida não induziam ao desenvolvimento de um espírito crítico. Não por acaso, Adolpho Pinto, se tem uma visão crítica da implantação das estradas – de – ferro no estado de S.Paulo, também comunga em numerosas outras obras este espírito conservador, especialmente expresso em seus artigos clericais, conforme demonstrado.

Mas deixemos o próprio autor demonstrar como encarava as diversas questões já levantadas:

Pinto, Adolpho Augusto. As Estradas de Ferro de S.Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos e a sua encampação. Casa Vanorden, São Paulo, 1916

“Parece ter ficado fora de dúvida que, em matéria de tarifas ferroviárias, o contribuinte paulista não tem a invejar as condições a que estão sujeitos os contribuintes de outros Estados.

É commum, entretanto, ouvir que as tarifas das nossas estradas de ferro são mais pesadas que as dos paizes estrangeiros, sobretudo da Europa.

O facto é em parte verdadeiro, não sendo justo todavia que por isso se accusem as nossas empresas de transporte.

Entre as suas tabellas algumas há, como as que se referem a passageiros, bagagens, cereaes e animaes, que podem ser vantajosamente comparadas com as das linhas estrangeiras.

Outras aqui vigoram, como em geral as tabellas a que estão sujeitas as mercadorias de importação, que são realmente mais caras que as correspondentes das estradas européas.

O facto, porém, não tem nada de estranhável, e muito menos é passível de censura, attenta a completa diversidade do meio e das circumstancias em que operam as empresas nacionaes, em relação às de fora.

Já quanto à sua construcção, já quanto ao seu custeio, já ainda quanto à intensidade de seu tráfego, são completamente differentes as condições das empresas de transporte da velha Europa, em confronto com as nossas.

O primeiro elemento para a construcção de uma estrada de ferro é o capital. Ora, sabe toda gente que o dinheiro é coisa que não falta no velho mundo, insondável repositório de reservas longamente accumuladas. O que não tem elle em igual medida é applicação segura e rendosa para as suas economias. Dahi a barateza do capital, a taxa corrente de quatro a cinco por cento de juro.

Aqui acontece exactamente o contrario: superabundam as applicações lucrativas, mas escasseia o capital; do que muito naturalmente resulta custar o premio do dinheiro o dobro do que custa na Europa.

Esta é a primeira grande desvantagem em que se acham as nossas empresas de transporte. Custando-lhes o dinheiro o dobro do que custa lá fora, é natural que os seus serviços, encarecidos na proporção do capital de estabelecimento, não possam competir em preços com os que não se acham sujeitos ao mesmo ônus.

Outra sensível desvantagem está no extraordinário custo de construção das nossas estradas, devido não só à conformação orographica do paiz, extremamente accidentada no grande planalto central, e por isso exigindo pesadíssimo movimento de terras e custosas obras de arte, como a aquisição do material de importação – trilhos, locomotivas, carros e vagões – cujo preço de compra é enormemente aggravado pelas despesas de transporte, descarga e direitos em Santos, bastando dizer que só a descarga, por exemplo, de um navio com cinco mil toneladas de trilhos paga a famigerada Companhia Docas, compreendidas as differentes taxas, cerca de cincoenta contos de réis!...

Pelo que diz respeito aos direitos, dá bem idea do que têm despendido as nossas empresas de transporte na Alfândega de Santos – saber que cada um dos carros Pullman que correm em suas linhas, do custo de 42:264\$150 réis, pagou de direitos 20:229\$380 réis ou cerca de 48%; que os dormentes metallicos sobre que elles rodam, em certo trecho, adquiridos por 289:845\$460 réis, pagaram de direitos 204:845\$460 réis, ou 70% sobre o respectivo custo; que para cada uma das locomotivas empregadas na sua tracção, custaram os direitos cerca de 20:000\$000 de réis!...

Em consequência destas exaggeradíssimas contribuições, cobradas pela Alfândega e pela Companhia Docas, uma só de nossas estradas de ferro despendeu em Santos, em 1913, cerca de dois mil contos de réis!...

Construída a estrada e aberta ao trafego publico, não se pense que estão vencidas as principaes difficuldades. No parallelo instituído, continua a ser duramente desvantajosa a situação dos nossos caminhos de ferro.

Não só é mais elevado o salário de todo o pessoal, desde o mais graduado funcionário, até o último trabalhador de linha, como também são mais caros todos os materiais de custeio, a começar pelo mais importante de todos, o combustível, pois mesmo na hypothese de ser utilizada a lenha, o preço desta, para o equivalente em poder calorífico de uma tonelada de carvão de pedra, custa cerca de 30\$000 réis, ao passo que é de metade o custo do combustível mineral, na Europa.

A estas circumstancias accresce que, em consequência das disposições do terreno, as nossas linhas em geral são construídas em condições technicas relativamente apertadas, obrigadas a rampas fortes e curvas de pequeno raio, o que onera sobremodo a tracção, ao mesmo tempo que estrangula a capacidade de transporte dos trens.

Releva ainda considerar que, na Europa, a forte densidade da população própria de cada paiz, o trafego internacional, uma actividade agrícola, industrial e commercial muito mais intensa, uma volumosa e perenne corrente de turistas procedentes de todas as partes do mundo – são factores que determinam uma utilização da vias de transporte muito superior à que ellas podem ter aqui, e por isso mesmo um rendimento incomparavelmente maior, resultando de tudo, já se vê, o mais favorável regimen para que possam as tarifas ser reduzidas à sua ínfima expressão.

Em nossa terra, evidentemente, as estradas de ferro estão muito longe de poder contar com taes elementos.

(...)

A quanto fica expendido, há a accrescentar uma causa de tão profundas como constantes

perturbações em nosso mundo econômico. Refiro-me ao papel de curso forçado, que é a nossa moeda corrente.

Não sei que possa existir inimigo mais perverso da fortuna publica e particular, agente mais pernicioso de desordem e demolição, barreira mais forte à prosperidade econômica do paiz, instrumento visceralmente mais incompatível com a natureza de suas funções – que o nosso meio circulante, o papel impresso que no Brasil se applica a medir o valor das coisas, que serve de base a contractos, podendo durar dezenas de annos, que é o fundamento de toda a sorte de explorações industriaes, o regulador de milhares de transacções mercantis, a base, em summa, do edificio econômico – financeiro da nação – a despeito de não ter nenhum valor intrínseco, de não ter cotação fixa, inalterável, a despeito de ser mesmo o elemento mais variável que se possa imaginar, a ponto de já ter chegado a descer a sua cotação na medida de 78% de seu valor official!

Não pretendo fazer aqui o inventario dos prejuízos que tem causado às nossas empresas de transporte o regimen de papel inconvertível. Entretanto, para dar ligeira idea do que têm ellas perdido na voragem das differenças de cambio, não deixarei de contar um caso, um só, dos muitos que por ahi occorrem cada dia.

Uma das nossas empresas ferroviárias, precisando de dinheiro para construir certo trecho de linha, e na occasião sendo difficil levantar o capital preciso no paiz, contrahiui um empréstimo externo na importância de L 150.000, emitido ao par, que lhe produziu em moeda corrente a quantia de 1.668.907\$387 réis. Correu o prazo do contracto, tendo sido a dívida regularmente amortisada e por fim inteiramente paga.

Quer agora saber o leitor quanto veio a Companhia a despende com o resgate do empréstimo? Para pagar os 1.668:907\$387 réis , que effectivamente recebeu, teve que despende cerca de 5.000:000\$000 de réis, vindo pois a perder, em differenças de cambio, o dobro do que lhe produziu o empréstimo!

Lutando com tantos e tão poderosos embaraços e contratempos , se alguma coisa há aqui a estranhar, em matéria de tarifas – é, positivamente, que ellas sejam o que tenho mostrado que são.”

(páginas 54 a 61, As tarifas das estradas de S.Paulo comparadas com as de estradas estrangeiras, op cit.)

Pinto, Adolpho Augusto. História da Viação Pública de S.Paulo, São Paulo, Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia, 1903

“Se, sob o ponto de vista geral são cabíveis as considerações que acabamos de fazer em abono das tabellas em vigor, todavia, do exame comparado das tabellas das varias empresas e mesmo do estudo do regimen tariffario de cada uma, não se pode deixar de concluir que muito há a modificar na ordem de cousas estabelecida, antes que possamos considerar o importante assumpto regulado como é de desejar.

Comparando, por exemplo, as tabellas de passageiros das varias grandes linhas paulistas, é de estranhar que, ao passo que nas empresas nacionaes os preços das passagens em geral variam, conforme as distancias, de 70 a 50 réis por kilometro, para a 1ª classe e de 40 para 20 réis na 2ª classe, entretanto, na S. Paulo

Railway, de Santos a Jundiahy, a tarifa é de 75 réis por kilometro para a 1ª classe, e de 37 réis para a 2ª classe.

E o facto é tanto mais digno de reparo, quanto é certo que a S. Paulo Railway é o tronco de todo os systema ferro-viário do Estado, por conseguinte a linha de tráfego mais intenso, accrescendo a essa vantagem a do percurso médio de seus passageiros, cujo coefficiente, em relação à estensão total da estrada, é maior que o de qualquer das outras linhas.

E não é só a tabella de passageiros, também a tabella 5, relativa relativa a machinas e utensílios para a agricultura e industria (...) Todas essas tabellas, quando mesmo oneradas com o maximo da taxa movel additional, são mais módicas nas linhas nacionaes que na ingleza!

É certo que a tabella do café na atual situação do cambio e em relação aos productos procedentes das zonas que não participam das vantagens da tarifa máxima, é mais baixa na linha ingleza que nas outras linhas.

Mas ahi o facto é apenas de caracter eventual, dependendo da taxa móvel em vigor, e a differença de preço é sobejamente compensada pelas circumstancias especialíssimas de transportar essa estrada o café carregado por todas as linhas do Estado com destino a Santos, recebendo mais de 80% da safra directamente da estrada Paulista, em trens formados e promptos a percorrerem a linha ingleza em toda a sua estensão de Jundiahy até Santos.

É verdade que essa linha tem um trecho de cerca de 10 kilometros, o de Serra, sujeito a despesas de custeio extraordinárias; mas qualquer que seja o ônus proveniente do facto, elle é e será sempre muito inferior ao custeio de muitas centenas de kilometros que

qualquer das linhas de penetração mantem em tráfego
(...)

(paginas 174 a 176, Reformas necessárias,
Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

CARÊNCIA GERAL

Reforçando o que foi dito anteriormente, Adolpho A. Pinto, se por um lado sublinha o estabelecimento das estradas – de – ferro como uma “pugna de paz e civilização” não deixa de apontar certas características que muito conformarão esta “pugna” em nossa terra, particularmente no estado de S.Paulo.

Pais imensamente vasto, de solo muito acidentado (ao menos no trecho das serras litorâneas), com população muito rarefeita , com uma produção agrícola e industrial incipientes e sem capitais e recursos acumulados , não poderia dispor de qualquer dos requisitos para desenvolver um sistema ferroviário de per si.

Foi obrigado então a isentar de direitos tudo, absolutamente tudo o que concernia às ferrovias, simplesmente porque não produzia coisa alguma no que lhes tocava.

Locomotivas, vagões, ferramentas, aparelhos e combustível , tudo foi importado porque não havia outra opção.

Afora a mão – de – obra especializada, esta também vinda de fora porque o país não dispunha de material humano suficiente e competente para tanto.

Outro aspecto dramático envolvendo as ferrovias (e já mencionado anteriormente) diz respeito à repercussão em suas tarifas dos enormes encargos e vicissitudes a que estavam sujeitas as estradas – de – ferro como, por exemplo, o fluxo de carga e passageiros , que nem sempre compensavam o investimento feito. Não se pode olvidar que a locomotiva, a via permanente, o pessoal especializado e demais condições que cercavam o estabelecimento de uma estrada-de-ferro eram os mesmos aqui, em Londres ou em Nova Iorque, ou seja, o custo de sua implantação e manutenção não variavam muito. No entanto, o que variava era justamente a forma de sua utilização. Como bem indicado pelo autor, em local de avultado movimento de cargas e passageiros sem dúvida o custo de sua manutenção – e consequentemente, sua tarifa – cairia, do contrário, seu custo só

tenderia a crescer e sua manutenção a ficar deficiente até ao ponto do sucateamento.

Logo, em país dependente de tantos dos requisitos de desenvolvimento como os apontados pelos autores mencionados no primeiro capítulo desta dissertação, a implantação e desenvolvimento ferroviário em nosso país e especialmente no nosso estado de S.Paulo não poderia ter-se dado de outra forma, como diz Adolpho Augusto Pinto.

Curioso neste estado de coisas é que se as ferrovias em S.Paulo (e quiçá do Brasil inteiro) não obedeceram , segundo Adolpho Pinto, a nenhum planejamento ou método.

Tal ausência de plano parece ter sido herdada das estradas “ordinárias” que o autor menciona e que existiam anteriormente à implantação dos caminhos de ferro entre nós.

Como se construíam então as chamadas “estradas ordinárias”?

Os fazendeiros tomavam à frente o empreendimento e o faziam sem qualquer método e fiscalização.

Estradas havia que nem os animais conseguiam passar sem dificuldades.

De novo, não havia pessoal técnico mas , sobretudo, nota-se a falta de vontade, o imediatismo e o capricho como norteadores das aberturas de caminho.

Parece incrível, mas a teor do narrado pelo autor, as estradas – de – ferro implantadas no nosso estado o foram com o mesmo diapasão.

Deixemos Adolpho Augusto Pinto nos falar:

“A inauguração da linha de Santos a Jundiahy, em 16 de fevereiro de 1867, como o toque de avançar n’ um acampamento de guerra, foi o início effectivo d’essa pugna de paz e civilização, que em pouco se travou em toda linha, e à qual deve o Estado de S.Paulo os mais bellos florões de sua grandeza e prosperidade.

Dado esse primeiro e vigoroso impulso á sua nascente industria de transporte, achado o molde das concessões viáveis, em meio tão rico de elementos progressistas, era natural o período de actividade e expansão que sobreveiu, gerando essa longa e notável serie de empresas de caminhos de ferro que, alguns annos mais tarde, deviam retalhar o território paulista, ahi traçando os sulcos mais bemfazejos que jamais se abriram no seio da terra.

Qual a norma geral que então presidiu ao desenvolvimento d' esse trabalho? Qual o plano que os públicos poderes previamente elaboraram, orientando as linhas geraes da rede que se começava a estender? Positivamente nenhum. Talvez haja quem estranhe hoje o facto, e accuse de imprevidência os governos e aquelle tempo. A verdade, porém, é que não há culpado onde não há culpa.

De facto, quem assistiu ao alvorecer da industria ferro-viaria no paiz, bem viu até que ponto, nos primeiros tempos, teve de ser parcellaria, projectada e executada quase palmo a palmo, a obra das linhas férreas existentes.

Não abundando os capitais, nem a Província tendo recursos para empreender um grande systema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferro-viario só podia operar-se à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades immediatamente interessadas, e na proporção dos seus meios de acção.

Aconchegados como se achavam ainda então os principaes centros de producção em torno da capital, e não sendo dado prever nem a intensidade nem a direcção que deviam tomar as energias latentes da Província, nos grandes surtos com que em pouco deviam

desbordar de seu leito habitual e estender-se por quase todo o território paulista, transformando-o n'esse immenso, incomparável cafestal que faz hoje a maior riqueza do Brasil – realmente não era possível fazer-se então senão o que se fez e como se fez.

Assim, chegada a linha férrea a Jundiahy, era necessariamente para Campinas que se devia fazer o seu primeiro prolongamento.

Era então Campinas a capital agrícola de S.Paulo, o município onde mais desenvolvida se apresentava a cultura do café, que, no segundo quartel do século, se começara a introduzir nos districtos do noroeste de S.Paulo, nos quaes prosperara ao ponto de elevar-se a produção do artigo, em 1867, a 500.000 sacas.

Já se vê que, contando com taes elementos, bafejada pelo auxílio dos públicos poderes e tendo a amparal-a todas as seducções que o melhoramento representa, a idea da construcção de uma estrada de ferro de Jundiahy a Campinas não podia deixar de impor-se e triumphar, chamando a seu serviço a collaboração de todos os elementos provinciaes immediatamente interessados na realização da obra.”

(páginas 36 e 37, Companhia Paulista, A segunda phase ferro-viária, Segunda Parte, ob cit.)

“Entrementes, a commissão organizada pelo Governo Provisório para estudar o plano geral de viação apresentara, a 22 de novembro de 1890, o projecto que elaborara, comprehendendo vasto e complexo systema de linhas férreas e fluviaes medindo, só as primeiras, em numero de 36, 10.000 kilometros de extensão.

De acordo em esse plano, o Governo Provisório fez algumas concessões de estradas de ferro (...) Essas concessões, porém, mallograram-se quase por completo, por não terem as respectivas empresas conseguido levantar os capitais precisos, o que era natural acontecer, desde que se tratavam de estradas atravessando regiões incultas, quase inteiramente despovoadas, e pois, ainda sem elementos de vida e desenvolvimento.

Na mesma época, diversos cidadãos, levados mais pelo desenfreado espírito de especulação que então reinava, do que pelo desejo de cooperar pelo desenvolvimento ferro-viário do país, pediram e obtiveram do Governo da República algumas concessões de estrada – de – ferro no território do Estado de São Paulo, sem garantias de juros, (...) Como se vê, eram projectos por sua natureza ephemeros, sem nenhuma condição de sucesso, e que, por isso mesmo, não podiam passar nem passaram de idéias mal concebidas.”

(página 74, A terceira phase ferro-viária, Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“Como em outro lugar tivemos occasião de dizer, o desenvolvimento das estradas – de – ferro em S.Paulo, não obedeceu a um plano geral previamente delineado: as malhas da grande rede de viação ligeira, que hoje cobre a porção mais rica e povoada do Estado, foram sendo tramadas dia – a – dia, sem nenhuma preocupação de conjuncto, sem systema de coordenação de partes visando um certo resultado geral, ao menos nos primeiros tempos.

Aberta a linha férrea de Santos a Jundiahy, isto é, aquella que, pela circumstancia de ligar o principal porto de mar da terra paulista à sua capital, (...) as construcção das linhas que se lhe seguiram se foi operando aos pedaços, ao puro arbítrio das localidades mais approximadas do ponto a que chegara o melhoramento.

(...)

Em verdade, é motivo para justas congratulações reconhecer que, apesar de não ter presidido a sua primeira formação um principio geral de methodo, entretanto as linhas férreas de facto se desenvolveram por modo a virem suas partes a formar mais tarde um systema geral relativamente bem delineado, o qual com bem poucas modificações seria o próprio que conviria traçar hoje sobre o mappa do Estado, se porventura fosse possível apagar a obra feita para substituil-a por outra.”

(página 85, Condições technicas , Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“Paiz novo, immensamente vasto, de solo bastante accidentado, com população muito rarefeita, a iniciar seus primeiros passos na agricultura e na industria, sem capitais e recursos accumulados, evidentemente o Brasil não estava, há cincoenta annos, em situação de pretender iniciar em seu território um systema geral de vias férreas de bitola igual, por exemplo, às das estradas que ligam Londres ou Paris aos principais centros de commercio e industria da Inglaterra ou da França.

Infelizmente, porém, o exame d’ este assumpto que estava aliás ao alcance do conhecimento da época, foi completamente descurado. Não só não

houve nenhum empenho em adoptar um typo uniforme para as linhas principaes, como a bitola preferida para as primeiras linhas foi a menos compatível com as condições peculiares ao meio.”

(página 90, Condições technicas , Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“Para animar a construção de estradas de ferro no paiz, diminuindo-lhes os ônus do primeiro estabelecimento, quando a nascente indústria de transporte ainda carecia de auxílios dos públicos poderes, foi promulgada a lei 2217, de 3 de maio de 1873, que autorizou o Governo Imperial a facultar a todas as companhias de estradas de ferro, que se organisassem no Brasil, isenção de direitos de importação relativos a todo o material, trem rodante, appparelhos, machinas, ferramentas e combustível necessários à construcção e custeamento das mesmas estradas.

Esta providencia vinha em tempo estender às linha férreas concedidas pelos governos provinciais o favor de que gozavam, por cláusula expressa dos respectivos contractos, às estradas de ferro de concessão geral.

De accordo com a lei de 1 de maio de 1873, nas tarifas das alfândegas do paiz foi consignada a importação livre de direitos de carvão de pedra, trilhos e locomotivas de estradas de ferro, isenção que ainda hoje vigora com caracter geral.

(páginas 130 e 131, Questões Diversas , Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“E dizemos que as tarifas das linhas paulistas em geral são moderadas, não só tendo em consideração os factos de varias ordens que influem na organização dos preços de transporte das linhas férreas instaladas e custeadas em pleno regimen industrial, como sob o ponto de vista comparativo, isto é, em face dos preços cobrados pelo mesmo serviço nas estradas de ferro estrangeiras.

Pelo que se refere ao primeiro aspecto da questão, julgamos poder dizer que quatro ordens de factos influem na organização geral de um systema de tarifas de transporte por estradas – de – ferro: o capital de estabelecimento, as despesas de custeio, a massa de passageiros e mercadorias a transportar, e o juro usual e corrente do dinheiro.

(...)

Ora, considerando cada um daquelles elementos de per si, o que há a observar é que, em paiz de solo accidentado, sem reservas accumuladas, desprovido de braços, se para alguma cousa convergem todos os factos determinativos do preço do trabalho ferroviario, é para torna-lo excessivamente caro.

Em verdade dependendo a instalação das linhas férreas em território do Estado, como em geral em todo o Brasil, de pesado movimento de terras e custosas obras d’ arte; importando o seu custeio em despesas fortes, já em consequência do elevado custos dos materiaes importados, já devido ao alto preço dos salários, já ainda por causa das condições technicas das linhas, sujeitas a fortes rampas, não sendo o movimento de passageiros e mercadorias de ordinário tão avultado que permitta a completa utilização da capacidade de trafego mesmo de uma só via, como em geral são constituídas todas as grandes linhas; finalmente, o capital

sendo escasso no paiz e por isso mesmo exigente e caro – já se vê que os fretes cobrados são realmente moderados.

(pagina 173, Tabelas em vigor nas diversas linhas , Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“Como ficou dito em outra parte, depois de proclamada a independência política do paiz, em 7 de setembro de 1822, as Províncias começaram a ter competência para legislar sobre viação pública.(...)

Investida assim a Província de S.Paulo da faculdade de cuidar por si de um ramo do serviço publico, cuja importância e influência, a bem do seu desenvolvimento, contrastavam sobremodo com a escassez de recursos de toda a ordem – de dinheiro, de braços e de auxiliares technicos – que ajudassem os públicos poderes em sua ingente tarefa, é obvio que a sua acção não podia deixar de ser lenta e cheia de dificuldades.

(página 253, Depois da independência nacional, A Viação Ordinária, Terceira Parte, ob cit.)

“Mas não eram só os recursos financeiros e os braços que então faltavam, também não havia instrucção profissional, não havia na Província pessoal idôneo para projectar e dirigir a construcção de estradas. Pois bem, ainda em relação a este assumpto, tomando iniciativa e resolução verdadeiramente de admirar para aquelles tempos, a Assembléia Legislativa Provincial decretou a lei nº 10 de 24 de março de 1835 que creou em S.Paulo, sob a designação de Gabinete

Topographico, uma escola de Engenharia, tendo por fim especialmente ensinar a construcção de estradas (...)

(página 255, Depois da independência nacional, A Viação Ordinária, Terceira Parte, ob cit.)

“Como se vê, a boa vontade e os esforços empregados eram grandes, ainda que os resultados nem sempre correspondessem aos sacrifícios. É que ainda então era sobremodo deficiente a organização administrativa do importante serviço de obras públicas na Província. As estradas projectavam-se e executavam-se, sem trabalhos preparativos, sem plano, sem orçamento, sem fiscalisação, em summa, sem intervenção e juízo de profissionaes, não havia em centro technico que dirigisse taes serviços e ao mesmo tempo fosse o archivo de suas tradições. O systema em pratica era o da arrematação das obras, cuja execução corria sem nenhuma inspecção, d’ahi resultando como é de imaginar, freqüentes abusos por parte dos empresários, que muitas vezes deixavam de applicar as quantias antecipadamente recebidas aos trabalhos para que eram destinadas.”

(página 257, Depois da independência nacional, A Viação Ordinária, Terceira Parte, ob cit.)

“A administração das estradas achava-se então a cargo de fazendeiros escolhidos pelo Presidente, os quaes, nenhuma remuneração percebendo por seus serviços, exerciam o cargo sem obrigações definidas e sem inspecção de espécie alguma. Esses administradores escolhiam os seus feitores e limitavam-se muitas vezes a fiscalisar esses feitores e a formar as

respectivas férias, que o Thesouro acceitava e pagava, sem nenhuma reflexão.

(...)

É tempo de dizer que as estradas da Província não obedeciam em seu traçado a qualquer plano ou systema geral, nem foram jamais construídas com todos os requisitos technicos próprios de taes obras. Com raras excepções, convindo especialisar o trecho da estrada de S.Paulo a Santos, na travessia da cordilheira marítima, cujo leito foi empedrado, as estradas eram ordinariamente desprovidas de obras d' arte, de sorte que a sua abertura consistia simplesmente em trabalhos de movimento de terra.”

(página 260, Depois da independência nacional, A Viação Ordinária, Terceira Parte, ob cit.)

“As pontes eram feitas de madeira, descansando o estrado sobre tanchões.

Se as estradas eram mal construídas, já se vê que a sua conservação ainda era mais deficiente, como bem mostra a seguinte descripção que d' ellas fez, em 1867, o Presidente da Província, Tavares Bastos:

“Caminhos traçado a esmo, sem que tivessem precedido os indispensáveis estudos technicos, e executados sem as convenientes regras da arte, os melhores nem aos animaes podem offerecer transito fácil em todas as épocas do anno. Ora transformados em grandes atoleiros, ora retalhados de profundos sulcos, e construídos em geral com rampas excessivamente fortes: tal é o aspecto que apresentam todas as estradas do interior da Província.”

(página 261, Depois da independência nacional, A Viação Ordinária, Terceira Parte, ob cit.)

DIVIDA

Saliente-se nesta parte do nosso derradeiro capítulo de novo o drama vivido pelas nossas ferrovias no que concerne à situação econômica do país, com suas flutuações de câmbio, acarretando-lhes profundos golpes em suas situações econômico-financeiras.

Não à toa , a única ferrovia de nosso estado que não era nacional, a S.Paulo Railway, não sofria grandemente com os golpes de nossa economia, justamente porque todo o seu capital era em moeda estrangeira.

“É de notar que a Companhia construiu as duas primeiras secções de sua estrada, de Jundiahy a Campinas e de Campinas ao Rio Claro, e grande parte da terceira, de Cordeiros a Mogy-Guassu, exclusivamente com capitães levantados na Província por emissão de acções. Só em 1877, urgida por compromissos resultantes da construcção da linha de Cordeiros ao Mogy – Guassu, recorreu ella a operações de credito, negociando então um empréstimo, até ao valor de mil contos de réis, com a Caixa Filial do Banco do Brasil.

Para amortisação d’ essa divida e outros compromissos, obteve ella autorisação do Governo para a cobrança com character provisório de uma taxa addicional, no valor de três réis por kilogramma, applicavel aos artigos de importação e exportação, à excepção dos gêneros alimentícios de exportação e dos materiaes destinados à construcção de estradas de ferro.

Esta taxa vigorou de 8 de outubro de 1877 até 30 de junho de 1883, tendo produzido a quantia (...) , quase equivalente à importância dos compromissos contrahidos pela Companhia, (...).

A lei provincial nº 91, de 21 de abril de 1880, inspirada na oposição que alguns interessados sempre procuraram levantar contra a cobrança da taxa adicional de 3 reis, declarou sem effeito o acto do Presidente da Província que fez essa concessão à Companhia. Esta, porém, segura do direito que lhe assistia, e que assentava em acto da competência administrativa do Governo, não deixou de fazer effectiva a cobrança da referida taxa senão quando ficaram solvidos os compromissos que haviam motivado a sua criação.

Pouco tempo depois, em 15 de agosto de 1878, contrahiu a Companhia, um empréstimo em Londres, (...) , garantido pela renda líquida das estradas construídas e pelas que fossem construídas com o producto do empréstimo, devendo este ficar totalmente amortizado no fim de 30 annos, isto é, em 1898.

(...)

Este empréstimo externo foi liquidado com extraordinários ônus para a Companhia, em consequência da extrema depressão cambial de 1898; basta dizer que a prestação final para a sua amortização, (...), feita n' esse anno, importou em (...) mais do dobro da somma que o emprestimo produzira em 1878!"

(páginas 45 e 46, Companhia Paulista, A segunda phase ferro-viária, Segunda Parte, ob cit.)

"Infelizmente a situação financeira , que em 1889 se desenhava com tão bello aspecto, não tardou em subverter-se completamente afogada nas avalanches de papel inconvertível de que se inundou o paiz, caindo o cambio em 1893 a taxa mais ou menos de 10 d.

Essa súbita desvalorização da moeda corrente na proporção quase de 100% devia forçosamente trazer as mais graves perturbações a todos os negócios . Enfraquecido por tal forma o poder aquisitivo do dinheiro nacional a consequência imediata foi a elevação, em grau correspondente, do preço das cousas, portanto do custeio das estradas de ferro.

Por mais prospera que fosse até então a situação das empresas ferro-viárias, é evidente que não podiam supportar tão profundo golpe, não podiam quase de um ano para outro ter as suas despesas elevadas ao dobro e ao triplo do que eram pouco antes, percebendo ao mesmo tempo a receita reduzida a quase uma terça parte, senão na quantidade, pelo menos na qualidade ou valor da moeda em que passaram a ser pagos os seus serviços, tanto mais quando quase todas as grandes empresas tinham importante parte de seu capital em dinheiro esterlino, e mesmo uma havia, a S.Paulo Railway que tinha-o todo n' esta espécie.

(paginas 159 e 160, Tarifa Movei , Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

TRAÇADO

Nesta ultima parte, ocorreu-nos de mencionar o dado curioso referente à construção do ramal entre Sorocaba e São Paulo que dá uma boa margem à interpretações concernentes ao processo de construção de uma linha férrea no estado naquela ocasião.

Em 1869, surgiu a idéia dos ituanos de construírem uma via férrea de Itu a Jundiaí. Face ao alto custo do empreendimento, capitalistas sorocabanos foram convidados para entrarem como acionistas da “Companhia Ituano” que formara-se para construir a linha. Logicamente que era interesse dos sorocabanos que esta linha não ficasse só até Itu e sim, que se estendesse até Sorocaba para que também se beneficiasse da ferrovia.

No entanto, os entendimentos com os ituanos não prosperaram e, em 1871, decidiram os sorocabanos fundar a “Companhia Sorocaba” afim de construir uma linha férrea de São Paulo a Sorocaba, objetivo este que foi levado a efeito tendo sido inaugurada a linha em 1875.

Interessa-nos aqui particularmente o processo que redundou na construção desta linha e que vai bem explicitado por Adolpho Augusto Pinto.

De início, por absurdo que fosse, a construção da linha se daria entre Sorocaba e Itu e não como se poderia supor, diretamente de Sorocaba a S.Paulo.

Aquela primeira decisão - conforme salienta Adolpho A. Pinto – importaria em um prolongamento da viagem de mais de 170 quilometros!

“Avisada a tempo”, a Assembléia Provincial decidiu que o melhor trajeto seria mesmo o de prolongar a estrada de Sorocaba a São Paulo, passando por Ypanema.

No entanto, resta a pergunta: por que, em um primeiro momento, decidiu-se pelo prolongamento até Itu e não para S.Paulo?

Não nos é tão difícil supor a razão.

Tal prolongamento levaria as cargas e passageiros de Sorocaba não a S.Paulo mas a Jundiaí , onde a “Ingleza” poderia lucrar com o seu transporte até S.Paulo, enquanto que o prolongamento diretamente de Sorocaba até São Paulo anularia este trajeto.

Assim, afora a absoluta ausência de métodos e planejamento na construção das estradas – de – ferro paulistas, sua construção também era sujeita aos grupos econômicos da época que, visando o maior lucro possível, não hesitavam em advogar um prolongamento inútil de mais de cento e setenta quilômetros!

Não se pode, desse modo, ficar admirado dos enormes problemas enfrentados pelas estradas – de – ferro paulistas no correr das suas existências posto que muitos destes problemas as acompanham desde as suas gêneses.

Senão, vejamos:

“Em 30 de junho de 1870 constituiu-se a Companhia Ytuana, cuja incorporação foi assentada em assembléa de grande numero de cidadãos de Ytú e municípios vizinhos (...) para a construcção da estrada de ferro de Ytú a Jundiahy.

A lei provincial nº 14 de 24 de março de 1870 autorisara o Governo a despende até a quantia de 40:000\$000 de réis com o levantamento da planta definitiva e orçamento para a construcção de uma estrada de ferro de Jundiahy a Ytú, e de mais 20:000\$000 de réis para os estudos de outra de Ytú a Sorocaba, devendo ser estas despesas indemnizadas pelas companhias que tomassem essas empresas.

(...)

Iniciada a construcção em 20 de novembro de 1870, ficava a linha concluída e era aberta ao tráfego, com solemnes festejos populares na cidade de Ytú, em 17 de abril de 1871. (...)”

(página 47, A segunda phase ferro-viária, Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit.)

“A lei provincial nº 34 de 24 de março de 1870 foi a primeira que autorizou a construção de uma estrada de ferro para Sorocaba. Dispunha essa lei, a mesma que autorisára a construção da estrada de ferro de Jundiahy a Ytú, que a linha férrea para Sorocaba partiria de Ytú, onde se uniria a estrada ligando essa cidade à de Jundiahy, e que o seu capital gosaria de garantia de juro de 7% até a somma de 1.200:000\$000 de réis.

Semelhante traçado era manifestamente inconveniente, pelo extraordinário alongamento da distancia entre a capital da Província e a cidade de Sorocaba, pontos cuja ligação era o objecto principal da nova linha. Ao passo que, com effeito, a distancia entre esses dois pontos podia ser vencida por linha directa com pouco mais de cem kilometros de estensão, o desenvolvimento do itinerário via Ytú seria de mais de 170 kilometros, embora por este lado só fosse necessário construir cerca de 46 kilometros da linha de Ytú a Sorocaba.

Melhor aconselhada sobre o assumpto, em tempo resolveu a Assembléa Provincial autorisar a construção da estrada de ferro de S.Paulo a S. João de Ypanema, passando por S. Roque e Sorocaba.”

(páginas 49 e 50, A segunda phase ferro-viária, Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

“O triennio decorrido de 1890 a 1892 assignala na vida economica do Brasil um período de extravagâncias e aventuras como talvez jamais se reproduza na mesma escala.

A corrente de especulação que então desbordou, se já vinha formando de traz, incontestavelmente ganhou extraordinário alento na immensa caudal que varreu o paiz, cobrindo-lhe o solo de destroços e ruínas, quando as emissões de papel moeda, autorizadas pelo Governo Provisório, despertaram em todas as camadas sociaes essa febre de negócios que se assenhoreou de todos e de tudo, parecendo dar vida a uma immensa serie de empresas, gerar fortunas tão grandes quanto instantâneas, mas de facto só servindo para deixar abatido e aniquilado o paiz, como abatido e aniquilado fica todo organismo que soffre as agitações de violento accesso de delírio.

Ao colossal movimento de negócios, de empresas, de especulações mercantis de toda sorte que então se planejaram, não podia deixar de ser estranho o ramo ferro-viário, tanto mais quando, desenvolvida a importação em grau anormal, parecia, pela accumulção de cargas atulhando todo o litoral do porto de Santos, que a única via férrea, a cujo cargo se achava o trafego entre aquelle porto e o interior do Estado, tornara-se absolutamente insufficiente para o serviço.

D’ahi essa série de concessões de estradas-de-ferro, muitas da quaes absolutamente sem razão de ser, como já tivemos occasião de mostrar, além de outras que, por terem sido pedidas por importantes empresas constituídas, quase só se explicam pela influencia do meio e das circunstâncias.

Estava já promulgada a lei federal de 14 de outubro de 1892, quando o Governo da União, que pouco antes, por decreto de 1º de julho de 1891, já fizera à Companhia Sorocabana concessão, sem garantia de juros, de uma estrada de ferro de S. João a Santos, era especialmente autorizado a resolver sobre um requerimento da Companhia Mogyana pedindo a concessão de uma estrada de ferro de Resaca a Santos. O requerimento foi deferido, por decreto de 3 de agosto de 1892.

Três dias depois, por decreto de 8 do mesmo mez e anno, nas mesmas condições, era autorizada a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes a prolongar a sua estrada de Jundiahy ou do ponto mais conveniente ao porto de S. Sebastião, com um ramal para Santos.

Finalmente como para ser unânime a deliberação das grandes companhias de prolongar suas linhas até o litoral, a 17 de julho de 1895, entrava o Governo da União em accordo com a S. Paulo Railway Company, conforme especialmente autorisara a lei de 18 de novembro de 1892, no sentido de modificarem-se os contractos existentes, ampliando-se o prazo em que seria possível a encampação da estrada pelo Governo e estabelecendo-se a duplicação da linha de Santos a Jundiahy.

Passada a época da agitação artificial e e sobrevindo-lhe a reacção com seu infalível cortejo de conseqüências, quase não é preciso dizer que de todas as grandes linhas, cuja construcção então se projectara, só se vem a construir a única que realmente convinha e devia ser construída – a segunda via da S. Paulo Railway.”

(páginas 75 a 77, A terceira phase ferroviária, Segunda Parte, A Viação Férrea, ob cit)

CONCLUSÃO

Propôs-se esta dissertação a estudar a visão do desenvolvimento ferroviário do estado de São Paulo no modo como o autor Adolpho Augusto Pinto o encarou.

Mas não apenas isto. Propôs que este estudo se faria à luz basicamente de duas teorias: a de Georg Friedrich List, autor de uma teoria de desenvolvimento econômico, e de John Bernal, autor, por sua vez, de uma teoria de desenvolvimento da ciência e da tecnologia.

A proposta também abrangeu o estudo de outros autores que, discorrendo particularmente sobre o tema do desenvolvimento econômico, mas sem descurar do científico, pudessem trazer ainda mais subsídios à pesquisa.

Como foi alertado na Introdução deste ensaio, o tema do desenvolvimento social, econômico e científico acabou por tomar conta do trabalho usando a história das estradas – de – ferro no estado de São Paulo quase como um pretexto para discutirmos o tema do desenvolvimento.

O resultado final nos leva a tecer algumas considerações que se pretendem, se não serem originais, ao menos diferentes de muito o que já foi escrito sobre o tema do desenvolvimento econômico, social e científico de um povo.

Não somente dos autores que serviram de base teórica para esta dissertação (List e Bernal) mas de outros autores podemos pinçar várias observações que são instigantes quando se referem ao tema.

David Landes, por exemplo, menciona certas características que seriam as desejáveis para o desenvolvimento de um povo.

Tais características seriam, dentre outras, a paciência, a parcimônia, o trabalho duro e honesto, etc.

Observemos que, contrariamente a List, o que Landes defende não são características propriamente econômicas, geográficas ou políticas, como aquele defendia, tais como solo propício para agricultura, união de cidades e estados para obter maior força, fim da escravidão, clima ameno, etc.

O que David Landes defende basicamente são características *morais* de um povo concedendo pouca importância às itens outros que não aqueles.

Entretanto, há um ponto em comum entre Landes e List.

As características morais que indica não deixam de nos remeter às teoria das forças produtivas de Georg List, quando ele nos aponta, exemplificativamente, o amor à justiça e às boas instituições, e o apego às artes, como itens que, conjuntamente com os demais que aponta – de teor geográfico, econômico e político – que levariam uma nação ao desenvolvimento.

Em uma palavra: aqueles autores acabam por nos remeter à ética e à moral, ou, se se preferir, à cultura de uma nação.

Não se pretendeu aqui aprofundar os conceitos que se teria destas características, escopo que já fugiria um tanto – em nosso modo de ver – desta dissertação tal como ela se propõe.

Interessou-nos mais fazer um exercício que consistiu em uma forma nova de olhar um homem do Império e da República Velha, bem como seu testemunho sobre seu tempo e do meio de transporte que ajudou a construir.

Sendo assim, no que concerne, portanto, a Adolpho Augusto Pinto resta claro, em nosso modo de ver, ser ele um representante da elite cafeeira que começou a querer se afirmar na segunda metade do século XIX, atingindo o apogeu do seu poder político e econômico no momento em que Adolpho Pinto escreveu as obras que serviram de fonte para esta dissertação.

Como tal, encarou o início do desenvolvimento ferroviário no estado de São Paulo – e mesmo em todo o país – como um sinônimo de “progresso” e “civilização” vez que, não se podia deixar de situar que este início deu-se ainda em pleno Império, período em que os cafeicultores – promotores da implantação ferroviária em nosso estado – não se encontravam ainda como os detentores de todo o poder político e econômico que desfrutariam na chamada República Velha.

No entanto, algo ocorreu.

Com a proclamação da República, a elite cafeeira sobe ao poder e com esta mudança, sem perder o viés “progressista” e “civilizador” Adolpho Augusto Pinto também muda.

Do “progresso” e da “civilização” passa Adolpho Pinto a cantar loas à tradição, situando sua própria genealogia nesta tradição, conforme já foi visto.

Sublinhe-se, não à toa situa-se esta afirmação dos valores tradicionais já em plena República, momento de consolidação do poder daquela classe dirigente, com a qual Adolpho Pinto se identificava plenamente.

É hora então de colocar as mudanças trazidas pelo progresso e pela civilização – concretamente simbolizados pelo avanço ferroviário – em prol de valores mais conservadores pois estes garantiriam a manutenção do status quo.

É momento de se dizer que quem não pertence à genealogia bandeirante não existe.

Sendo assim, os ex-escravos, os mestiços, os pobres, toda a raia miúda enfim, está excluída das considerações de Adolpho Augusto Pinto.

Nem mesmo o imigrante escapa.

Ele só aparece como mão – de – obra barata.

Quase se pode afirmar que o imigrante não é gente.

É um insumo cujo único fim é baratear o café e , por consequência, baratear o custo do transporte do trem.

Esta é uma leitura dos trechos selecionados nesta pesquisa das obras de Adolpho Augusto Pinto.

No entanto, outra leitura, tão autorizada quanto a anterior, também pode ser feita.

Não deixa de ser curioso que, a despeito das considerações acima, Adolpho Pinto, não deixa de ter uma visão crítica da sociedade em que vive, incluído aí logicamente as ferrovias para as quais dedicou toda a sua vida.

Mas esta contradição é , a nosso ver, apenas aparente.

Adolpho Augusto Pinto não é um homem cego ao seu tempo.

Tanto que um dos títulos de seus livros é justamente “Na Brecha”, ou seja, faz alusão ao franco-atirador que, aproveitando-se de um pequeno espaço aberto em um muro, atira contra o inimigo que avista.

E o faz bem em se levando em consideração as armas de que dispõe.

Talvez devido à sua formação clerical, sentimos que Adolpho Pinto sempre buscou a harmonia.

Como já salientado, parece horrorizado com a contradição, com o revés, com a dissensão.

O que não o impediu de denunciar as injustiças de seu tempo incluídas aí - o que não deixa de ser surpreendente – as mazelas que cercaram o desenvolvimento dos transportes – não só o ferroviário – do estado de São Paulo.

Mas Adolpho Augusto Pinto não se limita a denunciar. Ele apresenta soluções.

Seja para os problemas ferroviários, seja para os problemas sociais que enxergou, ele sempre ousou ou , ao menos, procurou apresentar alternativas que resolvessem os problemas que encontrava.

Se de um lado encarou a vinda do imigrante como mero insumo para baratear o cultivo do café – e por consequência proporcionar maior frete às empresas ferroviárias – buscou na caridade cristã a solução dos desequilíbrios sociais que observava.

Ou seja, a vinda maciça de imigrantes serviria para baratear seus salários mas, para não tornar a miséria tão aguda e propiciar “turbações sociais” convinha que a caridade cristã socorresse os mais pobres....

Usa, a nosso ver de maneira muito inteligente, o exemplo das elites dos Estados Unidos da América para fundamentar suas conclusões, lembrando das numerosas fundações que são instituídas naquele país para socorrer os mais necessitados.

Neste ponto, pensamos que ele se aproxima de Georg List.

Não obviamente na identificação com os requisitos de desenvolvimento pregados por aquele, mas na tentativa de apresentar uma receita que cure os males da nossa sociedade.

Só por isto, Adolpho Augusto Pinto ganha nossa simpatia.

Neste mesmo diapasão, a observação do que ocorreu com as ferrovias do país e especialmente as do estado de São Paulo posteriormente às suas obras e mesmo após o sua morte em 1930, confere-lhe ainda mais razão e autoridade naquilo que afirma.

E neste ponto, podemos também nos remeter a John Bernal.

Se se, conforme afirma este último, não há razão para se procurar um estado tecnologicamente avançado na Idade da Pedra, não estaria Adolpho Augusto Pinto não um ser divorciado da sua realidade mas antes imerso nela e, por conseguinte, pronto – até porque imerso – a apresentar soluções?

Enxergaria ele e seus contemporâneos outra solução que não a caridade cristã para os males sociais?

E, como ele próprio admitiu, o desenvolvimento ferroviário poderia ter se dado de outro modo que não como se fez, sem planejamento, às apalpadelas, ao sabor das conveniências de então?

A sua visão moralista e clerical da sociedade não seria justamente a que precisávamos para o nosso desenvolvimento?

Não estaria, portanto, Georg List equivocado ao colocar o clericalismo como um componente que levaria ao atraso das nações, ou , ao menos, de *todas* as nações?

Aqui nos remetemos à Vânia Lomônaco Bastos e Maria Luiza Falcão Silva quando afirmam ser uma “temeridade” buscar receitas de desenvolvimento em outros povos pois cada sociedade apresenta características peculiares que nos imporiam , por certo, receitas de desenvolvimento também peculiares.

Logo, estaria , em face dos fracassos do desenvolvimento que nosso país experimentou em tantas oportunidades, a caridade cristã como apregoada por Adolpho Pinto um item “fora do lugar” para o nosso desenvolvimento?

A forma como foram implantadas as estradas – de – ferro em nosso estado não teria sido - repita-se – a única possível , dado o *estágio de desenvolvimento* que experimentávamos, a despeito de todas as críticas que lhes dirigiu Adolpho Pinto embora , repita-se mais uma vez, ele própria admitiu que não poderia ter sido de outro modo?

Não podemos olvidar que as estradas – de – ferro em nosso estado não poderiam ter se desenvolvido senão da maneira que o foram posto que careciam de muitos dos requisitos de desenvolvimento de que gozavam os caminhos – de – ferro europeus, como bem frisou o nosso autor.

Por outro lado, não deixa de ser interessante fazer o seguinte exercício; comparar , em rápidas pinceladas, o desenvolvimento do Brasil com o dos Estados Unidos, tão usado por Adolpho Pinto em vários de seus escritos.

No momento de sua independência, o Brasil já dispunha de um território praticamente formado.

Muito pouca coisa mudou, levando em consideração o conjunto do país, em termos de limites fronteiriços, entre o que herdamos de Portugal e o que possuímos até hoje.

Excetuando a Guerra do Paraguai, não tivemos seriamente nenhum inimigo externo que ameaçasse nossas fronteiras ou contra o qual cobiçássemos algum quinhão de terra.

Situação muito diferente viveram as colônias norte – americanas quando de sua independência.

A começar desunidas, tiveram de partir para uma guerra contra sua ex-metropole, então a maior potência econômica e militar de sua época.

Difícilimo, portanto, se afigurou a formação do estado e consolidação da independência entre eles.

Mesmo após a fundação do estado federal e o reconhecimento de sua independência os Estados Unidos de então encontravam-se em situação desconfortável: permaneciam prensados entre as montanhas apalaches a oeste – terras pertencentes à Inglaterra, ao Canadá ao norte – também sob domínio inglês – e a Flórida ao sul , sob possessão espanhola.

Tiveram aqueles norte-americanos que literalmente irem ora comprando território de potências estrangeiras, ora os conquistando pela força das armas.

Sendo assim, que espécie de visão de mundo, que tipo de ideologia de desenvolvimento no dizer de Richard Graham, seria *necessária* para o desenvolvimento econômico e social norte-americano?

A mesma da brasileira?

Com certeza não.

Não poderia ser outra que uma que instilasse disciplina, economia, parcimônia e paciência, tal como afirmado por David Landes.

Em outras palavras, a ideologia puritana, traduzida no chamado Destino Manifesto é a que revelou-se *necessária* para os Estados Unidos da América não apenas se desenvolverem mas, sobretudo, sobreviverem.

No Brasil, de formação totalmente distinta, tudo também teria que ter acontecido diferentemente.

Não houve a *necessidade* de uma ideologia deste molde.

Como dito por José Honório Rodrigues – e os escritos de Adolpho Pinto demonstram isto – sempre as elites buscaram – e conseguiram – a conciliação.

Nunca ocorreram, a nosso ver, enfrentamentos da magnitude de uma Guerra da Secessão tal como houve nos Estados Unidos da América.

O conflito mais sério do gênero que aconteceu entre nós – a Guerra dos Farrapos – acabou também em acordo e conciliação, a despeito de sua duração prolongada.

Os demais conflitos sempre o foram de maneira muito localizada e nunca contaram com a adesão maciça da população e das elites locais.

Não passariam, nas palavras de José Honório Rodrigues, talvez com um certo exagero, de “correrias”.

Para quê então ter uma visão de mundo diferente da de Adolpho Augusto Pinto?

Para que termos uma sociedade pragmática e promotora do conhecimento se se vivia em uma sociedade de senhores de um lado e uma massa de miseráveis de outro?

Para quê afirmar-se culturalmente se se tinha um mercado cativo para o nosso principal de produto de exportação, o café?

Por qual motivo buscar ter uma “esquadra naval forte”, se se tinha os ingleses para isto?

Por qual motivo se propiciar “a união de cidades e estados para conseguir maior força” se o Brasil já tinha nascido pronto?

Para quê planejar estradas – de – ferro, preocupar-se com tarifas, instalar manufaturas de material ferroviário, etc, se o que importava era o café e não a estrada-de-ferro?

Se o café fosse bem, importava-se tudo pronto, dispensando a trabalhadeira de se planejar e instalar qualquer coisa aqui, coisa aliás que sairia muito mais cara que a importação pura e simples do material ao pessoal técnico.

Se, por outro lado, o café fosse mal, de nada valeria o tal planejamento e instalação de indústrias pois não haveria dinheiro sequer para movimentar a economia, e, por conseqüência, o sistema ferroviário naquilo que já havia, quanto mais aquilo que ainda estaria por vir, provindo de planos que só tinham razão de ser se transportassem o café, nada mais.

Isto, tal como mencionado anteriormente, não significa que ele não tivesse uma visão crítica – em muitos pontos coincidente com a de List – sobre a “falta de meios de transporte eficientes” assim como sobre a carência de escolas eficazes para formar técnicos entre nós.

No entanto, repita-se mais uma vez, não nos parece ser estes grandes obstáculos para Adolpho Pinto.

Lendo- o poder-se- ia chegar à conclusão de Richard Graham de que “faltou ao Brasil uma ideologia de desenvolvimento”.

Entretanto, ousamos discordar.

Chega-se antes à conclusão de John Bernal de que não faz sentido procurar uma sociedade tecnológica na Idade da Pedra ou uma máquina a vapor no Império Romano.

O Brasil teve uma ideologia de desenvolvimento, ainda que possamos alcunha-la de enganosa e equivocada, mas teve.

Suas premissas – tal como as surgidas entre os norte – americanos – surgiram do ambiente social, político, econômico e natural em que o país se encontrou no momento de sua independência.

Se ela foi bem sucedida em seus objetivos não cabe aqui discutir, mas pensamos que ela, enquanto “teoria de desenvolvimento” ou “ideologia” existiu.

As considerações acima, outrossim, nos remete a um conceito interessante: o de *necessidade*.

É necessário aquilo ou alguém que é fundamental à nossa sobrevivência.

Se não é fundamental, pelo em certo momento e durante algum tempo, então não é necessário..

Pensamos que as ideologias de desenvolvimento seguem este diapasão.

É lugar comum definirmos o Brasil como um país subdesenvolvido, portanto, não desenvolvido ou de desenvolvimento incompleto.

Neste mister, o fazemos comparando o nosso desenvolvimento com o de outros países, mormente os de “centro” como os Estados Unidos, União Européia e Japão.

Esta comparação é feita por praticamente todos os autores que examinamos, ainda quando não fazem menção explícita a outras nações.

É natural.

Como todos, devemos partir de algum lugar para chegar a outro.

No entanto, nem sempre o lugar do qual partimos é o melhor para chegar aonde queremos.

A denúncia do nosso atraso sócio-econômico e científico é feita tomando os países de “centro” como referência,

Isto é, toma-se o ponto de partida não somente como ponto de partida mas também como ponto de chegada.

O Brasil só será desenvolvido quando for *como eles*. Do contrário não o será.

Muitos dos autores, nos parecem propor soluções baseados naquilo que “já deu certo” em outros países.

Isto não é, a nosso ver, necessariamente mal.

Mesmo esta dissertação usou teorias de autores que viveram realidades totalmente distintas da nossa, e não vemos de antemão nenhum problema nisso, desde que, obviamente, façam-se as correções necessárias entre as teorias e o trabalho a medida que é desenvolvido.

Ademais, como dito em outro momento, é melhor ter uma teoria estrangeira da qual partir do que ficar no imobilismo doentio...

Entretanto, deve-se atentar bem para o fato de que o ideal é ter-se uma ou várias teorias alienígenas das quais se deve partir para, se

possível, se chegar a algo novo, isto é, partir de um ponto conhecido para se chegar a um desconhecido e não partir de um ponto para retornar a ele o que seria , em nossa consideração como ficar andando em círculos.

Adolpho Augusto Pinto tinha uma solução para problema social: a caridade.

Adolpho Augusto Pinto tinha uma solução para baratear o café: a vinda maciça de imigrantes.

Adolpho Augusto Pinto não tinha uma solução para a forma como as ferrovias paulistas foram feitas: simplesmente elas não poderiam ter sido de outro modo.

Foram estas “soluções” as ideais para a época?

Acreditamos que sim.

Mas ao desenvolvermos melhor nossa resposta não devemos nos esquecer do conceito de *necessidade*.

Adolpho Augusto Pinto reprova os “caminhos que nem aos animais serviam” mas para os fazendeiros da ocasião poderiam ser eles suficientes, portanto, deveriam estar satisfeitos com eles...

Os caminhos – de – ferro foram se desenvolvendo à medida e em direção dos lugares em que eram *necessários* e *não em função de um planejamento de médio e longo prazo que, quiçá os dirigisse a direções em que não eram necessários, pelo menos em um dado momento*.

É isto *necessariamente* errado?

Ou antes reflete uma nova ideologia , uma nova visão de mundo da qual ainda não nos apercebemos e que poderia dar uma conotação totalmente nova a visão que temos de “civilização”?

Por outro lado, se se adjetiva esta visão de mundo como errada – e partindo do conceito de *necessidade* como o motor do desenvolvimento e da mudança – só haverá o desenvolvimento desejado por muitos quando o povo (incluída aqui a elite econômica do país) , sentir a *necessidade* desta mudança.

Poder ser por pressão interna ou externa, não importa. Importa apenas que só a *necessidade* é que poderá fazer a mudança e não a saúde, a educação, a distribuição de renda, etc.

Mas, expliquemo-nos melhor. Cremos que os requisitos de List, assim como os itens acima mencionados são *conseqüência* de uma nova

moral e ética – como definidos por Landes – que, por sua vez, são *conseqüência* da *necessidade* de mudança, *necessidade* esta consubstanciada na *ameaça de perecimento*, *seja enquanto nação, seja enquanto grupo, seja enquanto indivíduo*.

Sem estas pressões, não haverá *necessidade*, não havendo necessidade não haverá a obrigatoriedade de se adotar uma visão nova para sobrevivermos seja enquanto indivíduos, seja enquanto nação.

Pareceu-nos que a visão que a visão de Adolpho Augusto Pinto quanto não apenas o desenvolvimento ferroviário do estado de São Paulo mas quanto a tudo o mais o que nos foi dado estudar, confirma as assertivas acima.

Somente recapitulando: a necessidade de sobrevivência provoca a mudança na moral e na ética dos indivíduos que, por sua vez, provoca a mudança em toda a sociedade incluída aí a economia, as relações sociais, as relações entre os estados, etc.

Portanto, ousamos dizer que os requisitos de Georg Friedrich List não são *pré-requisitos* de desenvolvimento ou de atraso, são antes *conseqüência* de um estado social e econômico *pré-existente*, ditado pela *necessidade* que cada sociedade tem naquele momento histórico, como bem frisado por John Bernal.

Tratou-se aqui – tal como mencionado algumas vezes – não somente de uma dissertação de mestrado mas sobretudo de um ensaio em que, se de início se pretendeu somente discutir a forma como o desenvolvimento ferroviário de um estado foi visto por um homem, acabou tomando um rumo muito maior que, sem esquecer o tema central que motivou esta pesquisa, tentou encontrar conclusões que, se não foram brilhantes, espera-se ao menos que sejam instigantes, ou seja, que provoquem discussão.

Quem sabe que conseqüências poderão surgir desta discussão sobre a forma como encaramos o nosso passado e, talvez mais instigante ainda, a maneira como enxergamos o nosso presente e o nosso futuro?

Como diria Adolpho Augusto Pinto: “*Omnia tempus habent*”.

Bibliografia: Obras usadas como apoio à pesquisa

Capítulo 1:

Bastos, Vânia Lomônaco & Silva, Maria Luiza Falcão. Para entender as economias do Terceiro Mundo. Ed. UnB, Brasília, 1995;

Cano, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, Difel, 1977;.

Cardoso de Mello, João Manuel. Capitalismo Tardio, Brasiliense, 1986;.

Dean, W.K. A Industrialização de São Paulo, Difel, 1971;

Fishlow, Albert. Origens e conseqüências da substituição de importações no Brasil, in Flávio Rabelo Versiani & José Roberto M. de Barros (org.) “Formação Econômica do Brasil: a experiência da Industrialização”, Saraiva, 1977;

Graham, R. Grã-Bretanha e o Início da Modernização do Brasil, Brasiliense, 1973;

Hering, M.L.R. Colonização e Indústria no Vale do Itajaí, Volumes I e II, Tese de Doutorado, USP, 1985;

Hirschman, A . O. “A generalized linkage approach to development, with special reference to staples”, in Essays in trepassing: economics do politcs and beyond. Cambridge. Cambridge University Press, 1981

Confissões de um dissidente: a estratégia do desenvolvimento reconsiderada. Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, 13(1): 1-38, abril de 1983;

Estratégia do desenvolvimento econômico, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1961;

“The political economy of import-substituting industrialization in Latin América”, *The Quaterly Journal of Economics*, LXXXII (1): 1-32, 1968;

Landes, David. *A Riqueza e a Pobreza das Nações.*, Por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres, 4ª Edição, Editora Campus, Rio de Janeiro, 1999;

List, G. F. *Sistema Nacional de Economia Política*, Nova Cultural, 1986;

Luz, N. V. *A Luta pela Industrialização do Brasil*, Alfa-Ômega, 1975;

Pesavento, S. *A Burguesia Gaúcha*, Mercado Aberto, 1988;

Prado Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*, Brasiliense, 1978;

Prebisch, Raul, *Estudo Econômico da América Latina 1949*, *in* *Estudio económico de América Latina, 1949*(E/CN. 12/164/Ver.1), Nova York, 1951;

O Desenvolvimento Econômico da América Latina e alguns de seus Problemas Principais (1949) , *in* *Cinquenta Anos de Pensamento na Cepal*, Ricardo Bielschowsky (org.) , Volume 1, Cofecin – Cepal, Ed. Record – RJ/SP, 2000;

Rodrigues, J. H., *Conciliação e Reforma no Brasil*, Civilização Brasileira, 1965;

Suzigan, Wilson. *Industria Brasileira: Origem e Desenvolvimento*, Brasiliense, 1986;

Tavares, Maria da Conceição, *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro. Ensaio sobre Economia Brasileira*, Zahar Editores, 1973;

Watkins, M. A staple theory of economic growth. *Canadian Journal of Economics and Political Science*, 29 (2): 141- 158, 1963;

Capítulo 2:

Azevedo, Fernando de. A Cultura Brasileira – Introdução ao estudo da cultura no Brasil, 4ª edição revista e ampliada, Editora Universidade de Brasília, 1963;

Barracclough, Geoffrey. Introdução à História Contemporânea, 2ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1973;

Bernal, John D. Historia Social de la Ciência, Barcelona, Península, 1979;

Ferri, Mario e Motoyama, Shozo (org.), História das Ciências no Brasil, São Paulo, E.P.U, Edusp, c/ 1979-1981;

Henderson, Willian Otto. A Revolução Industrial: 1780-1914, São Paulo, Verbo, 1979;

Hobsbawn, Eric J. A Era dos Impérios, 1875-1914, 8ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2003;

..... Da Revolução Industrial ao Imperialismo, 2ª edição, Rio de Janeiro, Forense, 1979;

Motoyama, Shozo (org.) Tecnologia e Industrialização no Brasil – Uma perspectiva histórica, 1ª edição, São Paulo, Editora Unesp, Fundação para o desenvolvimento da Unesp: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994;

Schwartzman, Simon. Formação da Comunidade Científica no Brasil, São Paulo, Ed. Nacional, Rio de Janeiro, Financiadora de Estudos e Projetos, 1979;

Vargas, Milton (org.), História da Técnica e da Tecnologia no Brasil, 1ª edição, São Paulo, Editora Unesp, Fundação para o Desenvolvimento da Unesp: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1995;

Bibliografia: Obras usadas como fonte:Capítulo 3

Pinto, Adolpho Augusto. A Cathedral de São Paulo, Empreza Graphica da “Revista dos Tribunaes”, São Paulo, 1930

Pinto, Adolpho Augusto. Homenagens. Subtítulos: A fundação de São Paulo. Os Jesuítas no Brasil. Os immortaes de S.Paulo. O óbolo da independência. Uma festa de trabalho e progresso. A Cathedral de S.Paulo. Pela fé e pela civilização., São Paulo, Casa Vanorden, 1926.

Pinto, Adolpho Augusto. Minha Vida (Memórias de um engenheiro paulista), Conselho Estadual de Cultura, São Paulo, 1971.

Pinto, Adolpho Augusto. Na Brecha. Off. Typ. Cardozo Filho & C. Rua Direita, 35, São Paulo, Setembro de 1911.

Pinto, Adolpho Augutos. Questões Econômicas. São Paulo, Casa Vanorden, 1902)

Capítulo 4

Pinto, Adolpho Augusto, As estradas de ferro de S.Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos e a sua encampação. Casa Vanorden, São Paulo, 1916)

Pinto, Adolpho Augusto. História da viação pública de S.Paulo. São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden & Cia, 1903