

"A FEA e a USP respeitam os direitos autorais deste trabalho. Nós acreditamos que a melhor proteção contra o uso ilegítimo deste texto é a publicação online. Além de preservar o conteúdo motiva-nos oferecer à sociedade o conhecimento produzido no âmbito da universidade pública e dar publicidade ao esforço do pesquisador. Entretanto, caso não seja do interesse do autor manter o documento online, pedimos compreensão em relação à iniciativa e o contato pelo e-mail bibfea@usp.br para que possamos tomar as providências cabíveis (remoção da tese ou dissertação da BDTD)."

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

DEDALUS - Acervo - FEA

T330.981
G825b

Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930 :



20600017638

O BRASIL E O FLUXO INTERNACIONAL DE CAPITAIS, 1870 - 1930

O CASO DA BRAZIL RAILWAY CO.

↓
AMAURY PATRICK GREMAUD

ORIENTADOR: Prof. Dr. Flávio Azevedo Marques de Saes

Dissertação apresentada junto
ao Departamento de Economia da
Faculdade de Economia,
Administração e Contabilidade
da Universidade de São Paulo,
para obtenção do título de
mestre em Economia.

FEA - USP - SBD
Seq. Aquisição e Proc. Técnicos
DATA DE RECEBIMENTO 13/05/92

68112

FEVEREIRO - 1992

Este trabalho é dedicado

aos meus pais, a Anay,

a Fernanda e

a Cesar (in memoriam).

RESUMO

Esta dissertação tem por objeto a atuação, nas primeiras décadas do século XX, da *Brazil Railway Co.* Esta empresa, que atuava a partir de capital levantado na Europa, era uma holding que controlava uma série de outras subsidiárias em diversas áreas como ferrovias, portos, pecuária, colonização, extrativismo etc.

A partir da análise desta empresa procura-se levantar algumas hipóteses acerca das exportações de capital européias e da presença de investimentos externos no Brasil na época referida.

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to analyse the performance of the *Brazil Railway Co.* at the first decades of the 20th century. This enterprise, whose capital was raised in Europe, was a holding that controlled many subsidiaries in different areas, like railways, ports, colonization, cattle, rubber extraction etc.

Following this analysis, we try to raise some assumptions about the european capital exportation and the presence of foreign investments in Brasil during that period.

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente àqueles que forneceram os meios materiais e financeiros essenciais para que chegássemos a este trabalho. Assim agradeço aqui à Fundação e ao Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo, ao Conselho Nacional de Pesquisa Científica e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Também devo agradecer ao Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo pela oportunidade que me foi dada de ministrar cursos nesta instituição, cursos estes que possibilitaram a discussão com os alunos de alguns dos temas que se encontram neste trabalho.

Agradeço sinceramente ao meu orientador, o Prof. Dr. Flávio de Azevedo Marques de Saes, pela ajuda e dedicação que a mim prestou.

Devo agradecer também aos membros da banca de qualificação, os Profs. Drs. Milton de A. Campanario, José Luis Lima e Armenio de Souza Rangel, pelos conselhos, sugestões e comentários feita a versão então apresentada.

Um agradecimento especial para a minha família, mãe, pai e irmã, que souberam aturar as agonias e desventuras de um filho que se enveredou por inesperados caminhos e que sempre estavam prontos para "remonter la pendule, quand il le fallait".

Um agradecimento de coração para Fernanda, como mulher, intelectual e companheira, pois ela mais do que ninguém esteve sempre presente.

Os amigos são sempre elementos importantes na feitura de uma dissertação. Assim agradeço: aos fundadores do PE do B., Ana e Rudinei; aos membros da futuramente, ou quem sabe algum dia, famosa Escola de São Paulo, Alexandre, Fernando, Paulo e o já integrante Naná; aos velhos amigos, Gledson, Guena, Laura, Marcio, Pedro, e o grande Serginho e aos inúmeros novos, Adriana, Agnaldo, André, Antonio, Bada, Bedê, Conceição, Eliani, Fabiana, Flávio, Josué, Lenora, Lúcio, Kitty, Paulo, Reinaldo, Sandra, Tonooka, Wagner e outros que a memória a estas horas trai. Um agradecimento especial a Bel, Márcia e Consuelo que além de momentos de alegria, compartilharam o chato trabalho de revisão deste texto.

Um agradecimento também deve ser feito aos inúmeros trabalhadores que encontramos em arquivos, bibliotecas, repartições, centros de pesquisa etc.

A todos estes cabe um quinhão deste trabalho, a mim coube o dos erros.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	i
A "MOLDURA"	
AS TRANSFORMAÇÕES MUNDIAIS - O SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX	1
O século XIX e as dificuldades da acumulação ...	1
A crise de 1873	12
As teorias clássicas do imperialismo e as modificações do capitalismo	18
As exportações de capital	44
AS TRANSFORMAÇÕES BRASILEIRAS.....	53
As transformações na economia brasileira a partir do núcleo cafeeiro	53
A distribuição geográfica do desenvolvimento brasileiro no final do século XIX	70
O papel do capital estrangeiro: uma visão da historiografia tradicional	74
As formas de atuação do capital estrangeiro no Brasil	83
A "TELA"	
PERCIVAL FARQUHAR	90
AS AVENTURAS AMAZÔNICAS	108
A FORMAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY CO.	119
O sonho de uma ferrovia panamericana	119
Um sistema ferroviário unificado no sul do país	123
A incorporação da Brazil Railway Co.	132
A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande	137
A Sorocabana Railway Co. e demais ferrovias paulistas	143
A ferrovia da morte	153
A segunda fase de aquisição de ferrovias no sul do país	159
As empresas de colonização, madeireira e pecuária	168
As empresas portuárias	172
Outros empreendimentos na América do Sul	176

ESTRUTURA DE CAPITAL DO SISTEMA <i>BRAZIL RAILWAY CO.</i>	181
O capital acionário e o lucro do fundador	181
O capital-obrigação	188
DESENVOLVIMENTO E RENTABILIDADE DO SISTEMA	196
A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e a Rede de Viação Paraná - Santa Catarina	197
As ferrovias paulistas	205
A <i>Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil</i> e a Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul	210
Os empreendimentos amazônicos	216
As empresas portuárias	224
Outros empreendimentos	228
A CRISE DO SYNDICATO FARQUHAR	239
OS ANOS INTERMEDIÁRIOS E A REFORMULAÇÃO DO SISTEMA <i>BRAZIL RAILWAY CO.</i>	253
CONCLUSÃO	264
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	269

"A minha idéia, depois de tantas cabriolas, constituíra-se idéia fixa. Deus te livre, leitor, de uma idéia fixa; antes um argueiro, antes uma trave no olho. Vê o Cavour; foi a idéia fixa da unidade italiana que o matou. Verdade é que Bismarck não morreu; mas cumpre advertir que a natureza é uma grande caprichosa e a história uma eterna loureira. Por exemplo, Suetônio deu-nos um Cláudio, que era simplório, - ou 'uma abóbora' como lhe chamou Sêneca - e um Tito, que mereceu ser as delícias de Roma. Veio modernamente um professor e achou meio de demonstrar que dos dois césares, o delicioso, o verdadeiro delicioso, foi o 'abóbora' de Sêneca. E tu madama Lucrecia, flor dos Bórgias, se um poeta te pintou como a Messalina católica, apareceu um Gregorovius incrédulo que te apagou muito esta qualidade, e, se não vieste a lírio, também não ficaste a pântano. Eu deixo-me estar entre o poeta e o sábio. Viva pois a história, a volúvel história que dá para tudo."

(Machado de Assis)

INTRODUÇÃO

"Um dos episódios mais fascinantes da história das ferrovias latino-americanas foi constituído pelos esforços que, entre 1906 e 1913, realizou um grupo de empreendedores dos Estados Unidos e Canadá, encabeçados por Percival Farquhar, para consolidar um sistema ferroviário no sul do Brasil e estendê-lo à Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e Chile."¹ Já segundo S. Hanson: "para o historiador econômico existem poucos capítulos mais interessantes na história da imigração de capital para a América do Sul do que a breve mas espetacular carreira do Sindicato Farquhar na década precedente à Guerra Mundial. Este marcou a introdução dos métodos financeiros das ferrovias americanas no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Ele deu o impulso ao movimento de domínio estatal das ferrovias e apressou a decretação da legislação anti-trust. Ele ocasionou uma rara eclosão de medo da expansão territorial americana no Brasil que se juntou à crescente ansiedade do continente em relação ao imperialismo Yankee"². Eis o objeto de nossa dissertação

1. BROWN, Robert T. "El Futuro de los Ferrocarriles internacionales de Sudamérica. Un Enfoque Histórico." In: Revista de la CEPAL, nº 8, Agosto, 1979, pg. 12. Esta, assim como muitas outras citações aqui presentes, são traduções livres feitas por nós a partir dos textos originais citados na bibliografia.

2. HANSON, Simon G. "The Farquhar Syndicate in South America." In: Hispanic American Historical Review. Vol. 17, nº 3, Agosto, 1936, pg. 314.

de mestrado, este interessante capítulo, ou fascinante episódio: a atuação da *Brazil Railway Co.* no Brasil.

Estas duas citações talvez evidenciem os motivos pelos quais tenha havido uma modificação de enfoque na dissertação de mestrado que ora apresentamos. No início do programa de mestrado tínhamos a idéia de trabalhar com o debate acerca da "Questão dos Mercados". Esta idéia evoluiu para outro debate que se seguiu ao primeiro: "a questão do imperialismo" passou a ser o nosso objeto, dado que este tema poderia se aproximar de outra de nossas vontades, a saber, a aproximação com o estudo da história brasileira. Deste ponto, a idéia evoluiu para o projeto de dissertação apresentado, onde pretendíamos fazer um trabalho teórico acerca da inserção do Brasil dentro dos fluxos internacionais de capital, especificamente o ocorrido no final do século XIX/início do XX. Neste projeto, a partir de sugestão de nosso orientador, ficava reservado um espaço para um estudo de caso: "o caso da *Brazil Railway Co.*". Este serviria como ilustração do apanhado teórico e possivelmente como fonte geradora de hipóteses. Porém, o estudo de caso tomou uma dimensão maior do que se esperava e, além de continuar gerando hipóteses, acabou por se transformar no próprio centro e objeto específico da dissertação.

É difícil relacionar os motivos que levaram a esta modificação; porém, podemos dizer que foram principalmente razões pessoais e idiossincráticas. À medida que avançávamos no seu estudo, nosso interesse por este episódio da história

brasileira crescia. Além disto, percebíamos as dimensões que a empresa tomava e a reação que provocava entre os seus contemporâneos. Ao mesmo tempo ficamos surpresos frente à falta de referências e à escassez de estudos mais sistemáticos acerca da empresa e de suas atividades entre nossos contemporâneos.

O fato de hoje haver poucos comentários em relação à atuação da *Brazil Railway Co.* e de seu presidente, Percival Farquhar, é tanto mais surpreendente quanto mais percebemos os enormes domínios e o poder que possuía nos principais anos de sua atuação no país. Foram aproximadamente 15 anos, entre 1906 e 1920, nos quais criou-se e desfez-se um império que: i) englobava praticamente todo o sistema ferroviário a partir do Estado de São Paulo (com exceção da estrada de ferro entre Santos e Jundiaí e da Noroeste); ii) foi responsável pela famosa construção da ferrovia Madeira Mamoré; iii) controlava no mínimo os portos do Rio de Janeiro e do Rio Grande; iv) era proprietário de milhares de acres de terra espalhados por todo o país; e v) politicamente, segundo "um notável parlamentar mineiro que tem por norma ser extremamente ponderado em suas afirmações, (...) não permitiu que o Dr. Olavo Egídio fôsse escolhido para presidente do Estado de São Paulo porque S. Ex^{ma}. tinha deixado advinhar as suas intenções de encampar as estradas de ferro paulistas de concessão estadual."³

³ Jornal *Brazil Ferro Carril*, edição de 15.4.1914.

O objetivo de nossa dissertação foi assim deslocado, transformando-se nitidamente em um trabalho de história econômica. Procuramos descrever e interpretar a atuação desta empresa, analisando o seu crescimento para, em seguida, entender o colapso que sofreu no início da Primeira Guerra Mundial. A partir desta interpretação pudemos gerar algumas hipóteses explicativas (aqui colocadas como conclusão da dissertação) acerca: i) das características das exportações de capital efetuadas no início do século XX pelos países europeus mais desenvolvidos e; ii) das razões e consequências da entrada deste capital estrangeiro na economia brasileira. Para isto contamos ainda com a montagem de um arcabouço teórico onde procuramos dar conta, em linhas gerais, dos problemas históricos e interpretativos relacionados ao nosso objeto. Esta "moldura", antes corpo principal da dissertação, é agora encarada como ferramenta de análise, gerador de conceitos, e como ponto de referência e pano de fundo ao nosso estudo.

Deste modo, a dissertação apresenta a seguinte estruturação: ela está dividida em duas grandes partes, a "moldura", que congrega os aspectos teóricos e históricos da questão e, onde se procura entender como uma parte da literatura trata o assunto, e a "tela" onde se desenvolve a análise empírica, além desta introdução, da conclusão e das referências bibliográficas.

A "moldura" está subdividida em dois capítulos. O primeiro pretende enxergar a questão das exportações de

v

capital a partir do ponto de vista europeu. Isto é feito através da interpretação das transformações e dificuldades que enfrenta a acumulação capitalista, especialmente a partir da "Grande Depressão" de 1870. Utilizamos como ponto de referência básica a discussão ocorrida na época, que se consagrou com o nome de "teorias do Imperialismo". Já o segundo trata a questão do ponto de vista brasileiro, ou seja, dos países receptores de capital. Aqui, inicialmente constrói-se, baseado na literatura, um quadro interpretativo das modificações ocorridas no Brasil, na segunda metade do século XIX, a partir da economia cafeeira, para, após passarmos por alguns intérpretes da história brasileira, traçarmos as principais formas de atuação do capital estrangeiro em nossa economia.

A "tela", por sua vez, é subdividida em sete capítulos perfazendo a "história" da *Brazil Railway Co.* Iniciamos por alguns breves comentários acerca da vida de Percival Farquhar, o presidente da empresa, e de suas outras atividades. Em seguida descrevemos a incorporação, o desenvolvimento, a crise e a reestruturação desta empresa.

Esta "história" pôde ser feita graças aos dados, colhidos em arquivos franceses, gentilmente fornecidos por nosso orientador, Prof. Flávio A. M. de Saes. Estes dados constituem o ponto de sustentação desta dissertação, é sobre eles que se procurou erguer a "história" aqui apresentada. Além desta fonte principal, algum material também foi colhido em jornais da época, especialmente no *Brazil Ferro*

Carril, especializado no setor ferroviário. Em termos de bibliografia secundária, a referência básica e praticamente única para a empresa é o livro de C. Gauld sobre Percival Farquhar, escrito em 1964: *The Last Titan Percival Farquhar, American Entrepreneur in Latin America*. Pelo próprio título percebemos que o livro deve ser visto com certa desconfiança, dado que ele procura fazer uma defesa de Farquhar, mas, por isso mesmo, torna-se uma boa fonte de informações para determinadas atitudes de Farquhar. Outra referência fundamental é o artigo de nosso orientador, feito a partir dos dados que havia colhido: "Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Co. (1900 - 1930)." in: *Revista de História*. (nova série), nº 119, Julho - Dezembro, 1985 - 1988. O restante das referências pode ser encontrado na bibliografia apresentada ao final da dissertação.

Depois da "moldura" e da "tela", procuramos encerrar a dissertação, através de nossas conclusões que encerram o "quadro", procurando unir a "moldura" à "tela".

A "MOLDURA"

AS TRANSFORMAÇÕES MUNDIAIS - O SÉCULO XIX E INÍCIO DO XX

O século XIX e as dificuldades da acumulação

Em 1919, o ainda não tão célebre economista, John Maynard Keynes, não sem uma grande dose de euforia e otimismo, afirmava: "Que episódio extraordinário do progresso econômico do homem esse período que terminou em agosto de 1914!"¹. Um burguês ou mesmo um pequeno burguês londrino do início do século poderia obter por telefone uma imensa gama de produtos de todo o mundo ou aventurar sua riqueza numa multiplicidade de empreendimentos dos mais variados tipos e nas mais diferentes regiões do planeta ou ainda garantir as condições de transporte, baratas e confortáveis, para um grande número de localidades dos cinco continentes. O mais impressionante disto tudo é que estas possibilidades eram, segundo Keynes, consideradas normais por este cidadão inglês.

Evidentemente que o autor tinha plena consciência que estas possibilidades não eram acessíveis para a maior parte da população mundial e, nem para a grande maioria dos ingleses. Mas é inegável se afirmar que o século XIX, pelo

¹ KEYNES, John M. The Economic Consequences of the Peace. 1924. Este livro foi editado pela primeira vez em 1919, após a participação do autor na Conferência de Versalhes como delegado britânico. A frase foi retirada da tradução brasileira do capítulo dois deste livro "A Europa antes da Guerra" que está na coletânea de textos de Keynes organizada por Tamás Szmeccsányi (2ª ed., pg. 44).

...amentos para as regiões do Atlântico Norte, é o século do progresso, em que as condições materiais de existência progrediram assustadoramente e em que o planeta tornou-se menor sob a égide do homem branco e do espírito capitalista.

Apesar desta sociedade capitalista ter sido gestada por vários séculos e de ter "completado seu aparecimento histórico" ao final do século XVIII, "o triunfo global do capitalismo é o tema mais importante da história nas décadas que sucederam a 1848. (...) (Onde vemos o) maciço avanço da economia do capitalismo industrial em escala mundial, da ordem social que o representa, das idéias e credos que pareciam legitimá-lo e ratificá-lo: na razão, ciência, progresso e liberalismo. (...) O drama mais óbvio deste período foi econômico e tecnológico: o ferro derramando-se em milhões de toneladas pelo mundo, estradas de ferro cortando continentes, cabos submarinos atravessando o Atlântico, a construção do canal de Suez, as grandes cidades como Chicago surgidas do solo virgem do Meio Oeste americano, os imensos fluxos migratórios. (...) Era o drama do progresso, a palavra chave da época: maciço, iluminado, seguro de si mesmo, satisfeito, mas, acima de tudo, inevitável."

Mas este não é um período sem fissuras, problemas ou falhas. Primeiramente, se o mundo é menor em função de estradas de ferro, navegação a vapor, cabos submarinos, fios

2 HOBBSBAM, Eric J. A Era do Capital: 1848-1875. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, pgs. 21 a 24.

de telégrafos etc; ele também é menor em função da forma pela qual se deu a participação das diversas regiões do globo neste progresso. Não podemos dizer que as altas taxas de crescimento da Inglaterra, França, Alemanha e EUA sejam comparáveis às de regiões da África, Ásia (exceção feita ao Japão) e mesmo América Latina e certas partes da Europa. As diferenças entre estas regiões, ao compararmos com aquelas existentes no século XVIII, acentuaram-se fortemente neste período³, assim a "parte do mundo que importa" é bem menor que o todo. Em relação à América Latina isto também pode ser verificado, principalmente enquanto seus países não se atrelaram, através dos fluxos comerciais, aos principais países do Atlântico Norte, ou não conseguiram internalizar as inovações introduzidas nestes últimos.

Além da não distribuição equitativa, em termos geográficos, deste acentuado progresso, não podemos imaginar que ele também tenha sido equitativo em relação à população dos próprios países centrais. Deste modo, nos países que mais se desenvolveram, as diferenças distributivas entre

³ HOBBSBAWM, Eric J. A Era dos Impérios: 1875 - 1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pg 32. Este historiador, valendo-se do trabalho de P. BAIROCH, "Les Grandes Tendences des Disparités économiques Nationales depuis la Révolution Industrielle" in: Seventh International Economic Congress, Edimburgh, 1978: Four "A" Themes, Edimburgo: 1978, pgs. 175 a 186, afirma: "uma estimativa recente calcula que, entre 1750 e 1800, o produto nacional bruto *per capita* nos países hoje conhecidos como desenvolvidos era basicamente o mesmo que na região agora conhecida como 'Terceiro Mundo'. (...) Ao redor de 1880, a renda *per capita* do mundo 'desenvolvido' era cerca do dobro da do Terceiro Mundo; em 1913 seria mais do que o triplo, e continuava aumentando."

seus habitantes também se fizeram presentes. Em relação a esta questão algumas observações podem ser feitas.

Em primeiro lugar deve se observar que o século XIX se caracteriza pelo avanço do capitalismo sobre as antigas formas de produção, de modo que uma parte ponderável (mas cada vez menor) da população ocidental ainda se mantinha à parte deste avanço burguês, atrelada a formas tradicionais de sustento. Em segundo lugar, a classe assalariada pode até ter conseguido ganhos, especialmente trabalhadores especializados, frutos de movimentos reivindicatórios e de situações especiais do mercado de trabalho, mas estes ganhos, se pensarmos em termos relativos, não se comparam aos obtidos pelas classes capitalistas.

E, por último, os benefícios auferidos pelos avanços tecnológicos repercutem sobre os assalariados de modo desigual. Se por um lado, as novas tecnologias de produção desqualificam o trabalhador, sujeitando-o ao processo de produção; por outro, as inovações em termos de produto chegam a este trabalhador apenas marginalmente, quase que apenas na forma de redução do preço dos alimentos; mas não se pode imaginar o então trabalhador inglês usando o telefone da mesma forma que o burguês de Keynes. Na verdade, ainda não estamos no capitalismo baseado no consumo de massas, ou no chamado "fordismo"⁴ onde, além da linha de

⁴ Termo utilizado por um grupo de teóricos originalmente franceses que constituem a chamada Escola da Regulação. Ver, por exemplo, GRANDOU, A.; BARON, Y.; BILLAUDOT, B. *Croissance et Crise*. Paris, 1983.

montagem, temos o próprio modo de vida do trabalhador sendo produzido em termos capitalistas. Ainda nos primeiros anos do século XX há uma forte permanência de relações não capitalistas no que tange o consumo das classes assalariadas, apesar desta situação estar sendo paulatinamente modificada, sendo talvez o singelo advento da bicicleta o maior exemplo disto.

Politicamente a situação também não era muito clara. Por um lado, se é verdade que, depois das grandes e assustadoras, mas curtas, revoluções de 1848, não se verificaram mais movimentos revolucionários de grande extensão, não se deve perder de vista algumas rebeliões nacionais importantes (como a Comuna de Paris em 1871) e o crescente movimento reivindicatório de parte das classes menos privilegiadas (sindicatos, corporações, etc) associado a demandas econômicas (salários, horas de trabalho, condições de vida) e políticas (democratização).

Por outro lado, o domínio político das classes capitalistas não era tão evidente. Na verdade, a não ser nos Estados Unidos, os membros da "burguesia triunfante", até 1914, não haviam assumido efetivamente o poder político. A estrutura política era então dominada basicamente por elementos tradicionais, associados aos chamados "Antigos Regimes". É bem verdade que o poder econômico da burguesia lhe conferia uma posição de destaque. Mas a nobreza e seu séquito, atrelados ao campo e aos órgãos burocráticos, diplomáticos e militares do Estado, tiveram um forte poder

de adaptação às mudanças da sociedade, que lhes possibilitou a manutenção de grande parte de seu predomínio nesta sociedade e viabilizou o aproveitamento em benefício próprio de alguns aspectos da implantação das novidades burguesas.

"Enquanto a nobreza era hábil na adaptação, a burguesia primava pela emulação"⁵, muitos dos novos industriais procuraram se aristocratizar, debilitando-se ou mesmo negando-se enquanto classe. A burguesia, principalmente após as revoltas de 1848, deixou de se constituir numa classe revolucionária⁶, entrou em acordo com a nobreza, e ambas, dadas as sombras e perigos dos movimentos populares mais radicais, procuraram estabilizar a sociedade em termos políticos, mesmo que isto significasse concessões mútuas e o atendimento à parte dos clamores dos menos poderosos. O que existia era uma "simbiose ativa" entre as antigas elites que "mantinham sua primazia

5 MAYER, Arno J. A Força da Tradição: a Persistência do Antigo Regime, 1848 -1914. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. pg. 23. Este autor defende a interessante tese de que no período referido "os elementos 'pré-modernos' não eram os remanescentes frágeis e decadentes de um passado quase desaparecido, mas a própria essência das sociedades civis e políticas situadas na Europa. Isso não significa negar a importância crescente das forças modernas que solaparam e desafiaram a antiga ordem. Mas significa sustentar que até 1914 as forças de inércia e resistência contiveram e refrearam essa nova sociedade dinâmica e expansiva no interior dos *anciens régimes* que dominavam o cenário histórico europeu" (pgs. 15 e 16).

6 HOBBSBAWM, Eric J. (1982), pg. 40. Este tema também é fortemente defendido por Karl Marx em O Dezoito Brumário de Luis Bonaparte.

política, social e cultural" e a burguesia, à qual era permitido que "fizesse dinheiro e pagasse impostos"⁷.

Pelo lado econômico, o inevitável progresso e triunfo do capitalismo não se fez sem crises e momentos de dificuldades. Isto pode ser verificado pelas crises econômicas do final dos anos 40 e 50, mas principalmente pela "grande depressão" do final do século (entre 1873 e 1894), que, para seus contemporâneos, pôs em dúvida a estabilidade e a viabilidade desta nova sociedade ou pelo menos do então propalado liberalismo econômico.

O crescimento econômico ocorrido refletia a difusão das conquistas obtidas com a Revolução Industrial no início do século XIX. Assim vemos as máquinas a vapor, o ferro, o carvão se espalharem, inicialmente pela Inglaterra, depois por grande parte da Europa e América do Norte. Ao mesmo tempo várias inovações são introduzidas especialmente no final do século XIX/início do XX: petróleo, eletricidade, produtos químicos etc. Estes últimos produtos, porém, eram inovações ainda não plenamente difundidas, e não caracterizavam a indústria quando da Primeira Guerra Mundial, mas representavam os setores mais dinâmicos da economia da época.

⁷ MAYER, Arno J. (1987), pg. 21. O termo "simbiose ativa" é de Joseph Schumpeter. Este último autor, no ensaio de 1919 "Sociologia dos Imperialismos" e no livro Capitalismo, Socialismo e Democracia de 1942, também ressalta a permanência dos elementos tradicionais neste período.

O que ocorreu ao longo do grande século XIX⁸ foi, por um lado, a esfera capitalista absorvendo setores tradicionais de produção (artesanal e manufatureira) e reproduzindo-se ampliadamente, e, por outro, e a cause, um crescimento vigoroso da produtividade. A produção per capita dos trabalhadores se eleva fortemente na medida em que a divisão do trabalho se aprofunda, inicialmente nos setores produtores de bens de consumo e, em seguida, nos de bens de capital.

Mas a manutenção das altas taxas de acumulação depende das condições de lucratividade dos novos investimentos, especialmente daqueles feitos com técnicas mais avançadas. Estas condições estão atreladas a dois tipos de problemas: i) a melhora na produtividade pode ser vista como um aumento do elemento constante do capital (máquinas e equipamentos); a fim de não haver problemas de lucratividade deve ocorrer em contraposição ou uma diminuição no elemento variável do capital (salários) e/ou um aumento da mais valia apropriada no processo produtivo; ii) dado o crescimento na produção, em termos de mercado, este aumento não pode se transformar em redução de preços, sendo que para isto é necessário uma elevação ao menos equivalente da demanda.

O crescimento econômico defrontou-se com estes dois tipos de problemas, principalmente a partir da segunda metade do século XIX. Em relação ao primeiro item podemos

⁸ Utiliza-se o termo grande século XIX para se referir ao período que vai da Revolução Francesa (1789) até o início da Primeira Guerra Mundial (1914).

observar que: por uma parte, a exploração da força de trabalho foi acentuada através da divisão das tarefas e da sujeição dos trabalhadores aos ritmos e comandos das máquinas, chegando no final deste período a linha de montagem de H. Ford.

Por outro lado, para os salários, a possibilidade de seu rebaixamento se verificava na medida em que ocorressem ganhos de produtividade nos setores produtores de bens de salário. Mas o principal fator que viabilizaria este rebaixamento era a forte queda verificada nos preços agrícolas, pelo menos em termos relativos, dado que pressões inflacionárias foram verificadas em alguns momentos deste período⁹. Esta redução nos preços agrícolas se deve a ampliação das zonas de produção, tanto nos países centrais (em vários países como a França houve a incorporação de zonas produtoras antes não integradas às práticas mercantis), como, principalmente, em outras regiões como Rússia, América do Norte e do Sul, agora mais facilmente atingíveis pelas ferrovias e pela navegação a vapor.

Ainda neste período os capitalistas podem, por um lado, se beneficiar do fato de que uma boa parte da força de trabalho estava ainda inserida "em um ambiente social não capitalista", o que permite "o pagamento de salários extremamente baixos e a imposição de jornadas de trabalho

⁹ Estas pressões podem ser atribuídas à descoberta de importantes jazidas de metais preciosos, especialmente ouro, nos EUA, Austrália e, posteriormente, na África do Sul.

muito longas"¹⁰, dada a garantia de parte da sobrevivência destes trabalhadores de forma não capitalista. Por outro lado, este fato trazia problemas de oferta no mercado de trabalho e, principalmente, impede o progresso contínuo das práticas de extração de mais valia relativa sobre estes trabalhadores, gerando problemas a longo prazo.

Mas as possibilidades de redução salarial e reforço da exploração do trabalho acima relacionadas são fortemente contrabalançadas pela crescente capacidade de resistência por parte das classes trabalhadoras¹¹, mesmo que nem todos os setores ou profissões tivessem êxitos nas suas reivindicações. Outro problema estava nos limites existentes a estas condições, tanto a exploração do trabalho como os níveis salariais atingem historicamente pontos de saturação.

Em relação ao segundo item, a tendência geral do século era de baixa de preços em função do aumento da concorrência, repassando aos consumidores os ganhos auferidos pelo crescimento da produtividade. Mas certos fatores, estimulantes de demanda, contribuíram para que esta queda de preços não se verificasse constantemente¹². Dentre estes

10 AGLIETTA, Michel Régulation et Crises du Capitalisme: l'expérience des Etats Unis. Paris: Calmann-Levy, 1976. pg. 61.

11 Mesmo que em alguns momentos certos processos inflacionários obscurecessem a luta pela manutenção e melhoria nas condições destas populações.

12 Apesar de historicamente isto ser impossível, não se deve confundir analiticamente o crescimento dos preços, ou mais corretamente a contenção de suas quedas, com o já referido fenômeno inflacionário que se deu em função do crescimento do estoque de moeda (ouro) da economia.

fatores podemos destacar três: i) o mercado externo, ou seja, as grandes exportações especialmente inglesas, inicialmente de tecidos para depois passar aos mais variados produtos industriais, com destaque para aqueles utilizados na construção de estradas de ferro; ii) a crescente incorporação de setores tradicionais à sociedade capitalista; neste caso devemos dar atenção especial à forte urbanização ocorrida e à conseqüente dinamização do setor de construção civil; iii) mas "o principal era a rapidez da inovação técnica em si mesma, criando não só toda uma nova raça de mecanismos jamais vistos antes, mas toda uma indústria nova, ou conjunto de indústrias, de fabricação de máquinas para gerar aquelas novas criaturas mecânicas e servi-las"¹³.

Mas estes fatores, apesar de importantes, não podem ser considerados permanentes. Neste momento histórico, a questão da geração dos mercados lucrativos para os produtos capitalistas se constitui num problema real e acaba por se tornar um importante freio ao processo de acumulação da economia.

O que se verificava, de modo geral, ao longo da segunda metade do século XIX, era uma forte transformação das condições de produção impulsionadas pelo desenvolvimento do setor de bens de capital, sem o desenvolvimento equivalente do setor de bens de consumo, ou melhor dito, sem

¹³ DOBBE, Maurice H. A Evolução do Capitalismo. São Paulo: Abril Cultural, 1983. pg. 209.

transformações efetivas no consumo da sociedade. Na verdade fazia-se necessário suprimir o modo de vida tradicional ou doméstico e introduzir completamente o consumo no mundo das mercadorias. "Enquanto o capitalismo transformar principalmente o processo de trabalho pela criação de meios coletivos de produção sem remodelar o modo de consumo, a acumulação progride por etapas"¹⁴

As fases de crescimento correspondem às etapas em que as "novas indústrias" conseguem entreter a acumulação especialmente dentro do setor de bens de capital, "mas o crescimento massivo das capacidades produtivas nestas mesmas indústrias do setor 1 aumenta sem cessar o montante global de trocas necessárias para realizar o montante de lucro bruto (...) correspondente à depreciação e à valorização do capital investido (...), a desigualdade de desenvolvimento do setor 1 exprime a inadequação atual da própria dinâmica da acumulação (...), esta inadequação se traduz pela insuficiência de saídas para rentabilizar o capital investido"¹⁵

Deste modo vemos que o triunfante avanço capitalista nos países centrais não se fazia sem problemas e crises. Uma das boas maneiras de procurar fugir a alguns destes problemas era o investimento do capital no exterior. "Tal investimento constituía importante válvula de segurança

14 AGLIETTA, Michel (1976), pg. 60.

15 AGLIETTA, Michel (1976), pg. 87. O setor 1 corresponde ao setor produtor de bens de capital.

contra qualquer tendência do processo de acumulação a superar as possibilidades de emprego lucrativo no país."¹⁶
Mas mesmo este enfrentava problemas.

A crise de 1873

As duas décadas que se seguiram à Comuna de Paris foram chamadas pelos seus contemporâneos de os anos da "Grande Depressão"; o mais interessante é que as dificuldades atravessadas nestes anos foram semelhantes em praticamente todos os países onde o progresso capitalista havia penetrado; talvez possamos considerar esta como a primeira grande crise de caráter mundial. Apesar de existirem algumas indagações acerca da real existência de um período de crise acirrada, contestando a sensação das próprias pessoas que vivenciaram os fatos, podemos considerar o ano de 1873 "o equivalente vitoriano à débâcle de Wall Street em 1929."¹⁷

O motivo pelo qual se coloca em questão a existência de um período de crise nesta época é o fato de que ele não se caracterizava por uma estagnação uniforme, pode-se mesmo observar progresso técnico e crescimento da produção nesta fase, apesar de a taxas menores. O investimento britânico só entrou em colapso em 1877, recuperando-se no início da

¹⁶ DOBB, Maurice H. (1983), pg. 217.

¹⁷ HOBBSBAMM, Eric J. (1982), pg. 25.

década seguinte, mas voltando a cair em seguida.¹⁸ Porém "o que estava em questão não era a produção, mas a sua lucratividade"¹⁹, ou, refletindo as dificuldades aqui colocadas anteriormente, o que ocorria era "um conflito agudo entre o crescimento do poder produtivo e o da lucratividade dos negócios"²⁰.

Os dois problemas básicos com que se defrontava a lucratividade agiram simultaneamente. Por um lado, verificase uma pressão pelo lado do mercado de trabalho, indicando que no período anterior o crescimento da demanda por novos trabalhadores deva ter sido mais acentuado que a soma dos efeitos do progresso técnico (economizador de mão de obra) e do próprio crescimento do proletariado.

Os anos de depressão caracterizaram-se por uma forte tendência declinante dos preços agrícolas. Porém, a possibilidade de diminuição dos salários em função da redução do valor da força de trabalho praticamente não se verificou, em função tanto das pressões trabalhistas, que também buscavam impedir a aceleração do processo de modificação nas condições de produção, quanto ao fato de que muitos trabalhadores tinham a definição do valor de sua força de trabalho estabelecida ainda em um espaço não capitalista.

18 DOBB, Maurice H. (1983), pg. 220.

19 HOBBSBAM, Eric J. (1988), pg. 59.

20 DOBB, Maurice H. (1983), pg. 214..

Esta queda nos preços não se verificava apenas no setor agrícola, mas em praticamente todos os setores capitalistas, vivia-se um quadro de deflação²¹. Esta refletia o aumento da produtividade das empresas, que era repassada aos consumidores na medida em que as condições dos mercados eram de abundância dos produtos. O que se verifica é que os fatores que estimulavam a demanda se afrouxaram, não havendo um crescimento compatível com o aumento da capacidade produtiva. Provavelmente esta situação deprimia os preços abaixo da redução dos custos²², rebaixando assim a lucratividade dos empreendimentos. O quadro que se apresentava era, portanto, o do esgotamento dos impulsos provocados pelas ondas anteriores de inovações, sendo uma delas o surto ferroviário mundial. Os Estados Unidos, por exemplo, suprimiram grande parte dos seus projetos nesta área, reduzindo enormemente as exportações britânicas e mesmo suas aplicações no exterior²³.

 21 Esta tendência é muitas vezes associada às dificuldades encontradas no mercado monetário. Para isto teriam concorrido duas ordens de fatores: por um lado o abandono do bimetalismo sobrecarrega o ouro; por outro, houve um interlúdio na exploração do ouro, sendo que este período corresponderia aos anos de estagnação nas explorações auríferas norte-americanas e australianas e ainda não haviam entrado em operação comercial as jazidas do sul da África. Não se pode negar tais fatos, mas estes foram compensados por um forte desenvolvimento do setor bancário e das "moedas" fiduciárias.

22 Devemos lembrar a forte estabilidade dos salários.

23 Além da estagnação em si dos projetos ferroviários, deve-se levar em conta que, em relação aos Estados Unidos, grande parte das necessidades norte-americanas para a construção e manutenção de suas estradas de ferro passaram a ser supridas com recurso próprios.

Um aspecto interessante da crise a ser notado²⁴ é a participação do investimento estrangeiro nesta derrocada, mostrando que esta válvula nem sempre é infalível. Antes do início da crise houve um fluxo razoável de capital europeu (especialmente britânico) dirigindo-se a uma série de países, dentre os quais o Brasil, capital este materializado como empréstimos a governos e financiamento para a implantação de ferrovias. Nos momentos iniciais da depressão verificava-se que uma série destes investimentos enfrentava dificuldades na sua remuneração, provocando uma forte paralisação neste tipo de empreendimento, e fazendo com que estes capitais voltassem a se dirigir aos seus mercados nacionais. Também houve uma importante diminuição das exportações de mercadorias que freqüentemente acompanham os fluxos de capital, acrescentando mais um elemento à crise.

A crise iniciada em 1873 refletia os problemas com que a acumulação capitalista se defrontava, mas durante este período, em função dos problemas por que passava o mundo burguês, aceleraram-se uma série de modificações que já eram anteriormente prenunciadas. A principal consequência dos anos depressivos foi pôr em dúvida as virtudes do liberalismo e levar os agentes econômicos a buscarem posturas mais fechadas.

Inicialmente verificam-se modificações importantes na estrutura industrial, em busca de uma diminuição da

24 Este aspecto é levantado por DORR, Maurice H. (1983), pgs 217 e 218.

concorrência, e um forte desenvolvimento do setor bancário
 condição de vetor de investimentos. É neste sentido que
 consagrou entre os estudiosos a idéia de que na década de
 1970 localiza-se um ponto de inflexão do capitalismo, onde
 se abandonava sua fase concorrencial e vai em direção a um
 período caracterizado pelos monopólios²³.

Também podemos verificar que nesta época ressurgem
 idéias que poderíamos apelidar de neomercantilistas, onde se
 pode observar maior intervenção por parte do governo,
 através de políticas internamente protecionistas, visando
 proteger os produtores nacionais. Externamente, associado à
 própria recuperação da idéia de nação e nacionalidade,
 quecida nos tempos de livre comércio, acirram-se as
 disputas político-diplomáticas, ao mesmo tempo em que
 ressurgem com força as intervenções em países ou regiões de
 todo o mundo, voltando à cena os impérios coloniais,
 especialmente na África e Sudeste Asiático. Deixava-se o
 liberalismo e penetrava-se na chamada "Era dos Impérios"²⁴,
 que se estende pelo menos até a Primeira Guerra Mundial.

As próprias pessoas que vivenciavam estes momentos
 percebiam que a sociedade em que viviam e, em especial, o
 capitalismo passavam por momentos de importantes

Para alguns autores, porém, as modificações ocorridas,
 apesar de importantes, não chegam a mudar completamente o
 caráter do sistema capitalista, talvez sendo preferível
 etapas posteriores como a introdução da cadeia de montagem, a
 Primeira guerra ou a crise da década de 1930. Ver, por
 exemplo, GRANDOU, A.; BARDON, Y.; BILLAUDOT, B. (1983).

Titulo da já citada obra de HOBBSBAMM, Eric J. (1988).

modificações, e procuraram refletir sobre estas transformações. Um grupo de pessoas que buscava fazer estas reflexões foram os próprios críticos do sistema capitalista, intrigados por estas mudanças e pelo futuro deste modo de produção. Muitas das discussões destes autores localizavam-se dentro dos partidos de esquerda, ligados aos movimentos trabalhistas. Suas reflexões tinham um forte cunho político na medida em que deveriam nortear suas atividades políticas. Entre estas pessoas podemos destacar algumas que compõem aquilo que é hoje chamada de Teoria Clássica do Imperialismo. Passemos agora a observar as análises feitas por estes autores, ao mesmo tempo em que se procurará descrever com mais precisão as modificações ocorridas no sistema econômico a partir de 1870.

As Teorias Clássicas do Imperialismo e as modificações do capitalismo

Como já ressaltamos, entre a década de 1870 e o início do século XX pôde-se observar a expansão dos grandes impérios coloniais modernos. Neste período a maioria dos países chamados desenvolvidos estenderam suas zonas de influência por meio de tratados e acordos, ou, com maior firmeza, utilizaram do jogo político e militar para anexar aos seus domínios uma série de territórios, conquistando formalmente grandes regiões, especialmente na África e Ásia.

Este imperialismo, ou como é chamado "novo imperialismo", a fim de se contrastar com o "velho imperialismo" da época dos Descobrimentos, talvez não seja um fenômeno exatamente novo, as colônias nunca deixaram de existir. Mas pode-se notar que, além das conquistas voltarem a ser feitas de modo virulento, deixando para trás mecanismos mais informais de influência, há o recrudescimento da expansão e, principalmente, uma internacionalização na formação de impérios; isto é, alguns países recém emergidos na sociedade capitalista também se lançam nesta empreitada.

O próprio termo - imperialismo - que hoje tem seu uso difundido às vezes com conotação pejorativa e pouco teórica, no século XIX tinha sentidos mais específicos, servindo nos anos 30, na França, para identificar os partidários do regime napoleônico e, na Inglaterra da década de 70, referia-se à própria política do Primeiro Ministro Disraeli. A partir deste momento, com a intensificação do colonialismo britânico e continental, o termo se difunde e acaba por perder uma definição exata.

Já neste mesmo período surgiram várias "teorias do imperialismo", procurando dar conta do fenômeno (a expansão dos impérios). Muitas destas teorizações levantam aspectos políticos e estratégicos, ou relações de poder, européias em especial, como explicativas para esta corrida aos novos territórios. Outras combinavam tais explicações com aspectos morais e/ou nacionalistas, servindo, na verdade, de justificativa para o lançamento dos países nas novas

empresas colonizadoras. Neste sentido, surgiram algumas noções bastante difundidas, como a empresa civilizadora francesa, a responsabilidade do homem branco inglês e seu esforço a fim de melhorar a situação das raças inferiores, ou idéias mais recentes como a doutrina americana do destino manifesto.²⁷

Evidentemente o que não se pode dizer é que o fenômeno não fosse discutido na época. Além das posições favoráveis e justificadoras, também havia aqueles que se colocavam contra tais atitudes, mesmo em países ditos imperialistas. Dentre estes podemos destacar inicialmente, na Inglaterra, J. A. Hobson.

Hobson tinha uma participação bastante respeitada na época através da imprensa e da política. Nesta última ele fazia parte da ala mais radical do Partido Liberal, transferindo-se mais tarde ao Partido Trabalhista Inglês. Sempre bastante controverso e dotado de grande visão prática, era defensor de um ideal reformista. Formado em economia, era pouco respeitado nos meios acadêmicos, sendo considerado um heterodoxo²⁸.

27 A doutrina do destino manifesto proferia que o povo norte-americano (os habitantes dos EUA) eram o povo escolhido por Deus e que a eles cumpria salvar o resto da América da barbárie.

28 Em seus trabalhos pode se notar uma influência intelectual bastante variada, indo de Sombart a Marx passando por Veblen, Marshall e os utilitaristas do século XIX. Hobson chegou a publicar um livro intitulado Confissões de um Economista Herético.

Este autor ainda é lembrado nos dias atuais pelo seu livro *Imperialism, a study*²⁹, que é considerado como a primeira crítica sistemática ao recrudescimento das práticas imperialistas, além de ter sido a construção teórica que inicia a chamada "Teoria Econômica do Imperialismo". A obra foi escrita originalmente em 1902³⁰, logo após uma viagem que havia feito à África do Sul como jornalista, cobrindo a Guerra dos Boêres. No texto, Hobson tem a preocupação de dar maior exatidão ao termo imperialismo e, principalmente, procurar nos aspectos econômicos a explicação para o fenômeno, rejeitando interpretações político-estratégicas ou sentimentais e morais. Politicamente, o livro critica o expansionismo imperial britânico e a sua política beligerante, além de também tecer críticas à estrutura interna do capitalismo inglês.

O fenômeno imperialista passa, a partir de Hobson, a ter uma corrente explicativa ligada à dinâmica do capitalismo. Dentro desta corrente também múltiplas são as possibilidades, como veremos a seguir.

Procurando compreender o porquê do relançamento da Inglaterra na busca de colônias, Hobson, na sua explicação, rejeita que estas tenham sido conquistadas em virtude de sua importância como mercados comerciais. Para isto ele se baseia em uma série de dados estatísticos que mostrariam

²⁹ Utilizaremos aqui a tradução castelhana HOBSON, John A. *El estudio del imperialismo*. Madrid: Alianza, 1981.

³⁰ Esta obra foi revista e reestruturada em 1938.

que o comércio inglês não era fundamental na determinação de sua renda nacional, além do que, o comércio com as novas colônias é muito pouco representativo. Para ele "todos os dados empíricos induzem a tirar as seguintes conclusões relativas ao aspecto econômico do novo imperialismo: primeiro, que o comércio exterior da Grã Bretanha representa uma percentagem pequena e decadente em relação ao seu comércio e indústria internos; segundo, que dentro do comércio exterior de nosso país, as transações realizadas com as possessões britânicas representam uma percentagem cada vez menor das efetuadas com os países estrangeiros; e, terceiro, que dentro do comércio da Grã Bretanha com suas possessões, as transações realizadas com as possessões tropicais, e em especial com as mais recentes possessões tropicais, foram as menores, as de menor crescimento e as mais flutuantes em quantidade, e a qualidade das mercadorias envolvidas era a mais baixa."³¹

A absorção de um suposto excedente populacional inglês também deve ser rejeitado enquanto explicação, já que a população inglesa não era assim tão grande e os fluxos migratórios eram pouco representativos, além de pouco se dirigirem para as colônias. "O novo imperialismo foi mais inoperante para a colonização que para o comércio rentável."³² Mas, afinal, pergunta J. Hobson, quem ganha com as novas possessões? Pois, todas as contas feitas, a nação

31 HOBSON, John A. (1981), pg. 59.

32 HOBSON, John A. (1981), pg. 64.

como um todo acaba perdendo em virtude dos custos de tais operações.

Voltando a recorrer a dados estatísticos, o autor infere que a parte da renda que crescerá durante o período fora a proveniente dos investimentos externos. Deste modo pode-se imaginar que "a política externa britânica dos últimos tempos foi fundamentalmente uma luta pela conquista de novos espaços de investimento rentáveis"³³ e isto vale para a maioria dos países desenvolvidos, pois "o fator econômico mais importante do imperialismo, bem longe dos demais, é a influência que tem os investimentos. O crescimento cosmopolitano do capital constitui a modificação mais importante que se registrou nas últimas gerações. Todas as nações industrialmente desenvolvidas procuraram pôr uma grande parte de seu capital fora dos limites de sua própria área política, em países estrangeiros ou colônias, e receber uma renda cada vez mais alta destes investimentos."³⁴

Certamente outras pessoas também obtinham enormes vantagens com as colônias, tais como: fabricantes de material bélico, alguns comerciantes, novos funcionários públicos e militares, especuladores; mas a resposta a sua pergunta se encontra em uma pequena classe de monopolistas industriais e, especialmente, de banqueiros e "financistas". Estes, que centralizam grande parte do capital da nação e procuram aplicá-lo fora do país, são os comandantes ocultos

³³ HOBSON, John A. (1981), pg. 71.

³⁴ HOBSON, John A. (1981), pgs. 69 e 70.

do imperialismo, usando, para isto, belas frases e discursos filantrópicos³⁵.

A análise do papel dos financistas e dos processos de concentração e centralização³⁶ pode ser encontrado em outra obra do mesmo autor, publicada originalmente em 1894, A Evolução do Capitalismo Moderno³⁷. Neste trabalho, o autor vai buscar suas evidências empíricas para o processo de concentração de capital nos censos americanos do final do século XIX. Este processo se verifica principalmente nos setores agrícolas e industriais, especialmente transportes, além de também ser observado no setor financeiro.

A explicação para o fenômeno, ou os fatores que favorecem e incentivam a formação da "grande empresa" são de duas ordens³⁸: i) fatores técnico-produtivos, mais conhecidos a partir de Marshall como economias de escala e, ii) fatores relacionados ao poder competitivo destas empresas no mercado. Na verdade, o tamanho de uma empresa pode lhe permitir operar de forma cada vez mais monopolista e obter vantagens na compra de matéria-prima, na aquisição

35 HOBSON, John A. (1981), pgs. 75 a 78.

36 Definiremos aqui como concentração o próprio processo de aumento no tamanho das empresas, ou de acumulação destas; enquanto que por centralização entenderemos os processos que buscam a diminuição do número de empresas num mercado.

37 Este livro foi praticamente reescrito pelo autor em 1926, incorporando um grande número de dados novos, especialmente sobre a economia norte-americana. HOBSON, John A. A Evolução do Capitalismo Moderno. 2ª ed., São Paulo: Abril Cultural, 1985.

38 HOBSON, John A. (1985), pg. 97 a 100.

de patentes, na comercialização e propaganda de produtos e também na obtenção de crédito.

Assim mesmo, o tamanho de uma empresa tem seus limites, estes estão relacionados a uma espécie de rendimentos decrescentes ou custos crescentes. Os limites para o tamanho de uma empresa, em Hobson, referem-se a problemas com a capacidade administrativa e gerencial da empresa, com os preços das matérias primas e com a extensão da demanda pelos produtos. Esta última evidencia o outro lado da questão, o problema da concorrência.

Com o aumento no tamanho das empresas e das capacidades produtivas, se não houver um crescimento correspondente no tamanho do mercado, o esforço no sentido de elevação nos lucros a partir das economias produtivas conseguidas se perde e estes ganhos acabam por ser repassados aos consumidores na forma de rebaixamento de preços. Neste momento, as empresas que não obtiveram estas economias produtivas tendem a ser eliminadas e, por outro lado, deflagra-se um processo de proliferação de acordos informais dentro de inúmeros setores, procurando evitar a queda dos preços e limitar a produção. Tais acordos, devido à pouca estabilidade destes, passam paulatinamente a serem formalizados, terminando na formação de cartéis e trusts. Tal é o processo de centralização na economia.

Estes dois processos (concentração e centralização) tipificam a evolução do capitalismo ao final do século XIX. Mas outras modificações importantes também se conectam às

acima mencionadas. Ocorreram modificações na estrutura constitutiva da unidade empresarial, o aparecimento do capital acionário e o forte desenvolvimento do setor bancário, com o aparecimento dos chamados financistas. Para Hobson³⁹, estes dois processos estão relacionados com a exigência de maior fluidez do capital, nesta nova fase do capitalismo. As novas grandes empresas necessitam de fluxos maiores de capital e, para garantir uma elevada valorização, de maior mobilidade deste capital, o que não é possível com as antigas formas de poupança e crédito baseadas nas poupanças privadas e no sistema creditício restrito a problemas localizados e anormais (financiamento de governos e guerras ou apenas grandes empreendimentos).

Se apenas os processos de concentração e centralização tivessem ocorrido, teríamos tido um enrijecimento da estrutura econômica, composta de grandes empresas altamente mecanizadas, mas com difícil mobilidade. O processo de valorização estaria comprometido na medida em que não existiria grande flexibilidade para se enfrentar dificuldades tecnológicas ou mercadológicas típicas do sistema capitalista. Assim, por um lado, dá-se uma reforma na estrutura interna da empresa, dando-se possibilidade a operacionalização do capital cooperativo, vindo de inúmeras fontes individuais e fundidos em uma grande empresa; por outro lado, manifestam-se novos métodos e interesses no setor financeiro, que se constitui como intermediador das

39 HOBSON, John A. (1985), pg. 125 e seguintes.

operações de capital e acaba por dominar as relações intersticiais do sistema, relações estas que são estratégicas dentro da estrutura econômica e conferem enorme poder aos financistas.

A pergunta que resta, para voltar à questão inicial, é por que estes grupos de monopolistas industriais e financistas aplicam seu capital no estrangeiro? Para Hobson⁴⁰, por trás desta necessidade de exportação de capital, está o fato de que a capacidade de produzir das empresas, em virtude de sua crescente capacidade de acumular, é maior que as efetivas possibilidades de consumo da população. A lucratividade dos investimentos é assim comprometida em virtude da falta de demanda, gerando um excedente de capital à procura de inversão lucrativa, que acaba por se dirigir ao estrangeiro. Esta visão é embasada por um ponto de vista distributivo: é a má distribuição de renda a causa desta falta de demanda; aqueles que têm aumentos sucessivos de renda, têm aumentos superiores às suas possibilidades de utilização, enquanto que aqueles cujas necessidades não estão satisfeitas vêem seu poder aquisitivo sendo mantido em níveis extremamente baixos.

Esta má distribuição de renda, que se evidencia em função das modificações ocorridas na economia descritas acima, não é algo inevitável e pode ser ajustado de modo a equilibrar produção e consumo. Isto para Hobson pode e deve

40 A explicação a seguir se encontra no capítulo seis "A chave econômica para o imperialismo" de HOBSON, John A. (1981).

ser feito através de reformas sociais que visem a aumentar o poder de compra dos assalariados.

Tal é a visão de J. A. Hobson sobre a situação em que se encontravam os países avançados na passagem do século XIX ao XX. O imperialismo tem sua racionalidade nos aspectos econômicos ligados ao desenvolvimento do capitalismo; eis a grande contribuição do autor, que acabou por influenciar vários outros autores e embasar politicamente uma crítica aos dirigentes da época que sustentavam o avanço colonial.

A explicação apresentada, porém, foi alvo de variadas críticas, dentre estas destacamos aquela que argumenta que Hobson faz uma leitura errônea de seus dados⁴¹. Se o autor desse maior atenção ao direcionamento que tomaram os investimentos no exterior, ele certamente verificaria que estes não se dirigiram em grande quantidade para as novas colônias. Neste sentido a explicação do imperialismo em si sofre uma pesada crítica, mas o fato do investimento estrangeiro ter sido uma característica das mais marcantes no período não pode ser abandonado.

Na literatura especializada, o posterior interesse pelo estudo de Hobson surge a partir da citação do seu trabalho sobre o imperialismo inglês por Lenin⁴². É evidente que no meio intelectual, onde a teoria econômica do imperialismo se propagou com maior facilidade - o marxismo, a postura frente

41 Ver, dentre outros, FIELDHOUSE, David K. "Imperialism, an historiographical revision." *The Economic History Review*. Second Series, Vol XIV, nº 2, 1961.

42 No prefácio de LENIN, Vladimir I. *Imperialismo, fase superior do Capitalismo*. 4ª ed. São Paulo: Global, 1987.

ao problema se modifica e contraria a posição reformista de Hobson, mesmo porque grande parte das noções apresentadas surgem contra as idéias revisionistas de dentro do marxismo, estas provavelmente fruto da verificação do enorme poder de recuperação do sistema capitalista após a crise de 73/96.

Entre alguns marxistas, o imperialismo é próprio do capitalismo, reformas sociais não acabarão com as práticas colonizadoras, o imperialismo, para muitos, chega a definir uma fase do próprio capitalismo. Dentre estes teóricos talvez seja Lenin, com Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo, o maior expoente. Mas não devemos nos esquecer que esta obra, apesar de algumas contribuições teóricas, tem sobretudo um apelo propagandístico e é, em grande parte, divulgadora de importantes desenvolvimentos teóricos, principalmente de R. Hilferding e N. Bukharin.

Hilferding, médico por formação e importante intelectual do movimento socialista austriaco e da social-democracia alemã⁴³, tornou-se conhecido no meio intelectual marxista ao responder as críticas formuladas contra Marx por Bohn-Bawerk, importante pensador liberal austriaco. Esta resposta constituiu um dos importantes trabalhos constitutivos do chamado "austromarxismo", que se propôs a um reestudo e a uma continuação dos trabalhos de Marx. É dentro deste quadro que interpretamos a mais conhecida obra de Hilferding, O Capital Financeiro, surgido ao final da

43 Chegando a ser, por duas vezes, Ministro das Finanças da Alemanha no pós-Guerra.

primeira década do século XX.

Nesta obra, Hilferding estuda o desenvolvimento recente dos países capitalistas avançados, especialmente a Alemanha, onde o desenvolvimento dos bancos e das sociedades anônimas se fazia notar. Segundo o autor, estas sociedades anônimas também surgiram em função dos limites da empresa individual (tamanho da empresa dependendo da riqueza do proprietário, crescimento limitado pela reinversão dos seus lucros). Procurando superar estes limites, tais sociedades trazem como principais conseqüências: i) "uma alteração da função exercida pelo capitalista industrial"⁴⁴, pois, na medida em que as Sociedades Anônimas dissolvem os laços antes existentes entre a propriedade do capital e a direção do empreendimento, o capitalista deixa de ser um "industrial produtivo" e passa a ser um capitalista monetário e, ii) a aceleração dos processos de concentração e centralização do capital já em vigor e anteriormente descritos quando da análise de Hobson. Aqui, além das possibilidades de amálgama de vários capitais, o processo centralizador se verifica também pela possibilidade de controle, por parte de pequena parcela da população, sobre grandes quantidades de capital, na medida em que as sociedades anônimas, por um lado, facilitam as fraudes e golpes especulativos e, por outro, viabilizam, através do controle acionário de uma empresa, o controle sobre grande quantidade de capital alheio

44 HILFERDING, Rudolf O Capital Financeiro. São Paulo: Nova Cultural, 1985. pg. 111.

investido naquela empresa. Levando-se em conta as relações de dependência e dominação existentes entre empresas e mesmo setores da economia, a monopolização rapidamente se estende à grande parte do sistema econômico.

Neste processo a figura fundamental, segundo Hilferding, são os bancos. Estes, do mesmo modo que em Hobson, centralizam os fluxos de capital, na medida em que controlam as fontes de capital monetário. Ao controlar a volta deste capital ao sistema produtivo, através das linhas de crédito e do lançamento das novas sociedades anônimas (ou novas ações de antigas sociedades), os bancos têm poder decisivo dentro do sistema, e este poder é tanto maior quanto mais monopolizado for o setor bancário.

A contribuição de Hilferding se torna original na medida em que consagra a noção de capital financeiro. Se antes destes desenvolvimentos ocorridos nas economias capitalistas, existia uma clara separação entre o capital industrial e o capital posto a juros, agora esta diferença deixa de existir, ou, na verdade, existe a fusão do capital bancário com o capital industrial. "Uma porção cada vez maior do capital da indústria não pertence aos industriais que o aplicam. Dispõem do capital somente mediante o banco, que perante eles representa o proprietário. Por outro lado, o banco deve imobilizar uma parte cada vez maior de seus capitais. Torna-se, assim, em proporções cada vez maiores um capitalista industrial. Chamo de capital financeiro o capital bancário, portanto o capital em forma de dinheiro

que, desse modo, é na realidade transformado em capital industrial."⁴⁵ Esta, para Hilferding, é a nova característica básica do capitalismo moderno.

Associado a esta idéia aparece outra bastante interessante que é a do "lucro do fundador", que "é uma categoria econômica *sui generis*", que surge a partir da "transformação do capital produtor de lucro em capital que rende juros"⁴⁶. O que ocorre é que o capital empregado em uma empresa (Sociedade Anônima, por exemplo) na condição de capital bancário exige como remuneração a taxa de juros (talvez acrescida de um prêmio pelo risco). Por outro lado a empresa gera uma taxa de lucro que, em condições normais, é superior à taxa de juros; deste modo, a diferença entre as duas é apropriada pelos fundadores da empresa. Esta diferença geralmente é apropriada no ato da fundação, fazendo-se a simples conta de quanto capital é necessário se empregar para, a uma determinada taxa de lucro do empreendimento, remunerar-se, a uma determinada taxa de juros, o capital obtido no mercado monetário.

Por outro lado, as exportações de capital também vão merecer as atenções de Hilferding. Para ele⁴⁷ a movimentação de capital também se dá, especialmente, em função da maximização do retorno, apesar de existirem fortes argumentos complementares, como o desejo de vencer barreiras

45 HILFERDING, Rudolf (1985), pg. 219.

46 HILFERDING, Rudolf (1985), pg. 115.

47 HILFERDING, Rudolf (1985), pg. 293 e subsequentes.

protecionistas de outros países e mesmo beneficiar-se delas, produzindo dentro de suas fronteiras. Porém, o motor básico das exportações de capital (direto ou via empréstimos) são as diferenças entre as taxas de lucro (juros). Para entender o que está por trás do fluxo de capital dos países mais desenvolvidos em direção aos menos desenvolvidos, Hilferding faz menção à tendência declinante das taxas de lucro nos países mais avançados em função da elevação da chamada composição orgânica do capital, ou seja, do próprio desenvolvimento capitalista⁴⁸. Forçados a buscar outros campos de inversão, estes países se dirigem a nações onde a taxa de lucro se mantém ainda em patamares elevados ou pelo menos superiores aos dos países centrais. O próprio Hilferding qualifica o argumento, que é bastante criticado na literatura, em função da atuação dos cartéis e dos mercados internacionais de bens.

Já com relação à taxa de juros, existe claramente um diferencial. Dado o baixo desenvolvimento dos sistemas financeiros de países mais atrasados e da conseqüente deficiência de disponibilidade de capital monetário nestes países, a taxa de juros torna-se assim mais elevada. Isto torna-se um forte atrativo à proposição de empréstimos de capital para tais nações. Além destes pontos, os baixos salários, as facilidades com relação às condições naturais, os baixos aluguéis das terras e, novamente, a possibilidade de poder contar com algum tipo de proteção por parte dos

48 HILFERDING, Rudolf (1985), pg. 297.

governos, estimulam e atraem investimentos em outros territórios.

Apesar da movimentação de capital sempre ter existido, é a partir de 1870 que se verifica uma intensificação dos fluxos de capital entre as regiões. Para Hilferding isto está atrelado, por um lado, à acentuação das motivações levantadas acima, acentuação esta que se dá em virtude da monopolização da economia e do desenvolvimento do sistema financeiro ocorridos nesta época e, por outro lado, à existência de uma melhor adequação institucional, de uma melhor flexibilização, no sentido de se tirar maiores proveitos da aplicação do capital, em especial, no exterior.

Estas exportações de capital têm efeitos favoráveis no desenvolvimento do capitalismo nos países que recebem este capital, especialmente nos períodos em que se faz a montagem da infraestrutura necessária e das indústrias ligadas ao mercado local. Ainda sim, existem fortes efeitos negativos em virtude da drenagem dos lucros para os países exportadores de capital e da subordinação deste desenvolvimento às necessidades dos países exportadores.

Interessante notar que, segundo Hilferding, esta expansão das áreas de investimento requer o apoio e a intervenção do Estado a fim de garantir os investimentos, chegando a ser necessária a sua participação, "adquirindo" militarmente novos espaços de valorização do capital. Podemos, assim, ter políticas deliberadas de expansionismo nacional e ver intensificados os conflitos entre as nações

avançadas. O próprio nacionalismo é modificado, deixa de estar relacionado a aspectos como a autodeterminação de uma nação, a sua soberania e defesa de sua independência, para se constituir em pensamentos e vontades de expansão e dominação sobre o resto do mundo.

Alguns anos depois, em 1915, N. Bukharin também dá a sua contribuição, dedicando-se principalmente a questões referentes à internacionalização do capital e à interdependência internacional da chamada "Economia Mundial"⁴⁹. Apesar de não trazer grande originalidade, seu trabalho é importante, pois dá relevância a aspectos já antes levantados, mas que haviam ficado em segundo plano, como por exemplo as práticas alfandegárias protecionistas⁵⁰, além de, em várias questões, conferir maior coerência às idéias já desenvolvidas.

Com relação ao fluxo de capitais entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos, reforça-se a idéia de que nos países avançados há uma superabundância de capital em busca de investimento; a lucratividade destes encontra-se, porém, comprometida. A razão desta baixa taxa de lucro é, novamente, a elevada composição orgânica do capital com que as empresas destes países trabalham. Assim sendo, estes capitais encontrariam aplicação lucrativa em países onde a composição orgânica do capital fosse mais baixa. A

49 BUKHARIN, Nikolai I. A Economia Mundial e o Imperialismo. 2ª ed. São Paulo, Nova Cultural, 1986. pg. 17.

50 BUKHARIN, Nikolai I. (1986), pg 71.

argumentação a partir da tendência à queda da taxa de lucro é, em Bukharin, mais nítida, sendo que o autor reforça também a idéia da penetração do capital em esferas de produção protegidas por tarifas alfandegárias.

Na questão do imperialismo, os autores precedentes são importantes, mas acabaram sendo ofuscados por V. Lenin. Talvez uma forte explicação para o fato seja a ascensão política que este último teve em contraposição aos problemas com que se defrontaram, dentro do próprio marxismo, os outros autores. Na verdade, *Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo*, escrito em 1916⁵¹ é uma espécie de panfleto onde se unem alguns princípios teóricos já desenvolvidos, especialmente por Hilferding, com outras evidências factuais e que tem por objetivo ser uma propaganda contra os governos capitalistas avançados, além de se defrontar com alguns oponentes políticos dentro do comunismo e da social democracia, como, por exemplo, Kautsky.

Porém, algumas importantes contribuições não podem deixar de ser notadas. Lenin, diferentemente de Hobson e de Hilferding, já tinha a Primeira Guerra Mundial frente aos seus olhos quando escrevia o texto. Procura, assim, dar conta do fenômeno, novo enquanto fato, mas já previsível nas teorias anteriores.

⁵¹ Segundo HOBSBAWM, Eric J. (1988), pg. 490, este título passou a ser usado nas edições posteriores a 1917 (ou seja, postumamente); o título da edição original, publicada em meados de 1917, era *Imperialismo, o último estágio do Capitalismo*, trocando-se, assim, a palavra "última" por "superior".

A primeira contribuição importante de Lenin diz respeito à própria definição de imperialismo. Nos outros autores este aparece como uma política deliberada de dominação colonial, a política do capital financeiro (Bukharin) ou como ideologia (Hilferding). Para Lenin, o imperialismo caracteriza uma fase do capitalismo, "a fase monopolista do capitalismo"⁵². As principais características desta fase, que surgem com a própria evolução das propriedades essenciais do capitalismo e seu caráter progressivo, são⁵³: os monopólios e a concentração da produção e do capital; a fusão do capital industrial e bancário, dando origem ao capital financeiro e conferindo enorme poder econômico (e político) a uma pequena oligarquia financeira; as exportações de capital em substituição às exportações de mercadoria; a ligação entre capitalistas monopolistas internacionais, formando associações entre cartéis de nacionalidades diferentes e; a divisão territorial do mundo entre as grandes potências.

Com relação aos processos de concentração e formação do capital financeiro, Lenin segue basicamente a análise de Hilferding. Já a explicação acerca das exportações de capital é bastante confusa e dá margem a várias explicações por parte dos comentadores (este problema também existe em Hilferding). Inicialmente, faz-se referência ao caráter progressivo do capital, passando-se, em seguida, a

⁵² LENIN, Vladimir I. (1987), pg. 87.

⁵³ LENIN, Vladimir I. (1987), pg. 88.

referências relacionadas a problemas de lucratividade das inversões, problemas estes acelerados com a monopolização da economia. Com ela aumenta o excedente de capital em relação às possibilidades de investimento; não que deixe de haver campo para a aplicação do capital, mas devido a dificuldades de encontrar investimentos financeiramente rentáveis.

A necessidade de exportação de capital surge em função de excessiva maturidade destes capitais em certos países, mesmo com os monopólios que viabilizam um sobrelucro, mas também geram uma maior acumulação e operam com alta mecanização, ou seja, com capital intensivo (em relação à mão de obra). Esta maior acumulação só encontra rentabilidade elevada em países onde exista, ao contrário, escassez de capital e onde os salários sejam baixos, assim como o preço das matérias-primas e das terras.

A análise⁵⁴ não é totalmente clara, mas, para ser coerente com outros trabalhos de Lenin, como o Desenvolvimento do Capitalismo na Rússia, e respaldado na maioria dos comentadores⁵⁵, as exportações de capital devem ocorrer, para Lenin, como uma reação do capitalismo, em especial de sua fase monopolista, à tendência declinante da taxa de lucro nos países mais fortemente industrializados. Esta idéia já foi colocada anteriormente, tem Marx como

54 LENIN, Vladimir I. (1987), pg.60 a 65.

55 Entre eles podemos destacar COEHN, Benjamin J. A Questão do Imperialismo: a Economia Política da Dominação e da Dependência. Rio de Janeiro, Zahar, 1976, e também FALLOIX, Christian. A Economia Mundial Capitalista. Editorial Estampa, 1975.

formulador original, mas merece fortes críticas da literatura contemporânea⁵⁶.

Nos países receptores, o efeito destas importações de capital é um avanço rápido no desenvolvimento do capitalismo internamente, avanço este logicamente condicionado e balizado pelos países credores. Deve-se ressaltar que, segundo Lenin, nestes países receptores certas condições elementares ao capitalismo já devam estar estruturadas a fim de viabilizar a inversão lucrativa do capital.

À medida que o desenvolvimento capitalista atinge vários países e que estes alcançam determinados estágios, passamos a ter uma enorme concorrência entre os capitais no mercado mundial e, da mesma forma que ocorrera internamente, existe a possibilidade de formação de consórcios internacionais, ou seja, a união entre alguns agentes que atuam no mercado mundial. Esta perspectiva de acordo entre os grandes grupos monopolistas de diversos países, juntamente com o peso da classe trabalhadora, levou alguns teóricos importantes a ter esperança na não transformação da disputa pelas áreas de investimento em uma disputa de caráter militar, uma guerra. Este tipo de pensamento ficou conhecido como ultraimperialismo e teve Kautsky como seu defensor. Mas Lenin⁵⁷, e também Bukharin⁵⁸, questionam a

⁵⁶ As análises de BREWER, Anthony. *Marxist Theories of Imperialism: a Critical Survey*. London, Routledge, 1980, pg. 111 e 112, procuram enfatizar um lado subconsumista de Lenin, baseados principalmente nos argumentos deste último acerca do baixo nível das massas e do não desenvolvimento da agricultura. LENIN, Vladimir I. (1987), pg. 60.

⁵⁷ LENIN, Vladimir I. (1987), pg. 89 e subsequentes.

estabilidade de tais acordos internacionais na medida em que, agora, estão envolvidas outras questões, não só econômicas, mas também vários aspectos relacionados aos Estados Nacionais (fronteiras, soberania, tarifas). O argumento principal, porém, está no desenvolvimento desigual das nações e de seus grupos dominantes. Ou seja, estas uniões, que não passam de acordos acerca da divisão do globo, devem ser refeitas em função deste desenvolvimento histórico desigual; grupos que tiveram um desenvolvimento superior requerem modificações nas condições acordadas e outros querem entrar nesta divisão do mundo. A redivisão não é algo tão fácil e muitas vezes se transforma em conflito, como efetivamente estava ocorrendo.

Dentre os autores marxistas contemporâneos aos fatos em questão, ainda devem ser destacadas as contribuições de Rosa Luxemburg: Em 1913, ela publica *A Acumulação de Capital*, livro que advém de seus questionamentos teóricos surgidos na época em que lecionava na escola do Partido Social Democrata Alemão, em substituição a Hilferding. A autora, já então bem conhecida nos meios políticos da esquerda da Alemanha, Áustria, Polônia e Rússia, com a obra citada, coloca-se, com relação às explicações para o imperialismo, em uma posição bastante diferente dos outros autores marxistas mencionados.

O problema que inicialmente se coloca para Rosa Luxemburg é eminentemente teórico e está relacionado às

condições de reprodução do sistema capitalista, "Em que consiste o problema da reprodução do capital total?"⁵⁹. Este sistema, em função da concorrência, tem uma tendência a acumular, isto é, a reinvestir produtivamente seus benefícios. Tal acumulação só pode se efetivar a partir de certas condições ditas objetivas. Estas condições são de duas ordens: i) Para se criar o lucro é necessário encontrar no mercado as formas concretas de investimento (máquinas, matérias-primas, mão de obra) e; ii) também se faz necessária a chamada realização da mais valia, isto é, transformar o produto em dinheiro, possibilitando a apropriação desta mais valia e sua reinversão. Desta maneira, para se acumular é necessário um constante aumento da demanda pelos produtos, surgindo aqui a pergunta crucial que se coloca Rosa Luxemburg: de onde vem este constante aumento de demanda viabilizador da acumulação?

Segundo a própria Rosa Luxemburg, Marx já havia procurado responder a esta questão, valendo-se dos esquemas de reprodução. Mostrando que a demanda agregada é composta tanto pela demanda de bens de consumo como pela de meios de produção e se iguala à oferta total de bens, já que na acumulação existe um aumento na demanda de bens de capital por parte dos capitalistas e um aumento da demanda por bens de consumo em função de novos trabalhadores contratados.

⁵⁹ LUXEMBURGO, Rosa A Acumulação do Capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo. (2 Volumes) São Paulo: Abril Cultural, 1984. Volume 1, pg. 7.

Mas Rosa Luxemburg procura ir além e cria uma série de dificuldades e de confusões, fazendo com que sua teoria fosse várias vezes desprezada e rejeitada⁴⁰. A autora continua mostrando, apesar dos esquemas de reprodução, problemas relacionados ao aumento de demanda necessário para a viabilização da reprodução ampliada do sistema. Em muitas passagens há argumentos nitidamente subconsumistas ao estilo de Sismondi (apesar de criticá-lo), e também de Hobson, argumentos estes que constituem o foco das críticas à sua teoria.

Um argumento, porém, parece ter-se mantido com um pouco mais de firmeza. Segundo Rosa Luxemburg, "o esquema (de reprodução) não leva absolutamente em consideração a produtividade crescente do trabalho. Ano após ano, e apesar da acumulação, ele pressupõe sempre a mesma composição do capital, ou seja, a mesma base técnica do processo de produção"⁴¹. Faz-se, assim, necessária a introdução da tendência à elevação da composição orgânica do capital nos esquemas de reprodução, ou seja, a acumulação não pode ser analisada, como é feito por Marx, sem se levar em conta o aumento da produtividade em termos de valor, ou por outra, mantendo-se constante a relação capital-trabalho também em termos de valor. É neste ponto que surge o problema, ao se relaxar a hipótese de rigidez da composição orgânica do

⁴⁰ Ver por exemplo MIGLIOLI, Jorge Acumulação de Capital e Demanda Efetiva. São Paulo: T. A. Queiroz, 1982. pgs. 164 a 203.

⁴¹ LUXEMBURGO, Rosa (1984), volume 2, pg. 9.

capital e ao se supor que ela, ao contrário, é crescente com a acumulação, ou melhor dito, supondo-se que se acumula com uma relação capital-trabalho maior, verifica-se um desequilíbrio nos esquemas de reprodução. Surge, por um lado, um excesso de oferta de bens de consumo e, por outro, uma falta de oferta de bens de capital ou meios de produção. Estes desequilíbrios põem em xeque, principalmente, a realização da produção e da mais valia do setor de bens de consumo, problematizando a acumulação e a reprodução do sistema.

Para Rosa Luxemburg, a conclusão é que o processo de acumulação não pode se restringir aos limites das relações internas do sistema capitalista. Mesmo esta análise sofre várias críticas, principalmente de ordem metodológica, em virtude da interpretação estar baseada nos esquemas marxistas de reprodução, os quais, segundo os críticos, não são compatíveis com o nível de abstração em que Rosa Luxemburg trabalha⁶².

De qualquer modo, a forma como o problema é posto leva a autora a ver o capitalismo dependente de um contato permanente com mercados exteriores a ele próprio. São estes mercados que viabilizam a acumulação capitalista na medida em que são compradores ou demandantes de mercadorias que não encontram mercado dentro do próprio capitalismo. Os mercados

⁶² Ver, por exemplo, ROSDOLSKY, Roman "Remarque Méthodologique à propos de la Critique des Schémas de Reproduction de Marx par Rosa Luxemburg." in: Critiques de l'économie Politique, no 4/5, juillet/dec. 1971.

externos também contribuem como fonte de matérias-primas e de trabalhadores, mas seu papel essencial é como demandante de produtos capitalistas, respondendo à pergunta e ao problema formulado por Rosa Luxemburg.

Deve-se salientar que estes mercados são externos ao próprio capitalismo, portanto mercados não capitalistas. É sobre estes mercados que os países capitalistas se desenvolvem e, neste processo aniquilam as estruturas econômicas então existentes nas outras nações, transformando-as, pouco a pouco, de maneira quase sempre violenta e extremamente destrutiva, em economias mercantis e capitalistas.

Um dos principais aspectos destacados por Rosa⁶³, que trabalha no sentido desta modificação nas economias não capitalistas, transformando-as em mercados consumidores e fornecedores de matérias-primas, são os investimentos externos, ou "empréstimos internacionais", que na realidade funcionam como "métodos operacionais específicos" da fase imperialista do capitalismo para a realização da industrialização e emancipação das zonas pré capitalistas. Os grandes exemplos, utilizados por Rosa, são as construções de ferrovias e as exportações de capital a elas atrelados; estes abriram o caminho para todo um universo de mercadorias em regiões antes não atingidas pela produção capitalista.

⁶³ Esta argumentação é desenvolvida principalmente no capítulo XXX "Os Empréstimos Internacionais", LUXEMBURGO, Rosa (1984), volume 2, pgs. 65 a 82.

Aqui o capital estrangeiro tem a "estranha" função de abrir as portas para as exportações de mercadorias.

O movimento colonizador é assim explicado, em Rosa Luxemburg, como imprescindível ao sistema capitalista. O imperialismo do fim do século XIX não passa da expressão política do acirramento dos problemas de acumulação capitalista nos países centrais, cuja consequência é a destruição das chamadas economias naturais espalhadas pelo globo, transformando-as em economias capitalistas dependentes.

As exportações de capital

Uma das importantes características do desenvolvimento capitalista da época, que sobressai da análise destes autores, são as exportações de capital efetuadas pelos países centrais. Estas exportações, que já existiam na primeira metade do século XIX, crescem nos períodos anteriores à crise de 1870 e diminuem fortemente nos momentos iniciais da "Grande Depressão" de 1870. Ganham um novo impulso em meados na década de 1880, retraindo-se logo em seguida, para "explodirem" no início do século XX⁶⁴.

⁶⁴ Para uma periodização dos ciclos de exportações de capital, especialmente para a América Latina, ver MARICHAL, Carlos "Perspectivas Históricas sobre el imperialismo financeiro en América Latina.", in: Economía de América Latina. nº 4, marzo, 1980.

As exportações denotam que a saída da crise de 1870 foi, por um lado, a aceleração de modificações no nível da concorrência intercapitalista e da estrutura organizacional das próprias empresas, mas, por outro lado, a extensão do campo de investimentos em função destas exportações de capital e a ampliação do comércio internacional que a elas deve ser associado⁶⁵. Desta maneira, a "Grande Depressão" é superada de maneira quase que exclusivamente extensiva.⁶⁶

Estas exportações de capital, que se recuperam a partir de 1885, mas principalmente no início do século XX⁶⁷, apresentam modificações importantes no sentido de que agora os investimentos se dirigem em grande parte à América do Sul (Argentina, Brasil), Austrália e Canadá. Além disto os investimentos externos de outros países como França e Alemanha (e incipientemente os Estados Unidos) ganham força.

65 DOBB, Maurice H. (1983), pgs. 222 e 223.

66 GRANDOU, A.; BARON, Y.; BILLAUDOT, B. (1983), apontam que esta saída extensiva da crise de 1870 é transitória; na verdade ela não supera os problemas apresentados pelo desenvolvimento do capitalismo que culminaram com a crise de 1873, que está relacionado com os limites impostos a exploração do trabalho, estes só serão superados, quando i) as inovações no processo produtivo introduzidas por Ford (a linha de montagem) estiverem difundidas e ii) a norma social de consumo for modificada, ou seja, for introduzido o chamado consumo de massas.

67 Durante alguns anos da década de 1890 estes investimentos se retraíram em função de uma crise financeira nos mercados europeus. Parte desta crise é causada pelos próprios investimentos estrangeiros; por um lado temos os problemas argentinos relacionados a casa bancária londrina *Baring Brothers*, e por outro, na França, a falência do *Comptoir d'Escompte*, que estava vinculado às tentativas frustradas de construção do Canal do Panamá.

Como podemos notar no item anterior, existem razões no próprio desenvolvimento do capitalismo nos principais países que "empurram" o capital para fora de suas fronteiras. Evidentemente que o capital flui em direção a melhores condições de lucratividade. O problema que se põe é entender qual o sentido deste deslocamento dentro do desenvolvimento do capitalismo.

Em relação a este ponto, vários sentidos já foram apresentados. Estes podem ser resumidos em três grandes grupos:

Inicialmente, os investimentos no estrangeiro se devem às dificuldades encontradas na acumulação de capital dos principais países capitalistas, dificuldades estas causadas pelo próprio desenvolvimento do capitalismo que traz consigo uma tendência à queda da taxa de lucro. Esta tendência pode ser entendida a partir de dois pontos: de um lado, temos as melhorias de produtividade, significando também um crescimento dos componentes fixos ou constantes do capital, que não necessariamente são compensados por um aumento na mais valia obtida no processo⁶⁸; de outro, a falta, ou uma tendência para que exista a falta de mercados para a absorção das quantidades crescentes de mercadorias

⁶⁸ Estamos nos referindo aqui à queda na taxa de lucro em função da elevação da composição orgânica do capital, não compensada por um crescimento da mais valia relativa, ou da própria taxa de mais valia. Estes aspectos são levantados por Lenin, Hilferding e Bukharin.

produzidas de modo que, em função da queda dos preços, a lucratividade se encontre comprometida.⁶⁹

Deste modo, encontraríamos, nos países centrais, um excedente de capital que não encontra possibilidades lucrativas de aplicação a não ser no estrangeiro. As modificações ocorridas a partir de 1870, mesmo reduzindo a concorrência, exacerbam estes problemas, na medida em que, por um lado, aceleram a acumulação e, por outro, com os bancos e sociedades anônimas, há tanto a possibilidade de abarcar maior quantidade de capital "livre" ou monetário, quanto um melhor aparato organizacional para se obter vantagens do investimento externo.

Outro importante sentido oferecido para os investimentos no exterior é que estes teriam a função de criar mercados para os países centrais.⁷⁰ Aqui se volta à idéia anterior de que existem problemas na absorção das mercadorias criadas pelo capitalismo, isto tanto em função de problemas passageiros de demanda efetiva, como mais permanentes relacionadas à constante tendência à superprodução, especialmente de bens de consumo. Deste modo seria necessário ao capitalismo exportar estas mercadorias, mas, para se viabilizar isto, é preciso transformar os países receptores, transformando suas economias de modo a que tenham necessidade das mercadorias dos países mais

⁶⁹ Tal argumentação é extraída principalmente de Hobson, porém passagens dos outros autores também podem dar margem a sua associação a esta visão.

⁷⁰ Este sentido é levantado por Rosa Luxemburgo.

desenvolvidos. Esta é, portanto, a função do investimento estrangeiro: destruir antigas formas de produção, criando formas mercantis e capitalistas. Este processo desenvolvido pelo investimento externo é sempre violento e subordinador. Devemos observar que, com o recrudescimento das práticas protecionistas, este sentido ganha forças, pois, na medida em que se consegue efetuar um investimento em determinado país que estabelecia fortes barreiras alfandegárias à entrada de produtos manufaturados, geralmente estabelecem-se cláusulas contratuais para este investimento onde se retiram, expressamente para aquele determinado empreendimento, as taxas cobradas.

Um terceiro sentido pode ser encontrado para estas exportações de capital. Estas exportações teriam sido induzidas pelas importações dos países centrais.⁷¹ Assim, as demandas, especialmente de víveres e matérias-primas, dos principais países, criam a necessidade de exportação de capital para os países produtores destas importações a fim de que se reduzam os preços e se melhore a qualidade de tais produtos. As ferrovias, construídas em países produtores de alimentos, por exemplo, tinham a importante função de

71 Argumentos que expressam este sentido são encontrados em praticamente todos os autores referidos no item anterior, dando a ele, porém, uma importância secundária. Podemos encontrar claramente expressa esta visão em NURSKE, Ragnar "Padrões de Crescimento e Desenvolvimento" in: BAER, W.; MALAN, P.S. e SAVASINI, J.A. (org) Economia Internacional. São Paulo: Saraiva, 1979. "O crescimento das importações britânicas de produtos primários induziu as exportações de capital deste país para a maioria, senão para todos os países produtores primários." (pg. 409)

reduzir os custos de transportes destes alimentos, o que era fundamental para a redução dos custos internos da produção destes países⁷². Podemos aqui perceber um sentido mais profundo dos investimentos no exterior, qual seja: o de condicionar o desenvolvimento dos países receptores à produção de determinadas mercadorias necessárias aos países exportadores de capital, reforçando suas posições na divisão internacional de trabalho.

Devemos agora acrescentar uma última consideração às exportações de capital, que diz respeito à chamada taxa de rendimento do capital.

A partir do momento em que se constituem as sociedades anônimas, ou a formação de íntimas conexões entre os banqueiros e os empreendedores, a noção de rendimento de um empreendimento deve sofrer algumas qualificações. Não se deve confundir a taxa de retorno de um determinado empreendimento com o retorno auferido pelos fundadores deste empreendimento. Além das altas possibilidades especulativas criadas com a dinamização de um mercado monetário ativo, associado a um mercado de capitais em crescimento, temos outras maneiras de descolar a lucratividade dos empreendedores, da taxa de rentabilidade dos empreendimentos. Por um lado, há o já mencionado lucro do fundador, obtido, segundo Hilferding, no mesmo momento da incorporação das empresas, mas que pode ser diluído, para o

⁷² Em relação aos alimentos, era fundamentalmente os salários que poderiam ser reduzidos.

grupo fundador (geralmente um consórcio de banqueiros e industriais ou especuladores), ao longo do tempo. Além disto, devemos ainda observar os fortes ganhos auferidos pelos banqueiros em função de sua posição dominante dada pelo controle do capital monetário. Estes ganhos são dificilmente calculáveis pois materializam-se em comissões e nos "tipos" de emissões de títulos.

Assim, existem possibilidades de altas taxas de lucratividade para banqueiros e incorporadores de empresas, que podemos chamar de lucratividade financeira, não relacionadas diretamente à lucratividade em si do empreendimento produtivo ou simplesmente da taxa de juros referida em um empréstimo público, por exemplo. Deste modo, alguns dos investimentos externos podem ter este caráter nitidamente financeiro⁷³, em que os grandes ganhos se localizam na incorporação dos empreendimentos. O caráter financeiro dos investimentos externos, antes associados basicamente aos empréstimos públicos (e sua taxa de juros) e às empresas que operavam no exterior, serviços públicos com cláusulas de garantia de juros⁷⁴, ganham assim novas dimensões, fortemente especulativas.

73 O termo financeiro aqui utilizado tem uma dimensão menos restrita do que a associada à idéia de capital financeiro de Hilferding, que o usa no sentido de uma união entre o capital bancário e o capital industrial.

74 Podemos associar os lucros da maioria destas empresas que operam com garantia de juros, a lucros financeiros, pois, a grande maioria destas, está preocupada em receber apenas estes juros pagos pelos governos, não se preocupando com a rentabilidade do próprio empreendimento.

Muitos dos empreendimentos feitos com base em projetos no exterior têm em vista apenas os retornos "financeiros" associados a este empreendimento. Estes retornos são em grande parte obtidos nos próprios países centrais sobre outros investidores, mas também em parte obtidos contra os governos dos países tomadores de empréstimos.

AS TRANSFORMAÇÕES BRASILEIRAS

As transformações na economia brasileira a partir do núcleo cafeeiro.

Apesar de entrar com algumas décadas de atraso, o Brasil também participa deste "episódio extraordinário do progresso do homem", que se deu ao longo do século XIX e no início do século XX. Segundo Celso Furtado: "a economia brasileira parece haver alcançado uma taxa relativamente alta de crescimento na segunda metade do século XIX."¹ Porém, não há apenas um crescimento econômico importante, o que se observa são transformações fundamentais das mais variadas ordens, fazendo deste período (século XIX e início do XX) um período chave na formação histórica brasileira.

A primeira destas transformações está no início do século XIX, em 1808, onde se verifica, "com o favor de circunstâncias de caráter internacional", o rompimento do pacto colonial e a internalização das decisões que dizem respeito à nação que, politicamente, adquire sua autonomia apenas em 1822. Livre do jugo metropolitano português, não apenas as decisões são tomadas tendo em vista os interesses nacionais, mas também há a possibilidade de se internalizar

¹ FURTADO, Celso Formação Econômica do Brasil. 16ª ed. São Paulo: Ed Nacional, 1979. pg. 142.

uma parte maior das rendas geradas pelo sistema econômico. Logicamente o Brasil não deixa de ter laços de dependência extremamente fortes com os países centrais, notadamente a Inglaterra, laços estes consubstanciados pelos acordos internacionais, principalmente alfandegários, e pelos empréstimos assumidos no período.

Apesar destas modificações no início do século, é apenas por volta de meados deste século que a expansão econômica teve lugar. É aproximadamente na década de 1850 que as antigas dificuldades econômicas foram superadas, através das exportações de café. Mas é a partir deste novo atrelamento de nossa economia aos países centrais que outras transformações importantes se dão. Na verdade os anos 1850 abrem um período, que se estende até a década seguinte à Primeira Guerra Mundial, em que a economia brasileira pode ser caracterizada por cinco aspectos básicos: i) o crescimento e a posterior crise da economia cafeeira; atrelados a este temos, ii) a substituição da mão de obra escrava pelo trabalho livre; iii) o início da montagem do aparato político/institucional - o Estado brasileiro, mas principalmente (para o nosso estudo) de uma base infraestrutural às principais atividades econômicas; iv) a formação de um mercado consumidor interno e, finalmente; iv) o nascimento da indústria, refletindo um processo de diversificação de nossa economia, especialmente no final do período.

Os aspectos acima relacionados, na verdade as transformações arroladas, perfazem um conjunto de modificações interdependentes, por vezes integradas, por vezes conflitantes, mas que apontam para duas direções que devem ser também entendidas conjuntamente: por um lado são, seguindo a ótica de Sergio Silva e outros autores², a forma de expressão da transição capitalista por que passa a sociedade brasileira e, por outro lado, a partir da visão de Flávio Saes, as transformações ocorridas também indicam para uma "internacionalização" de nossa estrutura produtiva³.

A produção e exportação de café é, neste período, a base de sustentação das transformações. Na verdade o café foi o produto encontrado pelo Brasil para se atrelar ao progresso dos países do Atlântico Norte então em curso, ou seja, o elemento dinâmico que viabilizou o crescimento da economia brasileira foi a expansão acentuada das nações centrais, especialmente, no início, a Inglaterra. Esta expansão "foi transmitida a áreas menos desenvolvidas por um acentuado e firme aumento na demanda da Grã Bretanha de mercadorias primárias que aquelas áreas eram bem adequadas

2 SILVA, Sergio Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed Nacional, 1986. "a expansão cafeeira e a industrialização aparecem como dois estágios da transição capitalista do Brasil" (pg. 13, grifo do autor). Também podemos incluir dentre os autores que partilham da visão que a segunda metade do século XIX é um período onde se faz notar o avanço das relações capitalistas, Fernando Henrique Cardoso e João Manuel Cardoso de Mello.

3 SAES, Flávio A. M. de A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira. 1850 - 1930. São Paulo: HUCITEC, 1986.

para produzir. Os fatores locais de produção em ultramar (...) foram, assim, grandemente absorvidos pela expansão da produção primária rentável para exportação."⁴

Apesar de, a princípio, não se alterar o caráter de nossa economia, o café traz consigo algumas modificações importantes. A primeira é de natureza geográfica, vemos a afirmação do deslocamento regional do centro produtor nacional, é a região Sudeste (isto já era verdade com a mineração) que passa a controlar economicamente o país, inicialmente a Província do Rio de Janeiro, em seguida a de São Paulo. Outra diferença da empresa cafeeira em relação ao passado, em especial à atividade açucareira, é que a primeira "apresenta um grau de capitalização muito mais baixo do que esta última, porquanto se baseia mais amplamente na utilização do fator terra. Se bem que seu capital também esteja imobilizado - o cafezal é uma cultura permanente - suas necessidades monetárias de reposição são muito menores."⁵ Este fato atrelado a emancipação brasileira conduz a outra diferença fundamental que é nacionalidade do capital empregado na atividade cafeeira, os capitalistas são basicamente "homens da região" atuando com capital brasileiro.

Em relação aos "empresários" desta atividade também pode-se perceber importantes diferenças: "na época de formação da classe dirigente açucareira (...) as fases

4 NURSKE, Ragnar (1979), pg. 406.

5 FURTADO, Celso (1979), pg. 114.

produtivas e comercial estavam rigorosamente isoladas, carecendo os homens que dirigiam a produção de qualquer perspectiva de conjunto da economia açucareira. As decisões fundamentais eram tôdas tomadas da fase comercial. Assim isolados, os homens que dirigiam a produção não puderam desenvolver uma consciência clara dos seus interesses. Com o tempo, foram perdendo sua verdadeira função econômica. (...) A economia cafeeira formou-se em condições distintas. Desde o começo, sua vanguarda esteve formada por homens com experiência comercial. Em toda etapa da gestação os interesses da produção e do comércio estiveram entrelaçados. A nova classe dirigente formou-se numa luta que se estende em uma frente ampla: aquisição de terras, recrutamento de mão de obra, organização e direção da produção, transporte interno, comercialização nos portos, contatos oficiais, interferência na política financeira e econômica."⁶

Em relação a este ponto ainda cabe uma observação: pode-se observar uma diferença entre a cafeicultura paulista e a carioca, na medida em que nesta última os comerciantes têm um papel mais importante que na primeira. O papel do comissário, representante típico do capital comercial⁷, é muito mais acentuado na produção vinculada ao porto do Rio de Janeiro do que aquela vinculada ao porto de Santos. Os

⁶ FURTADO, Celso (1979), pgs. 115 e 116.

⁷ O papel do comissário na cafeicultura do vale do Paraíba é estudada na obra de Maria Sylvia de Carvalho Franco *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo: IEB - USP, 1969. (capítulo IV)

cafeicultores paulistas, cujas origens estão nas antigas plantações de açúcar da região (que, no entanto, são mais recentes e com estruturação diferente das plantações coloniais nordestinas), possuem mais autonomia em relação ao capital comercial nacional⁸.

O avanço da cafeicultura brasileira se deu a passos largos durante os séculos XIX e XX, mas não sem problemas e entraves. O maior destes problemas é a sua dependência em relação às vicissitudes do mercado internacional, que trataremos mais adiante. Outra série importante de problemas que enfrentava o crescimento da produção cafeeira dizia respeito ao aumento dos seus custos; estes, dada a situação de mercado, dificilmente eram repassados aos preços⁹. A extensão da produção de café se fazia simplesmente pela ampliação dos cafezais, ampliava-se a área plantada e o número de trabalhadores. A questão dos custos, por um lado, se coloca na medida em que as novas áreas produtoras se encontram cada vez mais distantes dos portos, encarecendo o preço do transporte e, por outro lado, se refere a dificuldade que tem os cafeicultores em encontrar mão de obra. Até o momento a mão de obra básica nos cafezais eram os escravos; porém, a partir de 1850 há uma forte restrição

⁸ Não se pode dizer o mesmo em relação ao capital comercial internacional, já que este dominava quase que totalmente as Casas de Exportação, isto tanto no Rio de Janeiro como em Santos/São Paulo.

⁹ Esta questão é levantada em MELLO, João Manuel Cardoso de O Capitalismo Tardio. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1984. (capítulo I)

na sua oferta em função do fim do tráfico negreiro. Em um primeiro momento a oferta se mantém em função do tráfico inter-regional (do Nordeste para o Sudeste, inicialmente, e mesmo em um momento posterior entre as Províncias desta região). Porém esta oferta declina e os preços se elevam, desta maneira se coloca uma das questões cruciais para o Brasil na segunda metade do século XIX.

Este aumento nos custos tem que ser contrabalançado por uma elevação da produtividade para permitir a continuidade da elevada rentabilidade desta produção. Estes aumentos de produtividade são buscados fora do processo produtivo em si, na verdade são conseguidos em atividades "contínuas" à produção: há um desenvolvimento do setor de beneficiamento do café e, principalmente, temos uma forte extensão das ferrovias¹⁰. As ferrovias são elemento de grande importância no empreendimento cafeicultor, ao mesmo tempo em que homogeneizam o transporte e reduzem enormemente o seu custo; elas também liberam mão de obra antes empregada com o transporte através de animais de tiro.

O problema da mão de obra, no entanto, permanece. Apesar de economizar mão de obra, favorecendo a oferta de escravos¹¹, as ferrovias ao permitirem grandes aumentos na

¹⁰ SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 21, observa "Há entretanto que se notar a peculiaridade da indústria de transporte: ela aparece como *continuação* do processo de produção mas *dentro* do processo de circulação." (grifos do autor)

¹¹ Deve-se ressaltar que as ferrovias operavam com trabalhadores assalariados.

rentabilidade, facilitam a acumulação de capital, aumentando, por outro lado, a demanda por mão de obra. Esta questão só será solucionada através da imigração européia, depois de algumas tentativas frustradas¹². Esta só é conseguida quando i) "o governo imperial passou a encarregar-se dos gastos dos transportes dos imigrantes que deveriam servir a lavoura cafeeira"¹³, os fazendeiros a arcar com os custos de instalação do imigrante e ii) foi introduzido um sistema, no mínimo, misto de pagamento, onde ao menos parte da renda do trabalhador estava garantida e era recebida monetariamente. A partir destas condições, um fluxo migratório, principalmente italiano, de dimensões bastante elevadas pode correr em direção às plantações de café paulista.

Desta maneira, é a partir da expansão do café que uma das questões cruciais no desenvolvimento capitalista da economia brasileira - a do trabalho assalariado - é encaminhada. Não queremos dizer com isto que os cafeicultores paulistas preferissem ou achassem superior o trabalho assalariado e se mostrassem abolicionistas, apenas que, pressionados pelas circunstâncias, a opção pela

12 Dois tipos de imigração já haviam sido tentados. Uma imigração dita de povoamento, geralmente patrocinada pelo governo, em que se procurava estabelecer colônias, esta malogrou em função das dificuldades do seu atrelamento ao circuito comercial. Outra patrocinada por cafeicultores, procurava trazer para os cafezais colonos baseados na venda do seu trabalho futuro, também malogrou, mas em função dos abusos cometidos contra os colonos e das reações que isto causou na Europa.

13 FURTADO, Celso (1979), pg. 127.

imigração fora uma solução encontrada. Na verdade o imigrante se soma ao escravo em termos de oferta de trabalho. A escravidão enquanto instituição recebera seu golpe fatal quando do encerramento do tráfico, a abolição vem apenas apressar o fim desta.

Deste modo, segundo Celso Furtado, "o fato de maior relevância ocorrido na economia brasileira no último quartel do século XIX foi, sem lugar à dúvida, o aumento da importância relativa do setor assalariado"¹⁴ Segundo este, a importância desta transformação está no fato de que "a massa de salários pagos no setor exportador vem a ser (...) o núcleo de uma economia de mercado interno."¹⁵ Encontramos aqui outro aspecto básico na caracterização das transformações do século XIX: o crescimento de uma economia interna. Logicamente que o caráter de nossa economia ainda não se alterou; porém, diferentemente da época açucareira, temos agora a constituição de um, ainda incipiente mas promissor, mercado interno. Até aqui apreendemos apenas parte da constituição deste mercado, aquela referente à parcela do consumo dos trabalhadores assalariados, que ganha impulso a partir da questão da mão de obra. Ainda faltam outras parcelas.

Mas esta parcela já nos coloca uma importante questão, que também foi levantada por Celso Furtado¹⁶. Parte

14 FURTADO, Celso (1979), pg. 151.

15 FURTADO, Celso (1979), pg. 152.

16 FURTADO, Celso (1979), pgs. 155 a 160.

importante desta renda é destinada ao consumo de mercadorias importadas. A diferença agora é que os impulsos do setor exportador são transmitidos ao restante da economia (a este mercado interno) através do efeito multiplicador. Porém, quando houver a reversão, ou seja, se o setor exportador mostrar-se em dificuldades na obtenção de recursos externos, não há mais uma imediata queda nas importações. Estas, pelo menos por algum tempo, se mantêm estáveis, causando graves desequilíbrios externos, demonstrando parcialmente a internacionalização da economia brasileira.

Para se compreender as transformações inicialmente colocadas, é necessário pensarmos na noção de "complexo cafeeiro". Uma das características importantes da atividade cafeeira era que a lucratividade deste empreendimento não era apenas reinvestida na expansão (territorial) do mesmo, o que ocorre é que parte dos lucros eram utilizados em outras atividades. Inicialmente em atividades correlatas, notadamente em empresas importantes na intermediação do produto principal, especialmente ferrovias e casas de comércio. Mas o processo se diversifica, e o capital de origem agrária passa a ser aplicado, na região paulista, em bancos, em outras empresas de serviços públicos, como transportes urbanos, iluminação pública, companhias de água, esgoto, luz etc, bem como em atividades tipicamente industriais¹⁷.

¹⁷ Para verificar este processo de diversificação do capital cafeeiro, ou de urbanização deste capital, ver SAES, Flávio A. M. de (1986), capítulo 1.

Deste modo, ao mesmo tempo em que temos o crescimento das plantações, temos a ampliação dos interesses vinculados ao capital cafeeiro. Apesar da origem deste capital estar vinculada ao campo, vemos o processo de sua diversificação, ampliando o conceito de capital cafeeiro, na medida em que todo um complexo de empreendimento tem sua origem nele e pelo menos inicialmente está a ele ligado.

Evidentemente este é um processo que se dá ao redor da Província de São Paulo, não se estendendo ao resto do Brasil. Se parte da infraestrutura paulista foi montada a partir do capital originário do café, no resto do Brasil praticamente não há este tipo de vínculo (as únicas exceções talvez sejam alguns empreendimentos na Amazônia, vinculados à borracha), pelo menos diretamente. A maioria das empresas operadoras de concessões públicas¹⁸ tem seu capital vindo das mais diversas atividades e são baseadas em garantias de juros sobre o capital investido. Esta cláusula também se mostrou extremamente eficaz na atração de empresas e capital estrangeiro, geralmente dispostos a fazerem apenas uma aplicação financeira. Esta garantia para as concessões públicas nos remete para um problema clássico da economia da época, a questão dos recorrentes déficits públicos. Estes são em parte causados pela necessidade do governo fazer a montagem de seu próprio esqueleto institucional e de constituir o aparelhamento técnico necessário ao

18 Grande parte das atividades ligadas a infraestrutura produtiva brasileira é objeto de concessões públicas, tanto federal, como provincial (depois estadual) e municipal.

desenvolvimento do país. Estes déficits são cobertos por emissões, simples ou lastreadas em algum empréstimo internacional. Estes foram constantes ao longo dos anos analisados, a sua contrapartida é o elevado serviço da dívida.

Também é claro que, em São Paulo, nem toda empresa possuía capital cuja origem estava ligada à cafeicultura (isto principalmente para a indústria), também não era pelo fato do capital cafeeiro ter assumido vários compromissos em outras áreas que o governo pôde se furtar de gastos com a infraestrutura paulista.

De qualquer modo, apesar das origens variadas das empresas de serviços públicos¹⁹, uma boa parte das que foram incorporadas em São Paulo tiveram suas origens ligadas ao capital cafeeiro, especialmente as ferrovias. Estas empresas constituem para o país um importante pólo de modernidade, na medida em que se constituíram sobre técnicas produtivas modernas e trabalhavam com mão de obra assalariada. Além disto o tamanho de muitas destas empresas era bastante elevado, fazendo com que fosse necessário, na sua fundação, a congregação de um grande número de capitalistas. A forma em que tais empresas se organizavam era a da sociedade por

¹⁹ Podemos dizer que estas empresas tiveram a partir de 1870 um grande salto, em termos de tamanho e do número de empresas incorporadas, apesar de sua origem remontar a uma época anterior. Basicamente são empresas monopolistas controlando estradas de ferro, portos, transportes urbanos, iluminação pública, fornecimento de água, luz e telefone.

ações, uma decorrência "mais de oportunidade institucional do que de imperativo da produção."²⁰

Estas empresas constituirão mais uma importante parcela da nova economia interna que está se formando²¹. Neste caso também podemos observar a internacionalização da estrutura produtiva brasileira, na medida em que tais empresas operam com meios de produção em grande parte adquiridos no exterior, o que, do mesmo modo, já apontado no caso das importações feitas para consumo de assalariados, coloca a possibilidade de um desequilíbrio externo, dado o certo grau de autonomia que há entre esta demanda por importações e as exportações²².

Um aspecto importante a ser ressaltado é que, se, por um lado, muitas destas empresas têm sua origem ligada ao capital cafeeiro, por outro, elas se constituem enquanto empresas autônomas em relação ao café. A partir de sua constituição estas empresas perseguem seus interesses e prestam atenção na sua lucratividade. Assim o "complexo cafeeiro" é formado por empresas que se interligam a partir

20 SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 24.

21 As outras parcelas são aquela já mencionada atrelada ao trabalho assalariado e a originária da indústria então nascente.

22 Este argumento é desenvolvido em SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 157. A internacionalização da estrutura produtiva nacional em outros termos "quer dizer que cada saca de café embarcada no porto de Santos, por exemplo, conterà proporção crescente de valor produzido no exterior, especialmente sob a forma dos meios de produção necessários ao transporte ferroviário (e que são importados), cujo valor é transferido à mercadoria que se desloca." (pg. 156)

da origem do capital ou dos capitalistas nelas envolvidos, mas são empresas independentes que em muitas oportunidades têm objetivos conflitantes. Por exemplo, a relação entre ferrovias e fazendas de café é de interdependência, na medida em que a primeira depende quase que exclusivamente da produção da segunda para sobreviver, e as fazendas precisam das ferrovias para viabilizar economicamente sua produção; mas a fixação dos valores de frete (tarifas) é um ponto de disputa, este se acirra na medida em que a base da produção - o café - enfrenta problemas ou passa por momentos de crise.

Outro ponto de discórdia são as desvalorizações cambiais, fortemente utilizadas pelo governo brasileiro quando o mercado cafeeiro entra em crise (queda do preço internacional do café). Se por um lado estas desvalorizações têm um impacto positivo sobre a renda, em moeda nacional, dos cafeicultores, por outro, em relação às empresas públicas (e várias outras), notam-se fortes impactos negativos em função das necessidades de importação destas empresas, impacto acentuado se as empresas possuírem passivos em moeda estrangeira.

Deste modo verifica-se uma relação fortemente contraditória dentro do próprio "complexo cafeeiro", na medida em que o tempo passa as condições de reprodução dos diferentes capitais nele envolvidos diferem entre si e, especialmente, diferem do seu núcleo básico - o capital aplicado nos próprios cafezais.

Esta relação também pode ser vista em relação ao processo de industrialização pelo qual passa o Brasil no final do século XIX/início do XX^o. Mesmo se admitirmos que a burguesia industrial não tem os cafeicultores como grupo principal de sua origem²³, grande parte do capital aplicado na indústria tem suas origens no "complexo cafeeiro". A indústria nacional teve condições de se desenvolver em função do progresso dos cafezais que criou possibilidades para isto²⁴: i) acumulação de capital, que "vazou" em direção à indústria; ii) condições para importação de meios de produção; iii) criação de um mercado de trabalho assalariado e; iv) ampliação de um mercado interno demandante de produtos industriais.

Mas a relação da indústria com o café também é contraditória (ou não linear), "as contradições derivam da subordinação do capital industrial ao capital cafeeiro, e da subordinação deste ao capital internacional."²⁵ Se por um

23 Não entraremos aqui no famoso debate acerca das origens do desenvolvimento industrial brasileiro. Este debate, já amplamente difundido na literatura, é bem resumido em SUZIGAN, Wilson Indústria Brasileira. Origem e Desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986. capítulo 1, ou em SAES, Flávio A. M. de "A Controvérsia sobre a Industrialização na Primeira República" in: Estudos Avançados. vol. 3, nº 7, set/dez 1989.

24 DEAN, Warren A industrialização em São Paulo. 3^a. São Paulo: Difel, sd. (primeira parte) argumenta que esta burguesia industrial tem suas origens dentre os comerciantes importadores. Este argumenta também e aceito por SILVA, Sergio (1976).

25 SILVA, Sergio (1976) e MELLO, João Manuel Cardoso de (1984).

26 SUZIGAN, Wilson (1986). pg. 35.

lado existe dependência da indústria em relação ao desenvolvimento do setor cafeeiro, este último impõe limites ao desenvolvimento da primeira, na medida em que esta nega a especialização agrária da economia brasileira. Do mesmo modo que em relação às empresas de serviço público, aspectos positivos, para os produtores de café, podem ser negativos para a burguesia industrial, novamente aqui pensamos em políticas governamentais como desvalorização cambial e tarifas aduaneiras.

A desunidade do "complexo cafeeiro" e os conflitos com o restante da economia brasileira se exacerbam em momentos de crise da economia cafeeira. Estes momentos, cuja maior frequência se verifica nas primeiras décadas do século XX, são provocados basicamente pela situação do mercado internacional, que tem dois componentes básicos: i) problemas de demanda no mercado consumidor, ou seja, em momentos de crise na Europa e Estados Unidos, a demanda por café se retrai; ii) a produção brasileira sempre crescente não respaldada por um aumento equivalente na demanda. Assim, além de momentos de crise causada por fatores externos, há uma tendência crônica à superprodução.

Estes momentos de crise que, por um lado, significam queda no preço internacional do café e, conseqüentemente, na renda em moeda estrangeira da cafeicultura e, por outro, significam desequilíbrios no balanço de pagamentos, eram, num primeiro momento, solucionados internamente através de desvalorizações cambiais, consagrando a fórmula de

"socialização dos prejuízos", concentração de renda e manutenção do nível interno de emprego²⁷. Mas a partir da constatação de que o problema da cafeicultura tinha contornos mais graves e, principalmente, da formação de importantes "grupos de pressão"²⁸ contrários às desvalorizações (além destas criarem problemas na administração do próprio Estado - com a necessidade de fazer frente ao seu déficit e ao pagamento do serviço da dívida externa), fazia-se necessário um novo esquema. São, a partir de 1906, adotados os esquemas de valorização do café e da Caixa de Conversão. Estes serão o ponto final (neste trabalho) e importante da internacionalização da estrutura produtiva brasileira. Para isto, porém, devemos fazer referência a outro pilar importante da evolução econômica nacional, a penetração do capital estrangeiro no Brasil.

Antes, porém, devemos fazer uma observação importante. Até este ponto concentramos a nossa atenção no "complexo cafeeiro" e centramos análise na economia da região Sudeste, especialmente, a paulista. E o resto do país?

27 FURTADO, Celso (1979), pgs. 161 a 167.

28 Dentre estes "grupos de pressão", cuja força cresce depois da Proclamação da República, destacam-se as classes médias e empresários ligados a outros setores que não a cafeicultura, industriais e grupos atrelados a empresas de serviços públicos, por exemplo. Mas uma das mais fortes pressões para a redução do uso dos mecanismos de desvalorização cambial era a dos credores internacionais, que conseguem impor suas demandas no Funding Loan de 1898.

A distribuição geográfica do desenvolvimento brasileiro no final do século XIX.

A economia cafeeira trouxe um desenvolvimento extremamente forte para a região Sudeste, mas a sua difusão pelo restante do território brasileiro não atinge os mesmos níveis.

Esta difusão pode se dar basicamente de duas maneiras: i) diretamente, através da geração de demandas atendidas por produções localizadas em outras regiões do país - aqui devemos ressaltar tanto a demanda da própria cafeicultura, como do "complexo cafeeiro" e da economia interna gerada por este complexo (demanda de assalariados, por exemplo); ii) indiretamente, através do governo federal (imperial e republicano), sendo que por este mecanismo os gastos governamentais efetuados em outras regiões (conferindo algum dinamismo a estas) eram garantidos basicamente por receitas auferidas a partir do "complexo cafeeiro".

Em relação ao primeiro mecanismo, apenas a região Sul auferiu benefícios significativos. "Encontrando um mercado dentro do país capaz de absorver seus excedentes de produção, alguns setores da economia de subsistência puderam expandir a faixa monetária de suas atividades produtivas."²⁹ Setores da pecuária, especialmente a gaúcha, produzindo charque e banha, colônias produtoras de vinhos e alimentos não perecíveis, além da produção madeireira, estimulada pela

²⁹ FURTADO, Celso (1979), pg. 144.

urbanização de cidades dos Estados/Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, receberam algum impulso, garantindo certo crescimento da renda desta região³⁰. Em relação ao Nordeste, apenas no início, em função das compras de escravos (e da elevação do seu preço), pôde-se observar alguma ligação direta. Na Amazônia praticamente nenhuma ligação pôde ser estabelecida.

Em relação ao segundo mecanismo, a avaliação parece mais difícil. Os principais investimentos governamentais no restante do país estão na já referida montagem da infraestrutura, que é basicamente feita a partir de garantias de juros ao capital investido nas empresas responsáveis por tais empreendimentos. Estas garantias foram bastante utilizadas e cobradas, podendo ter sido um componente no permanente déficit do governo.

A arrecadação governamental se baseava em tarifas alfandegárias sobre produtos importados, assim, na medida em que a capacidade para importar era dada pelo setor cafeeiro e grande parte das importações era por ele realizado, a base da receita do governo era obtida indiretamente a partir da expansão do setor cafeeiro. Também a cobertura do serviço da dívida externa, em parte contraída para financiar o déficit

 30 Segundo FURTADO, Celso (1979), pgs. 148 e 149, a região teve, na segunda metade do século XIX, uma taxa de crescimento anual per capita da ordem de 1%, para um crescimento anual de 3% da população (os números para a região Sudeste, centro nas palavras de Furtado, são 2,3% e 2,2% respectivamente). Logicamente que aqui também devem ser incluídos fatores como a exportação direta de produtos para o resto do mundo, especialmente charque, erva-mate e madeira.

público, era feita a partir das exportações de café, que garantia as divisas tanto para as importações como para o pagamento deste serviço. Mesmo percebendo a existência destes mecanismos indiretos, via gastos do governo, os seus efeitos são de difícil avaliação. Mas não nos parece que tenham sido altamente significativos, pois uma parte considerável destes gastos era efetuada na própria região Sudeste.

Desta maneira o efeito regional de difusão da economia cafeeira, apesar de existir e ter certa importância para o Sul do país, não parece ser muito considerável. Assim, o crescimento das outras regiões brasileiras continua fortemente dependente de suas capacidades de integração no mercado mundial. O Brasil permanecia exportando produtos tradicionais de sua pauta, tais como: açúcar, algodão, fumo (Nordeste) e charque (Sul). Estes produtos, a não ser em momentos passageiros, defrontavam-se com um mercado internacional extremamente desfavorável, com forte concorrência e preços pouco remuneradores.

A única exceção neste quadro foi a borracha amazônica. A partir da década de 1870, quando resolvida também para esta região a questão da mão de obra³¹, verificou-se uma

31 Para a produção de borracha foram utilizados trabalhadores livres. A grande massa de trabalhadores que fluiu para esta região localizava-se anteriormente na região Nordeste, estes fugindo da seca e das dificuldades econômicas desta região, foram atraídos pela "fortuna fácil" da borracha. Não devemos porém menosprezar o também grande afluxo de estrangeiros para a região da borracha, porém estes se dirigiram mais a atividades correlatas à borracha, não participando do processo de extração do látex em si. Sobre as atividades ligadas à borracha ver SANTOS, Roberto

vertiginosa ascensão desta atividade, puxada pela demanda britânica por borracha. Estima-se, porém, que, diferentemente do café, esta atividade não gerou grandes desenvolvimentos correlatos na região amazônica. Apesar de ter gerado um fluxo de renda extremamente elevado, praticamente toda esta renda era destinada ao exterior, na forma de importações. Os poucos desenvolvimentos ocorridos, como o comércio e a montagem de um sistema de transportes mais efetivo (basicamente modernização das linhas de navegação da Bacia Amazônica e a construção de pequenos ramos ferroviários, fortemente controlados por empresas estrangeiras), foram praticamente esquecidos quando se encerrou o "boom" da borracha.

A crise da borracha se dá pelo mesmo mecanismo das crises dos outros produtos brasileiros: falta de demanda para a borracha nacional, ou, no outro lado da moeda, preços inviáveis. Também neste caso a entrada de novos concorrentes, especialmente o Sudeste asiático, leva à desaceleração das atividades, que neste caso se dá no início da segunda década do século XX³².

História Econômica da Amazônia (1880 - 1920) São Paulo: T. A. Queiroz, 1980; PINTO, Nelson Prado A. Política da Borracha no Brasil: a Falência da Borracha no Brasil. São Paulo: HUCITEC/CORECON, 1984 ou DEAN, Warren A Luta Pela Borracha no Brasil. São Paulo: Nobel, 1989.

32 Não entraremos aqui na discussão acerca dos motivos que levaram à derrocada das atividades ligadas à borracha. Devemos apenas observar que os concorrentes asiáticos conseguem ganhos de produtividade muito grandes em função da transformação de uma atividade extrativa em uma atividade agrícola. DEAN, Warren (1989) levanta aspectos biológicos referentes a esta questão.

Percebemos assim que, a não ser em momentos especiais (às vezes bastante importantes, como é o caso da borracha), à exceção do café, o restante da economia nacional tem dificuldades bastante grandes para se desenvolver, sendo o efeito difusão da economia cafeeira restrito.

Passemos agora à interpretação referente à participação do capital estrangeiro na economia nacional.

O papel do capital estrangeiro: rápida visão sobre a historiografia tradicional.

Dentro da América do Sul, o Brasil sempre foi, rivalizando com a Argentina, um importante pólo receptor de inversões estrangeiras. No final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o volume de capital aqui aplicado aumenta consideravelmente, tanto pelo maior afluxo do sempre presente capital inglês, como pelo recrudescimento da entrada de capital de outras origens, especialmente francês e alemão.

A influência que este capital exerce sobre a economia brasileira sempre foi bastante controversa entre os nacionais. Podemos perceber isto pelas variadas posturas assumidas pelos diversos autores, ditos clássicos, da historiografia nacional em relação ao papel desempenhado pelos investimentos estrangeiros na economia brasileira.³³

33 Pode-se acompanhar estas interpretações pelo artigo de SAES, F. A. Marques de e SZMRECSÁNYI, Tamás "O Capital

No próprio período tratado por nós, a controvérsia era bastante acirrada, sendo bastante virulentas as reações contrárias à penetração deste elemento; talvez uma das posturas mais fortes desta reação à participação do capital estrangeiro na economia brasileira seja a de Alberto Torres³⁴, apesar de sua postura eminentemente agrarista.

Mais recentemente estas posturas contrárias ao capital estrangeiro vão se localizar na esquerda ortodoxa brasileira (evidentemente abandonando a defesa do agrarismo). Um dos mais claros pensamentos desta linha é o de Nelson Werneck Sodré. O capital estrangeiro é definido, em uma passagem valorativa, como sendo "mau", uma vez que ele "não se integra no sistema nacional, porque carrega para fora do país uma parcela considerável dos lucros do trabalho brasileiro, porque preenche as possibilidades de capitalização existentes, atirando-se a todas as oportunidades, fechando inteiramente o campo aos investimentos nacionais."³⁵

Este capital estrangeiro penetra na economia brasileira através dos empréstimos externos e de empresas, especialmente de serviços públicos. Numa análise mais fria,

Estrangeiro no Brasil. 1880 - 1930" in: Estudos Econômicos. vol 15, nº 2, maio/agosto 1985.

34 Ver por exemplo TORRES, Alberto O Problema Nacional Brasileiro. 3ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

35 SODRÉ, Nelson Werneck Introdução à Revolução Brasileira. 4ª ed. São Paulo: Livraria Editora de Ciências Humanas, 1978. pg 96.

o autor afirma que "o impulso renovador, com a economia cafeeira, surge da utilização de recursos nacionais puramente, mas o sócio externo participa, auferindo parte da renda em ascensão, entavando ou dificultando a sua acumulação interna."³⁶ O capital estrangeiro é, portanto, um entrave ao desenvolvimento econômico brasileiro, pois, de um lado, carrega para fora grande parte das nossas riquezas através dos juros e lucros repatriados e, de outro, mantém a estrutura produtiva colonial através das empresas de serviço público, ou seja, este capital se alia, no Brasil, com os setores retrógrados, coloniais (e mesmo feudais) da sociedade brasileira, dificultando o "desenvolvimento de uma burguesia impulsionadora dos empreendimentos capazes de alterar a fisionomia colonial do Brasil."³⁷

Caio Prado Jr., tendo a mesma matriz teórica de Nelson Werneck Sodré, também reconhece a importância do capital estrangeiro na economia nacional, sendo este "um dos elementos fundamentais do seu condicionamento"³⁸. Inicialmente ele reconhece que o "imperialismo atua como um poderoso fator de exploração da riqueza nacional" e, continua o autor, "não é outro seu objetivo que acarparar em

36 SODRÉ, Nelson Werneck História da Burguesia Brasileira. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976. pg. 106.

37 SODRÉ, Nelson Werneck (1978), pg. 52. Devemos ressaltar que, para este autor, a burguesia é composta sobretudo pelas classes industriais.

38 PRADO Jr, Caio História Econômica do Brasil. 32ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1985. pg. 270.

proveito próprio a mais valia do trabalho brasileiro a seu alcance"³⁹. Além disto o Brasil ocupa uma posição subordinada a nível mundial, sendo que os interesses próprios de sua população não decidem os rumos que a sociedade brasileira toma; estes são definidos pelos monopólios e grupos financeiros internacionais. Nas palavras de Caio Prado Jr., "a intervenção totalitária do imperialismo na economia brasileira desvirtua seu funcionamento, subordinando-a a fatores estranhos e impedindo sua estruturação normal na base das verdadeiras e profundas necessidades da população do país. O exemplo máximo disto se observa no papel que o imperialismo tem representado no sentido de manter a economia brasileira na função primária, que vem do seu passado colonial, de fornecedora de gêneros tropicais ao comércio internacional."⁴⁰

Outro aspecto levantado por este autor é a perturbação que o capital estrangeiro representa nas finanças nacionais, dado que as turbulências dos mercados monetários internacionais causam instabilidade na economia brasileira. Também são apontados os desequilíbrios causados pelas remessas de juros correspondentes aos investimentos estrangeiros aqui realizados, pois não há um aumento equivalente da capacidade produtiva do país que permita tais pagamentos.

39 PRADO Jr, Caio (1985), pg. 280.

40 PRADO Jr, Caio (1985), pg. 280.

A postura do autor ressalta, porém, o caráter contraditório do investimento estrangeiro, pois além de gerar os problemas acima mencionados, "encontramos nele um lastro positivo. Ele representou sem dúvida um grande estímulo para a vida econômica do país. Entrosando-a num sistema internacional altamente desenvolvido como é o do capitalismo contemporâneo, realizou necessariamente nela muitos dos seus progressos."⁴¹ Os progressos a que o autor se refere dizem respeito principalmente aos empreendimentos de infraestrutura mencionados anteriormente, além deles também as melhorias técnicas e o espírito de iniciativa são destacados como progressos que advêm em conjunto com a contribuição material do capital estrangeiro.

Deste modo conclui Caio Prado Jr.: "A evolução do imperialismo no Brasil (como no resto do mundo) é assim contraditória. Ao mesmo tempo que estrutura as atividades e energias do País, e lhe fornece elementos necessários ao seu desenvolvimento econômico, vai acumulando um passivo considerável e torna cada vez mais perturbadora e onerosa a sua ação. Mas também, favorecendo aquele progresso, acumula no Brasil os elementos com que o País conta e contará ainda mais no futuro, para a sua definitiva libertação. O imperialismo é uma suicida que marcha seguramente para a sua consumação."⁴²

Dentre os autores tradicionais de nossa historiografia

41 PRADO Jr, Caio (1985), pg. 282.

42 PRADO Jr, Caio (1985), pg. 283.

cabe ainda destacar o trabalho de Celso Furtado. Este autor não faz uma análise específica do papel desempenhado pelo capital estrangeiro na economia nacional, mas existem constantes referências a ele ao longo da obra. Inicialmente o autor destaca que uma grande parte dos investimentos estrangeiros é destinada a empresas do setor público com garantias de juros sobre o capital. A importância deste fato está menos nos serviços pagos a estes capitais ao longo do tempo e mais na sua rigidez em momentos de crise, o que contribui para reforçar a posição internacional dos países exportadores de capital nas etapas de depressão.⁴³ Este mesmo problema é ressaltado por Furtado em relação à parte do capital estrangeiro que entra no país na forma de empréstimos governamentais. Estes são contraídos pelo governo essencialmente para "defender o câmbio", desta forma "o aumento da importância relativa do serviço da dívida na despesa pública tornou mais e mais difícil ao governo financiar seus gastos com receitas correntes nas etapas de depressão."⁴⁴

Em relação ao aspecto levantado acima, Celso Furtado ainda faz uma importante colocação. Uma das maiores influências que têm estas penetrações de capital, especialmente as vinculadas a empresas de serviços públicos

43 FURTADO, Celso (1979), pg. 159. Furtado ressaltava que, na segunda metade do século XIX, o serviço dos capitais não correspondem a uma carga excessiva no Balanço de Pagamentos, mesmo porque o movimento de saída deste capital é menor que o de entrada de novos capitais.

44 FURTADO, Celso (1979), pg. 169.

sem garantias de juros expressas em ouro, eram as pressões políticas a que tais empreendimentos levavam no sentido de conter as depreciações cambiais.

Podemos também associar Celso Furtado às idéias desenvolvimentistas do pensamento cepalino. A partir destas, como afirmam Saes e Szmrecsányi, justifica-se a preocupação apenas com "as implicações financeiras da penetração do capital estrangeiro" de Celso Furtado, já que segundo esta linha de pensamento "o apelo a recursos externos constitui apenas uma necessidade transitória no 'processo' de desenvolvimento."⁴⁵ Ressalta-se assim a necessidade, apesar de transitória, do investimento estrangeiro que assume "funções específicas"⁴⁶ relacionadas i) ao saneamento dos problemas ligados ao desequilíbrio no balanço de pagamentos e ii) ao auxílio à poupança nacional para se fazer frente às importações necessárias ao processo de industrialização.

As idéias cepalinas podem ser confrontadas às posturas ligadas à chamada "Teoria da Dependência".⁴⁷ Aqui também se rejeita a idéia de que a atuação do capital estrangeiro mantém a economia nacional em seu estado colonial. A

45 SAES, F. A. Marques de e SZMRECSÁNYI, Tamás (1985), pg. 200.

46 Ver CAPUTO, Orlando e PIZARRO, Roberto Imperialismo, Dependência y Relaciones Económicas Internacionales. 2ª ed. Santiago do Chile: Cuadernos de estudios socio económicos - CESO/Universidad de Chile, 1972.

47 Nos referimos aqui basicamente ao trabalho de CARDOSO, Fernando Henrique e FALETTO, Enzo Dependência e Desenvolvimento na América Latina. Ensaio de Interpretação Sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

formação da economia brasileira com suas características industriais se dá dentro de uma sociedade de caráter dependente, onde o capital estrangeiro é um agente modernizador e um dos ramos da "grande teia" que são as relações de dependência, relações estas que condicionam o desenvolvimento brasileiro à economia mundial. Os interesses externos, apesar de não abandonarem as antigas formas de dominação ligadas à agro-exportação, atuam agora também sobre as novas forças ligadas ao mercado interno, isto é feito apoiado nas emergentes classes sociais urbanas.

Os trabalhos mais atuais que partem criticamente das bases teóricas colocados pela Cepal e pela Teoria da Dependência, analisam o desenvolvimento brasileiro em termos de sua evolução para o capitalismo, no qual o período aqui tratado é tido como de "transição". Dentre estes autores a posição em relação à importância do capital estrangeiro nesta fase é variada. Autores como João Manuel Cardoso de Mello⁴⁸ privilegiam os fatores internos, apontando o capital estrangeiro apenas como um "determinante em segunda instância" no desenvolvimento econômico brasileiro.

Já para Francisco de Oliveira⁴⁹, o capital estrangeiro assume certa importância na medida em que ele participa da

48 MELLO, João Manuel Cardoso de (1984).

49 OLIVEIRA, Francisco de "A emergência do modo de produção de mercadorias", In: FAUSTO, Boris (org) "O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e Economia, 1889 - 1930", In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.) História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III, Vol. 1. São Paulo: Difel, 1975.

intermediação comercial e financeira do setor agro-exportador. Deste modo este capital absorve parte importante do excedente gerado pela economia brasileira, além de atuar reiterando o seu caráter primário exportador. Outro aspecto importante ressaltado por este autor está na tendência ao desequilíbrio externo e na importância das desvalorizações cambiais brasileiras, tendências reforçadas pelo capital estrangeiro através dos empréstimos públicos.

Um último autor importante a ser destacado é Sergio Silva. Para o período que estamos examinando, a sua análise parte da perspectiva que a situação do capitalismo a nível mundial se caracteriza pelas exportações de capital, o importante é que nesta época "o desenvolvimento da produção capitalista realiza-se em escala mundial."⁵⁰ Enquanto o comércio internacional de mercadorias era o principal aspecto das relações econômicas internacionais, não havia modificação nas relações de produção das mercadorias então trocadas, mas "a partir da segunda metade do século XIX, o capital não se limita mais, ao nível internacional, à troca de produtos; ele se apropria da própria produção ao nível mundial."⁵¹ Deste modo, é clara a importante posição do capital estrangeiro no desenvolvimento do capitalismo no Brasil. Logicamente que este desenvolvimento se faz de maneira subordinada dentro da economia mundial, reforçando a posição do país na divisão internacional do trabalho.

⁵⁰ SILVA, Sergio (1976), pg. 24.

⁵¹ SILVA, Sergio (1976), pg. 25.

Para Sergio Silva, se é correta a afirmação que os países ditos receptores de capital são, na verdade, exportadores líquidos de capital, ela não explica as modificações do desenvolvimento do capitalismo no Brasil condicionadas pelo capital externo. Este, antes de ser entendido contabilmente, deve ser compreendido como uma relação de produção. Desta maneira, comentando sobre os empréstimos públicos, Sergio Silva indica o sentido do movimento de capital a nível mundial: "esses empréstimos serviram, direta ou indiretamente, para o financiamento da emigração massiva de trabalhadores - e, portanto, para a organização de um mercado de trabalho no Brasil -, para a construção de numerosas estradas de ferro, para a implementação de vários outros serviços públicos e industriais, tais como a eletricidade, o gás, os transportes urbanos etc., sem falar na própria construção e consolidação do Estado."⁵²

As formas de atuação do capital estrangeiro no Brasil

A presença de capital estrangeiro no país já se faz marcar desde o próprio momento de nossa autonomia. Neste instante assumimos as dívidas incorridas por Portugal junto a Inglaterra, que o primeiro alegava terem sido contraídas em favor da economia brasileira. Mas os empréstimos públicos

⁵² SILVA, Sergio (1976), pg. 28.

não pararam quando da Proclamação da Independência, na verdade, são uma constante na história brasileira. Inicialmente há a necessidade destes empréstimos para se financiar uma balança comercial deficitária e um déficit público em ascensão. Os empréstimos públicos se constituem na mais velha forma de penetração do capital estrangeiro na economia nacional, bem como, historicamente, na mais utilizada.

Até o momento em que o café torna a balança comercial superavitária, as condições de pagamento do serviço destes empréstimos são praticamente nulas. Porém, quando da reversão da situação, a dívida externa contraída já é bastante significativa, colocando-se sempre enormes problemas para se cumprir com os serviços desta dívida.

Mas esta não era a única forma pela qual o capital estrangeiro entrava no Brasil. Ao longo do século XIX e no início do XX, casas de comércio (especialmente exportação), empresas de serviços públicos, instituições bancárias e seguradoras, também são portas de entrada para este capital.

Fora da região dominada pela cafeicultura, os empreendimentos mais atrativos para o investimento estrangeiro são as concessionárias de serviços públicos, geralmente portos e ferrovias, quase sempre com garantia de juros. Em geral, tais empreendimentos tem uma lucratividade baixa, neste sentido estas cláusulas garantindo a remuneração do capital eram o chamariz para os capitalistas estrangeiros. Na verdade o capital vinculado a estas

empresas "parece se situar 'fora' da economia, ou seja, sem maior interesse em agir sobre ela para modificá-la."⁵³ O interesse é apenas financeiro: a garantia de juros do governo brasileiro ou a própria constituição da empresa.

Na região cafeeira também encontramos desde cedo empresas estrangeiras vinculadas a serviços públicos. A mais lucrativa destas empresas começa suas operações em 1858, a São Paulo Railway Co.⁵⁴ Mas a presença do capital estrangeiro não é o condicionante fundamental destes serviços na época; grande parte das ferrovias e outras empresas incorporadas em meados da segunda metade do século XIX estão vinculadas ao capital nacional, especialmente cafeeiro ou mercantil. Um dos locais em que as atividades estrangeiras se faziam mais evidentes eram as Casas de Exportação, que intermediavam as vendas do café.

É a partir dos anos 1890 e, especialmente, na década que antecede à deflagração da Primeira Guerra Mundial, que podemos verificar um maior afluxo de capital em direção à economia brasileira. Este capital continua procurando investimentos meramente financeiros, mas também observa-se uma intensificação do processo de penetração do capital na zona, antes dominada quase que essencialmente pelo "complexo cafeeiro".

53 SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 140.

54 Esta era a "empresa ferroviária mais lucrativa no Brasil ou em qualquer outro lugar da América Latina" RIPPY, J. Fred "A Century and a Quarter of British Investment in Brazil.", in Inter American Economic Affairs, vol. 6, nº 1, summer 1952, pg. 87.

Ampliam-se as Casas de Exportação dominadas por elementos externos. Além disto, este comércio busca uma maior aproximação com os fazendeiros, procurando afastar completamente a figura do comissário das atividades ligadas ao café. O ponto importante nesta progressão das Casas de Exportação foi a construção dos armazéns junto ao porto de Santos. Os armazéns são importantes na medida em que possibilitam, com a estocagem, uma maior liberdade na comercialização, facilitando a especulação com os preços do café e com as flutuações da taxa de câmbio.

Também os bancos e seguradoras estrangeiras têm um crescimento representativo, isto em função tanto da ampliação dos negócios com o café, como da liberação ocorrida com a República, que conferiu maior grau de autonomia aos Estados e Municípios (temos um forte movimento de contratação de empréstimos estaduais e municipais). Mas as empresas de serviços públicos foram as que mais causaram interesse para os estrangeiros. O domínio do capital estrangeiro inicia sua forte progressão em direção a estas empresas a partir do setor de energia elétrica, onde se vê a constituição das *Light's*. Este processo de avanço do capital estrangeiro sobre as grandes empresas de serviços públicos tem seu auge quando da atuação, nas duas primeiras décadas, da *Brazil Railway Co.*, que analisaremos adiante.

A permissividade deste processo de forte penetração das empresas estrangeiras está ligada "ao limite de acumulação do capital paulista, que não só deixa áreas livres de

investimento, mas principalmente passa a necessitar da entrada de capital estrangeiro para garantir sua reprodução."⁵⁵ Estes limites estão ligados ao rompimento da unidade do "complexo cafeeiro" e às dificuldades enfrentadas pelo centro deste complexo - a produção de café. Assim, as necessidades de desvalorização cambial, por exemplo, sustentam a rentabilidade em moeda nacional do capital aplicado na lavoura, mas deprimem a rentabilidade das ferrovias e outros empreendimentos, via aumento de custos. Deste modo a rentabilidade e, conseqüentemente, a acumulação do "complexo cafeeiro" se vê comprometida. Mais do que isto, as dificuldades na extensão das linhas férreas também comprometem a reprodução ampliada do capital aplicado aos cafezais. Faz-se assim possível, e até necessária, a penetração do capital estrangeiro em atividades próximas às lavouras cafeeiras. Este é outro dos aspectos da internacionalização das condições de produção da economia brasileira.

Um aspecto interessante a ser aqui ressaltado é o fato de que a desvalorização cambial acima mencionada tem parte de suas origens na já referida tendência ao desequilíbrio e esta "no que tem de mais permanente (a demanda por produtos importados referentes às novas atividades agora desenvolvidas na economia brasileira - ferrovias, por exemplo), representa o resultado da internacionalização da

⁵⁵ SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 156.

economia"⁵⁶. Ou seja, esta internacionalização provoca a continuidade do seu próprio processo.

Voltando ao governo brasileiro, este, além de continuar enfrentando problemas de déficit, vê os encargos da dívida externa se elevarem quando das desvalorizações cambiais, levando o governo brasileiro às beiras da inadimplência. Neste momento consegue-se um acordo - o *Funding Loan* de 1898. O acordo estabelecido obrigava o governo nacional a deixar de utilizar as desvalorizações. Mas para a manutenção de uma taxa de cambio estável, é necessária a vinda de mais capital estrangeiro para o Brasil. Aqui se mostra mais uma das "necessidades" impostas pela nossa economia em relação ao capital estrangeiro.

Ainda devemos destacar um último ponto, para se encerrar este panorama sobre a situação econômica brasileira, e o último argumento para a direção "internacionalizadora" de nossa economia. A partir de 1906, o Brasil adota uma política de valorização do café, através das compra de excedentes. Esta nova política ocorre em função da inviabilização da adoção de desvalorizações cambiais como política anti-cíclica de manutenção da renda do setor exportador. O interessante neste caso é a forma como se viabilizam os esquemas de valorização: as compras dos estoques são financiadas através de empréstimos externos. Temos mais um novo impulso para o estabelecimento

⁵⁶ Este aspecto é levantado por SAES, Flávio A. M. de (1986), pgs. 157 e 158.

de instituições financeiras e de empresas de comércio de capital estrangeiro nas franjas das lavouras cafeeiras.

Estes esquemas garantem a continuidade da lucratividade do setor cafeeiro, ao mesmo tempo em que este estabelece uma "ligação mais profunda com o capital estrangeiro na medida em que os empréstimos em moeda estrangeira apareciam como pressupostos para o próprio esquema de valorização."⁵⁷ Nas palavras de Sergio Silva, "a partir de então o desenvolvimento capitalista, assegurado pela 'valorização', é acompanhado por uma participação mais direta do capital estrangeiro. A partir da 'valorização', a realização da mais valia torna-se praticamente impossível sem o financiamento dos bancos estrangeiros. É nessa época que o capital estrangeiro se torna dominante ao nível da comercialização do café e as filiais dos bancos estrangeiros desenvolvem-se mais rapidamente."⁵⁸

⁵⁷ SAES, Flávio A. M. de (1986), pg. 167.

⁵⁸ SILVA, Sergio (1976), pgs. 61 e 62.

A "TELA"

PERCIVAL FARQUHAR

"Money never meant as much to him as it did to the tycoons and machine politicians he associated with. Farquhar, like Elihu Root, was close to business buccanera but he did not imitate their ways".
(Charles A. GAULD, sobre Percival FARQUHAR).

Antes de traçarmos a atuação da *Brazil Railway Co.* no Brasil seria interessante fazer uma breve retrospectiva da vida e dos outros negócios do seu presidente - Percival Farquhar. Afinal, esta empresa não passava de um dos ramos (talvez o maior) do chamado "Syndicato Farquhar"¹.

Percival Farquhar foi um personagem controverso na História do Brasil, e também entre seus contemporâneos franceses, americanos e ingleses. Para alguns não passava de um agente do imperialismo americano, um "polvo yankee" que queria sugar as nossas riquezas e por isso era "o homem mais impopular do Brasil, o mais atacado, o mais justamente acusado de pisar com seus pés os interesses gerais do país para servir as suas combinações suspeitas"; para outros era

1 O termo "Syndicato Farquhar" era frequentemente utilizado para se referir ao conjunto das empresas controladas por Farquhar. Na maioria das vezes este termo era usado por nacionalistas com sentido ofensivo. Também é o título de um panfleto do engenheiro Antero Freitas do Amaral que resume algumas das mais fortes posições nacionalistas contra o "syndicato": *Syndicato Farquhar. Força e Grandeza. Assalto e Conquista. Nacionalismo. Rio de Janeiro, 1915.*

um empreendedor ativo e perseverante, uma pessoa que procurou dar condições ao desenvolvimento econômico nacional, "era um homem empreendedor, interessado e promotor de várias empresas do país, conhecido dos grupos financeiros e cujo nome vale uma garantia pela maneira honesta e fiel por que se desempenha de seus compromissos"².

As reações a Farquhar e ao funcionamento do "seu sindicato" no Brasil ganharam, na sua época, fortes conotações nacionalistas ou "anti-imperialistas" e tiveram marcada influência na República Velha; dentre os principais críticos que assumiram tais posturas podemos destacar Salvador de Mendonça e, principalmente, Alberto Torres³. Mas as controvérsias acerca da atuação de Percival Farquhar não se resumiram às ações, que aqui descreveremos, ligadas à *Brazil Railway Co.*; um outro importante episódio atrelado a este homem que também causou polêmica é o caso da Itabira Iron e da exploração de minério de ferro nas décadas de 1920 e 1930.

² As citações são retiradas de FERREIRA, M.R., *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 1959, pg. 285. A primeira é atribuída a H. A. Bromberger, jornalista francês, especialista em assuntos econômicos e financeiros; a segunda a outro jornalista, desta vez brasileiro, e também professor de Português no Rio de Janeiro, Júlio Nogueira. Como diz o autor do livro, na página seguinte, "O jornalista francês refletia o pensamento de metade da opinião pública brasileira. Júlio Nogueira, exprimia a outra parte".

³ As críticas destes autores podem ser encontradas em: MENDONÇA, Salvador de *A Situação Internacional do Brasil*. Paris/Rio de Janeiro: Garnier, 1913; e TORRES, Alberto *O Problema Nacional Brasileiro*. 3ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. (a primeira edição, é de 1917).

Percival foi o segundo dos três filhos de uma próspera família 'quaker' americana que morava em York, no Estado da Pensilvânia*. Quando nasceu, em 19 de outubro de 1864, seu pai, Arthur Briggs Farquhar (1838 - 1925), já era um proeminente industrial americano. Este mudou-se da Filadélfia para York quando tinha 18 anos e aos 20 casou-se com Elizabeth Newsbold Jessop (1836 - 1930), a filha de um produtor de carvão e mercador norte-americano. Tornou-se rapidamente um industrial milionário produzindo máquinas e implementos agrícolas. Era bem conhecido tanto em Londres quanto em Nova York e chegou a frequentar todos os presidentes americanos de Lincoln a Hoover⁵.

Percival Farquhar fez seus primeiros estudos em uma escola presbiteriana da própria cidade de York, passando a fazer seus estudos superiores em Yale (Engenharia). Algum tempo depois, em 1885, cursou Direito na Columbia Law School. Trabalhou na empresa do pai, primeiro em York, depois em Nova York na companhia de exportações, da qual

4 A vida de Percival Farquhar aqui descrita baseia-se na sua biografia feita por Charles A. Gauld: *The Last Titan Percival Farquhar, American Entrepreneur in Latin America*. Stanford: Stanford University - Institute of Hispanic America and Luso Brazilian Studies, 1964. Esta biografia é bastante completa, mas seu objetivo é se contrapor às acusações nacionalistas sofridas por Farquhar. Paul Singer faz um resumo desta biografia em seu trabalho: "O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional", In: FAUSTO, Boris (org) "O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e Economia, 1889 - 1930", In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III, Vol. 1. São Paulo: Difel, 1975.

5 Arthur Farquhar chegou a escrever sua autobiografia em conjunto com Samuel Crowther: *The First Million the Hardest*. New York, 1922

tornou-se sócio. Passou algum tempo no escritório de advocacia de John R. Dos Passos e, entre 1887 e 1893, esteve envolvido entre os militares na *New York State Militia*.

Em todos os lugares em que esteve sempre procurou fazer bons contatos pessoais. Em Yale conheceu Edwin M. Herr (depois presidente da *Westinghouse*) e Williams W. Norris (depois vice presidente da *Allis-Chalmers*). Nas empresas do pai travou conhecimento com uma série de pessoas, o que veio a lhe ser útil posteriormente, quando atuou na América Latina. Manteve uma vida social intensa: recepções, festas, encontros, poker, etc. Conheceu gente de todo tipo: políticos, magnatas, especuladores, industriais, militares, etc. Através de algumas destas pessoas, envolveu-se com Samuel Thomas, poderoso homem de Wall Street, e seu advogado Calvin Brice, e por eles tornou-se presidente de uma companhia de carvão fadada ao fracasso.

Em política, era considerado, como seu pai, um democrata. Entre 1890 e 1892, esteve envolvido com Richard Croker e Hugh Grant⁶ e, através destes homens e da máquina eleitoral democrática de Tammany Hall, foi deputado estadual em Nova York. Em 1893 não foi muito feliz como especulador em Wall Street, mas neste mesmo ano associou-se a um de seus conhecidos das mesas de poker, o jornalista George Harvey, que o fez vice presidente da *Atlantic Coast Electric Railway Co.* e da *Staten Island Electric Railway Co.*. Temos aqui o primeiro forte contato de Farquhar com o tipo de trabalho

⁶ Este foi prefeito entre 1888 e 1892 de New York.

com que se tornaria um dos maiores empreendedores americanos na história da América Latina: as concessões públicas.

Uma boa oportunidade surgiu para Percival Farquhar, em 1898, com o fim da guerra hispano-americana e com a tomada de Cuba pelos americanos. Ali, depois de algumas manobras políticas junto com Harvey, com o advogado cubano Tiburcio P. Castañeda e mais o grupo de Fread Steak Pearson⁷, Farquhar conseguiu derrubar fortes concorrentes que se engalfinhavam pelas concessões públicas (como Sir William Van Horne e Roberto A. Smith, este ligado à *American Indies Co.*), obtendo as concessões do serviço de tramway de Havana e do abastecimento de energia elétrica da ilha. A partir de capital levantado no Canadá e em Paris⁸, foram constituídas as empresas *Havana Electric Co.* (onde Farquhar tem ações) e *Cuba Electric Co.* (da qual Farquhar é diretor).

Um ano depois Percival Farquhar, ainda em Cuba, se empenha em conseguir a concessão para a construção de uma estrada de ferro que ligaria as cidades de Santiago de Cuba e Santa Clara (esta já era ligada a Havana por uma estrada

7 Pearson era engenheiro ligado a *Metropolitan Street Railway Co.* de Manhattan e estava se associando a um grupo de financistas canadenses e, com eles, dominava os serviços de tramways e eletricidade na Cidade do México, bem como dos mesmos serviços da cidade de São Paulo no Brasil. A associação de Pearson com Farquhar mostrou-se bastante forte, pois permaneceu na maioria de suas investidas no Brasil.

8 A *Compagnie Internationale*, com sede em Paris, estava por

de ferro), perfazendo um total de 356 milhas⁹. A fim de ter maior facilidade na obtenção de capital, associa-se a William Van Horne, com quem já disputara a concessão de tramways e que tem como cartão de visita a construção da famosa *Canadian Pacific Railway* no norte do Canadá. Van Horne torna-se presidente da *Cuba Railway Co.*, a empresa é incorporada em 25 de abril de 1900 em Nova Jersey nos EUA, com capital de U\$ 8.000.000 (160 ações de U\$ 50.000 cada), conseguidos junto a 20 dos maiores capitalistas americanos¹⁰. Farquhar tornou-se assistente de Van Horne, com o salário de U\$ 10.000 por ano, além de ter ganho U\$ 100.000 em ações por serviços prestados. Segundo Gauld, a empresa foi bastante auxiliada pelo Governo Militar Americano de Cuba e pelo Secretário Americano para a Guerra, Elihu Root.¹¹

A construção da estrada de ferro custou à empresa mais do que o esperado, sendo assim necessário um aumento de capital da ordem de 40%, o que estatutariamente não era problema em virtude de uma cláusula nas ações que obrigava os acionistas a aceitarem tal aumento de capital: se não o

9 Um dos maiores rivais de Farquhar na obtenção da concessão foi A. G. Greenwood.

10 Dentre os quais se destacam o pai de Percival Farquhar, Arthur Farquhar, seu amigo Samuel Thomas, Thomas Fortune Ryan (*Morton Trust Co.*), William Whitney, Elkins, Widner (os quatro últimos pertencem à *American Indians Co.*), Jacob H. Schiff, W. Lanman Bull, E. J. Berwind, August Belmont, E. H. Harriman, Anthony Brandy (*Union Pacific Railway*), Grenville Dodge, Henry M. Flager e outros.

11 GAULD, C. (1964), pg. 29.

fizessem, eram obrigados a venderem sua participação. Foi o que fizeram, não sem fortes ressentimentos, alguns investidores americanos como T. F. Ryan, Widner e Elkins, que venderam suas ações a Robert Fleming do *Bank of Scotland* com sede em Londres. Este passou a deter o controle acionário da empresa e impôs G. Whigman na vice presidência. A estrada, para a qual já haviam gasto mais de U\$ 10.000.000, foi inaugurada ao final de 1902. Já surgia aqui uma das marcas das concessões negociadas pelo grupo de Farquhar: esta empresa também consegue, além dos direitos sobre a estrada de ferro propriamente dita, enormes quantidades de terras, a serem utilizadas em programas de colonização, agricultura ou criação.

Durante a construção da estrada de ferro em Cuba, Farquhar conhece Minor C. Keith, o todo poderoso da *United Fruit Co.* Apesar de algumas desavenças em Cuba¹², tornaram-se amigos e, juntamente com Van Horne, em 1903, associam-se a fim de completar a construção de uma estrada de ferro na Guatemala, entre a capital - Cidade da Guatemala - e Puerto Barrios na costa caribenha. Restava ainda a parte mais difícil da construção, a subida ao planalto onde se encontra a capital. Convencido por Keith, Farquhar vai a Guatemala encontrar-se com o presidente Manuel Estrada Cabrera, na

¹² Keith, apesar de ter se tornado acionista da *Cuba Railway Co.*, como presidente da *Cuba Central Railway Co.* (esta estrada fazia a ligação entre Havana e Santa Clara), tentou breçar a atuação da empresa a que estava ligado Farquhar, alegando que tinha exclusividade na construção de estradas de ferro no leste de Cuba.

condição de representante dos dois poderosos empreendedores americanos, e consegue não só uma vantajosa concessão, com garantia de juros, para estrada de ferro ligando a capital ao Atlântico, como também 168.000 acres de terras para a plantação de bananas. O contrato foi assinado em 12 de janeiro de 1904 e em 8 de junho incorporou-se, em New Jersey, a *Guatemala Railway Co.*¹³ O presidente era Minor Keith, Farquhar foi seu Vice presidente e Van Horne seu 'Chairman'. Segundo Gauld, devido ao desinteresse de Wall Street, o capital inicial da empresa (U\$ 7.500.000) foi conseguido em 1905 junto ao *Deutsche Bank* de Berlim. Em 1908 este banco deixou de financiar a estrada de ferro, a empresa foi socorrida em 1908 pelo mesmo banqueiro escocês, Robert Fleming. A empresa adquiriu ainda outras linhas na Guatemala¹⁴ e em El Salvador. A linha básica, restaurada e inaugurada com muita festa em 19 de janeiro de 1908, juntamente com as terras, eram a base para o império das bananas (e posteriormente do café) ligado a *United Fruit Co.* na Guatemala¹⁵.

13 Segundo J. P. Rippy na sua obra *Latin America and the Industrial Age*. 2ª ed. New York: G. P. Putman's Sons, (sd.), pg. 139, o contrato foi aprovado em 5.4.1904 e por ele a empresa estava obrigada a reconstruir e reequipar a ferrovia, além de terminar a construção da linha, em três anos e meio. Para isto, além das terras, estavam garantidos, por parte do governo federal, 5% de juros por 15 anos enquanto que a ferrovia era cedida por 99 anos.

14 Consolidaram-se as linhas da *Guatemala Railway Co.* com as da *Guatemala Central Railway*, dominada por Thomas Hubbard que também já era importante acionista da primeira. RIPPY, J. P. (sd.), pg 139.

15 Na América Central o grande poder da empresa estava em Costa Rica, a concorrência entre os dois países foi bastante

Segundo Gauld¹⁶, ao mesmo tempo em que se ocupava dos negócios com a Guatemala, Percival Farquhar recebe no início de 1904 um relatório, vindo dos agentes da empresa de seu pai no Brasil, referente à situação dos serviços de utilidade pública, em especial dos tramways, na capital federal brasileira - a cidade do Rio de Janeiro. Em uma de suas viagens de volta aos Estados Unidos, vindo da Guatemala, Farquhar faz uma parada na Cidade do México para se encontrar com F.S. Pearson, cujo grupo a esta altura já dominava a *Mexico Power & Light Co.* e a *São Paulo Tramway, Light & Power Co.* Farquhar procura convencê-lo a se associarem na tentativa de domínio dos serviços públicos da cidade do Rio de Janeiro, o que é aceito por Pearson. É desta forma que Farquhar volta suas atenções ao Brasil¹⁷.

Segundo o relatório recebido por ele, a cidade do Rio de Janeiro, àquela altura, possuía aproximadamente 200 milhas de linhas de tramways (eram quatro sistemas diferentes sem ligação entre elas: a linha do Jardim Botânico¹⁸, a de São Cristovão, a de Santa Teresa e a de

utilizada no jogo político travado para se conseguir as concessões.

16 GAULD, C. (1964), pg. 65.

17 Segundo GAULD, C. (1964), pg. 65, por esta época, Farquhar chegou a pensar em se envolver na eletrificação da cidade de Constantinopla, mas desistiu dado que o sultão turco Abdul Hamid II achava que a eletricidade era uma obra invisível do diabo.

18 Construída por Charles B. Greenough e Richard C. Shanon, foi inaugurada em 1892. Esta linha foi pioneira no serviço regular de tramways no Brasil

Vila Isabel¹⁹). O monopólio da iluminação pública e privada pertencia à *Société Anonyme du Gaz*, empresa belga que havia falido e cujo serviço mal havia começado. Por sua vez, a concessão para o desenvolvimento hidroelétrico do então Distrito Federal pertencia desde 1899 a William Reid. Em maio de 1904, Farquhar incorporou, em New Jersey, a *Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co.*, destinada a unificar as concessões de serviços públicos no Rio de Janeiro²⁰. A empresa contou de início com U\$ 5.000.000, sendo U\$3.000.000 vindos do grupo canadense, ao qual Pearson estava ligado, e U\$ 2.000.000 de William Van Horne e W. Lanham Bull. Através do *Canadian Bank of Commerce* de Toronto e de Alexander Mackenzie²¹, comprou-se o controle das linhas de tramway

19 Esta última de posse do *Deutsche Bank* desde 1899.

20 Esta é a versão relatada por Gauld, C. (1964), pg 66, que também é confirmada em outras fontes como no livro editado pelo Centro de Memória da Eletrificação no Brasil, intitulado *Panorama do Setor de Energia Elétrica no Brasil, Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988* (pg. 38). Porém esta mesma fonte também informa que a *Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co. Limited* fora posteriormente, em 9.6.1904, incorporada em Toronto, Canadá, pelo advogado canadense Alexandre Mackenzie, tendo por trás de si o grupo americano/canadense ligado a Pearson que já dominava a *São Paulo Tramway Light & Power Co.* A dúvida permanece, mas é provável que a incorporação de junho no Canadá seja a definitiva e absorva a de Farquhar. De qualquer modo, devemos ressaltar que a proeminência do grupo da *São Paulo Light* nos serviços da cidade do Rio de Janeiro é incontestável. Mas há dúvidas a cerca do real papel desempenhado por Farquhar na empresa carioca, que não deve ser tão destacado, pelo menos em termos administrativos, quanto o atribuído por Gauld.

21 Alexander Mackenzie era um advogado canadense e estava associado a Pearson desde 1899 na *São Paulo Tramway, Light & Power Co.* Cabe notar que dentro do grupo de Pearson em São Paulo estava também W. K. Billings.

possíveis no Brasil e também a concessão de Reid. Do outro lado do Atlântico, Farquhar, ao mesmo tempo que negociava, em Berlim, o financiamento da *Guatemala Railway Co.* com o *Deutsche Bank*, adquiria deste a linha de Vila Isabel; para isto teve que ficar também com a *Brasilianische Elektrizitätsgesellschaft*, que possuía o monopólio dos serviços de telefonia²². Em Bruxelas, Farquhar, Pearson e Walter Grow (advogado de Toronto, amigo de Mackenzie), com a ajuda do financista Alfred Loewenstein, conseguiram salvar a *Société Anonyme du Gaz* da falência e adquirir a empresa²³.

Nesta sua primeira intervenção em território brasileiro, o grupo de Percival Farquhar já se defrontou com uma forte oposição nacionalista na imprensa e entre políticos nacionais; neste caso o ponto central de disputa era a concessão do serviço hidrelétrico (comprado em 1905 de Reid) e a atuação da companhia de gás. A oposição era liderada por Candido Gaffré e Eduardo Guinle²⁴, que também disputavam as concessões e promoveram intensa campanha contra a *Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co.* Mas, com a intervenção do Departamento de Estado Norte Americano, através do embaixador David E. Thompson (que antes fora

22 Esta companhia deu origem à *Companhia Telefônica Brasileira*.

23 Na verdade adquiriu-se todo o capital da *Rio de Janeiro Gaz Co.* que detinha o capital da empresa belga que continuou mantendo sua personalidade jurídica. O grupo adquiriu também a *Estrada de Ferro do Corcovado*. (Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, pgs. 39 e 40).

24 Estes estavam ligados aos negócios da *Companhia Docas de Santos*, no Estado de São Paulo.

empreendedor ferroviário em Nebraska, nos EUA), as autoridades brasileiras (Rodrigues Alves - Presidente da República e Lauro Müller - Ministro da Indústria) deram ganho de causa à companhia americana, reconheceram seus direitos e assinaram o decreto que autorizava o funcionamento da empresa em território nacional (30/05/1905)²⁵.

A construção da central hidroelétrica em Ribeirão das Lages pôde então ser iniciada (dezembro de 1905); esteve, porém, ameaçada no ano de 1907 devido às dificuldades de se encontrar capital nos mercados monetários para a continuação dos trabalhos. Junto com Loewenstein e usando a *Société Generale de Paris* e a *Banque de Paris et Pays Bas*, Farquhar conseguiu, porém, levantar o capital necessário para a construção da usina, que foi inaugurada em fevereiro de 1908. Segundo o *Times* de Londres de 01/06/1907, a empresa, em 1906, teve um faturamento bruto da ordem de U\$ 5.575.000 e seu lucro fora de U\$ 1.565.000.²⁶

A partir de conversas com James Mitchell, que foi engenheiro chefe da companhia que atuava no Rio de Janeiro, Farquhar percebeu que praticamente a mesma tentativa, de abarcar os serviços de tramways e iluminação, poderia ser

 25 Se o papel de Farquhar não parece ter sido tão relevante para a empresa em termos administrativos, deve ser ressaltada a sua atuação como advogado da empresa, defendendo suas posições contra os reclamos do grupo Guinle e buscando apoio junto às autoridades americanas. (Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, pg. 41).

26 GAULD, C. (1964), pg. 80.

feita para a cidade de Salvador, na Bahia. Em 1905, Farquhar então organizou, em Portland, no estado do Maine (EUA), com A. Mackenzie e F. Pearson, a *Bahia Tramway, Light & Power Co.*. Esta companhia foi incorporada com U\$ 7.000.000, sendo 50% em ações e outros 50% em debêntures. Com este capital adquiriu-se uma linha de tramway na cidade baixa que pertencia aos alemães, a *Companhia Linha Circular de Carris da Bahia*, e também o controle da *Bahia Gas Co*²⁷. Através de Loewenstein também é conseguido o controle virtual da *Compagnie d'Eclairage de Bahia*, que possuía a concessão para iluminação do Estado da Bahia. Segundo o *Brazilian Yearbook: 1909*, de J. P. Wileman, a *Bahia Tramway, Light & Power Co.* remeteu ao estrangeiro, no ano de 1907, 56.000 libras, fora as 17.000 libras ganhas pela *Compagnie d'Eclairage de Bahia*, lembrando que esta empresa tinha Farquhar como presidente e F. Pearson, A. Mackenzie, Sir William Mackenzie e outros canadenses das empresas do Rio de Janeiro e São Paulo como diretores²⁸.

Aqui também a luta contra os Guinle e Gaffré foi acirrada, estes possuíam, em Salvador, algumas linhas de tramways, além de direitos para o aproveitamento hidroelétrico de algumas quedas d'água no Rio Paraguaçu²⁹. A

27 Esta companhia foi fundada em 1860 pelos britânicos com capital de 150.000 libras.

28 Referimo-nos aqui à *São Paulo Light & Power*, a qual não tinha ligações efetivas com Farquhar e à *Rio de Janeiro Tramway Light & Power*. GAULD, C. (1964), pg. 87.

29 As linhas de tramways eram a *Cia Trilhos Centrais* e a *Itapoaan Tram Co.* Quando os Guinle e Gaffré fundaram, em 1909, a *Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE)*, os

campanha contra o grupo de Farquhar, impulsionada pelos Guinle, foi, neste Estado, bastante virulenta, chegando a ocorrerem depredações de instalações da empresa após um incidente no trânsito; por vários anos a empresa procurou, sem sucesso, receber indenizações por suas perdas. Na verdade as autoridades baiana não se mostraram receptivas às reivindicações da empresa³⁰. Com dificuldades e sem apoio político, Farquhar decidiu, em 1913, vender a *Bahia Tramway, Light & Power Co.* à cidade de Salvador, cujo pagamento também se mostrou complicado, sendo necessária a intervenção de autoridades americanas para forçar a municipalidade a efetuar o pagamento completo.

Também em 1905, Farquhar volta seus olhos para o norte do Brasil, que ainda vivia a febre da borracha e onde enormes fortunas se faziam rapidamente. Farquhar adquire a concessão para a construção, uso e gozo do porto de Belém do Pará³¹. Em Portland, Maine, em 7 de setembro de 1906, praticamente ao mesmo tempo que a *Brazil Railway Co.*, direitos relacionados foram transferidos para esta empresa que também detinha algumas outras concessões nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

30 Em especial, Julio Brandão, Intendente Municipal de Salvador e J.J. Seabra, Governador do Estado da Bahia, os quais, segundo alguns jornais da época favoreciam o grupo Guinle. Comenta o *Correio da Manhã* de 17/9/1912 a respeito das atitudes do intendente: "Esse acanalhado proceder do Sr. Julio Brandão é um corolário do plano por elle assentado de obrigar a *Light* a abandonar os seus interesses na Bahia, transferindo-os aos Guinles". Republicado no *Diario Popular* de 19/9/1912. Para o caso do acidente ver GAULD, C. (1964), pg. 84.

31 A aquisição só foi formalizada pelo Governo Brasileiro em 18 de Abril de 1906, pelo decreto 5.978.

fundou-se a *Port of Pará Co.*, empresa que foi, com Farquhar a frente, uma espécie de holding das atividades do grupo na região Norte do Brasil e que desenvolveu suas atividades do mesmo modo e em concomitância com a *Brazil Railway Co.*³².

A seguir faremos uma pequena apresentação destas atividades no norte do Brasil - as aventuras amazônicas do grupo Farquhar, onde já poderemos começar a perceber a forma como Farquhar promoveu a maioria de seus empreendimentos no Brasil. Antes, porém, vejamos algumas conclusões desta fase em que Percival Farquhar se constitui como empreendedor. Pela trajetória até aqui descrita podemos perceber que:

Inicialmente, o ramo de atividade a que se prendeu Farquhar foi o de serviços de utilidade pública: eletricidade, iluminação, transporte urbano (tramways ou bondes), estradas de ferro, portos e outros. As concessões podem ser relativas à construção e instalação ou exploração de serviços, através de tarifas públicas. Com relação às concessões de estradas de ferro, tanto em Cuba quanto na Guatemala, elas incluíam direitos sobre grandes extensões de terra, o que não se irá modificar, como veremos, no Brasil.

Farquhar, inicialmente, ajudava a conseguir essas concessões. Uma vez adquirida a concessão, esta era a base

³² Entre a *Port of Pará Co.* e a *Brazil Railway Co.* não havia nenhum laço legal que as unisse. Desenvolveram atividades semelhantes, na mesma época e da mesma maneira. Mas as únicas ligações entre as companhias estavam em seus portfólios, onde se encontravam ações da *Madeira Mamoré Railway Co.* (elas dividiam o controle acionário desta empresa, como veremos a seguir), e no corpo principal das diretorias, que era formado pelo mesmo grupo.

para a incorporação das empresas. Em função dos trabalhos prestados à fundação da empresa e à obtenção das concessões, Farquhar e os outros obtêm participação acionária na empresa sem que tenham que aportar capital a ela, além de alcançarem postos importantes na sua direção. O próprio Farquhar passa a conseguir para si as concessões e a incorporar ele mesmo as empresas, sempre sem aportar capital. Acreditamos também que é a isto que se deve o fato das incorporações das empresas passar a ser feito em Portland, no Estado do Maine (EUA); pois, ao que parece, a legislação deste local permitia a constituição da empresa sem um ajuste de capital referente a esta incorporação.

O grupo principal ao qual Farquhar estava ligado era composto por: F. S. Pearson, Alexander Mackenzie e, eventualmente, W. Van Horne e Minor C. Keith. Conforme o empreendimento, outras pessoas se associavam a este grupo principal. Geralmente o grupo buscava se associar a advogados e políticos nativos, visando facilitar o trâmite das várias questões relativas às empresas junto aos governos, tais como a própria aquisição de concessões, legalização das empresas etc.

O financiamento para as empresas era obtido junto a grandes grupos financeiros. No início trabalhou, principalmente, com capitais americanos e canadenses. Podemos notar, no entanto, que o financiamento a partir de Wall Steet torna-se escasso. Segundo Gauld³³, Wall Street

³³ GAULD, C. (1964), pg. 53.

mostrou-se desinteressado por aplicações na América Latina, isto até depois da Primeira Guerra Mundial. Ao que parece, Farquhar não tinha muitas facilidades em conseguir capital norte-americano para seus financiamentos, sendo algumas vezes necessário recorrer a alguma figura conhecida e respeitada, como Van Horne, para obter seus financiamentos. Suas atividades nos Estados Unidos ainda não lhe conferiam crédito para cartadas muito altas como empreendedor; além do que, seu fracasso como especulador e os problemas havidos em Cuba com financistas norte americanos (no momento em que se exigiu aumento de capital para a ferrovia), não lhe facilitaram a obtenção de financiamentos através de Wall Street. Os problemas de Farquhar nos Estados Unidos podem também ser notados quando, em 1910, falhou na tentativa de montar um sistema ferroviário continental neste país. Os canadenses, apesar da forte ligação com F. S. Pearson devido aos bons empreendimentos nas cidades do México e São Paulo, também não acompanharam todos os empreendimentos do grupo, preferindo permanecer no mesmo tipo de operação em que já estavam envolvidos (eletricidade e tramways), mas sem expandirem seus negócios em outras áreas, mantendo sempre uma atitude bastante cautelosa. Desta maneira, o capital passou a ser obtido na Europa, com Fleming, em Londres; na Alemanha, junto ao *Deutsche Bank*; com a ajuda do belga Loewenstein e, na França, com a *Société Générale de Paris* e a *Banque de Paris et Pays Bas*.

Tanto em Cuba, como nos seus primeiros empreendimentos brasileiros, Farquhar sempre encontrou forte oposição nacionalista, dirigida principalmente pelos jornais, que muitas vezes expressavam insatisfações relacionadas a obtenção das concessões em que grupos aparentemente nacionais eram preteridos. É interessante notar que, as autoridades norte-americanas procuram atuar junto às autoridades brasileiras no sentido de resguardar os interesses das empresas às quais Farquhar estava ligado, mesmo quando o capital americano não está em jogo, mas apenas o domicílio da empresa e a nacionalidade de alguns dos seus mais altos diretores.

AS AVENTURAS AMAZÔNICAS

"O caminho está traçado e já em grande parte conquistado. Do norte ao sul, sentimos que um poder nos oprime e o juízo de um grupo poderoso não mais permite que, senhores de nossa casa, possamos livremente deliberar e agir sobre as coisas do nosso país" PARAENSE em O Estado de São Paulo de 26 de outubro de 1912

Tendo em vista as enormes possibilidades que, na primeira década do século XX, a região amazônica oferecia, não se pode considerar surpreendente a aquisição por parte do grupo de Farquhar, em 1905, da concessão para o porto de Belém do Pará. Mas, como chegou a concordar o próprio Farquhar, talvez parecesse uma insanidade investir, contagiado pela euforia do momento e pelas enormes perspectivas de lucro e poder, algo próximo a U\$ 70.000.000 ao longo de uma década.

A concessão para a construção e uso do porto de Belém foi conseguida através de W. L. Bull, que foi contactado por João Augusto Cavallero e um certo Schindler, então possuidores da concessão¹. Adquiriu-se a concessão mediante a transferência de algumas ações da nova companhia a ser incorporada. Farquhar mostrou-se bastante interessado por

1 GAULD, C. (1964), pg 90.

tal concessão na medida em que nela se incluía, por parte do Governo Federal, uma garantia de juros sobre o capital aplicado da ordem de 6%, além de uma taxa-ouro sobre importação de 2%.

Depois de reconhecida a aquisição e convencidos Pearson e Bull, incorpora-se a *Port of Pará Co.*, que, pelo decreto 6.283 de 20 de outubro de 1906, é autorizada a funcionar no Brasil². A empresa constituída não se destinava apenas aos trabalhos referentes ao porto de Belém. Mas já é constituída com o objetivo de se tornar uma holding que procuraria controlar todo o serviço de transporte da borracha na Amazônia, com planos para atuar também na produção deste produto e de outras matérias primas.

Na incorporação, esta empresa é autorizada a funcionar com capital acionário da ordem de U\$ 32.000.000, sendo porém emitidos apenas U\$ 23.500.000³. Mas uma parte ínfima deste total foi subscrito⁴, sendo que muitas destas ações foram entregues em função de serviços prestados ou de negociações

2 O reconhecimento da aquisição da concessão, bem como a autorização para a execução das obras foram feitos pelo decreto 5.978 de 18/4/1906. A companhia foi constituída em Portland, no dia 7 de setembro de 1906, com P. Farquhar como presidente.

3 Foram autorizadas as emissões de:
175.000 ações privilegiadas, não cumulativas de 6% a U\$ 100
150.000 ações ordinárias também a U\$ 100 cada.

Foram emitidas e cotadas na Bolsa de Paris:
105.000 ações privilegiadas ou U\$ 10.500.000
130.000 ações ordinárias ou U\$ 13.000.000

4 Note do Ministère des Finances: *Port of Pará - Certificat d'Organization et Statuts*. Paris: Imprimerie Choix, 1911. (Ministère des Finances. - Série B - carton 31.338).

com outros empreendedores. O seu capital operacional teve que ser levantado através de obrigações⁵⁰, emitidas pelo *National Trust Co.* de Toronto e pelo *Empire Trust Co.* de New York e capitalizadas através de bancos de Paris, Bruxelas e Londres. É a partir deste momento que Farquhar elege Paris como o seu centro financeiro e constitui uma forte ligação com Hector Legru da *Société Générale de Paris*. Na verdade houve uma divisão em duas grandes séries de obrigações lançadas: a primeira emitida através do *National Trust Co.* de Toronto de 3.600.000 libras em títulos de 50 anos a 5% (emitido todo o capital autorizado), lançadas principalmente em Paris, Londres e Bruxelas através de André Poniatowski (*Franco-American Bank*) e Robert Fleming (*Bank of Scotland*); e uma segunda série emitida pelo *Empire Trust Bank*, da ordem de 62.500.000 francos em títulos de 60 anos a 5% (emitido metade do capital autorizado), lançamento feito na Bolsa de Paris também em duas vezes ao longo do ano de 1911. Estes foram subscritos pela *Banque de l'Union Parisienne*, pela *Société Générale de Paris* e por *Stallerts & Loewenstein* de Bruxelas; seu preço de emissão foi cotado a 90,5%, ou seja, para um título cujo valor de face era 500 francos eram arrecadados 452,50 francos, a fora as comissões contratadas.

⁵⁰ O que só é conseguido após a aprovação, por parte do governo brasileiro, dos planos e do contrato de construção que é assinado com *S. Pearson & Sons Co.*, a companhia de construção de portos de Lord Cowday.

Desta maneira, a *Port of Para Co.*, com Farquhar a frente⁶, se lança em seu projeto de domínio dos meios de transportes da região. Já em 1907 adquiriu-se a concessão para a construção da famosa estrada de ferro Madeira-Mamoré e uma empresa foi constituída para administrar a construção e a utilização da ferrovia - a *Madeira Mamoré Railway Co.*. A *Port of Pará Co.* possuía 50% das ações desta empresa, além de, ao longo dos anos, ser responsável por parte das obrigações desta companhia⁷. A estrada de ferro, localizada no atual Estado de Rondônia, próximo ao Estado do Acre, poder-se-ia transformar em importante escoadouro de borracha boliviana e brasileira produzida naquela região, ou trazida até lá pelos rios Mamoré, Guaporé, Beni, Jaci Paraná e Abunã.

As obras de melhorias no porto de Belém foram inauguradas em 30 de abril de 1912. O maior problema deste

6 Os outros componentes da diretoria eram: Vice presidente no Pará: Antonio Lavandeyra, engenheiro cubano - americano, que ajudou a construir o porto de Manaus); Vice presidente em Paris: Etienne Chauvy; Vice presidente em New York: Theodore C. Hall; Administradores gerais no Pará: M.J. Guerin e T. B. Southgate; Engenheiro chefe em Paris: Edoard Quellennec; Diretor e contador em Londres: B. H. Binder (nos anos 50 será presidente da *Brazil Railway Co.*); Diretor em New York: Rodney D. Chipp; Diretor em Paris: Dewey Brown; Procurador principal em Chicago: Bradley W. Palmer; Advogado em Londres: Granville Tyser; Representante no Rio de Janeiro: Carlos Sampaio; Outros diretores: H. Malcolm Hubbarde e R. C. Sanceau em Londres; André Poniatovski em Paris e F. S. Pearson em New York.

7 Faremos adiante uma análise um pouco mais detida sobre a *Madeira Mamoré Railway*, dado que os outros 50% do capital acionário e também parte das obrigações da companhia pertenciam a *Brazil Railway Co.*

porto, porém, era a concorrência do porto de Manaus⁸. Este vinha alcançando elevado movimento e, em relação ao porto de Belém, passava a ter a preferência dos usuários em função da taxa de importação de 2% cobrada em Belém e não existente em Manaus. É devido a esta concorrência que a *Port of Pará Co.* houve por bem não mais reivindicar esta tarifa⁹.

Para trazer a borracha, tanto aquela vinda da estrada de ferro perto do Acre, quanto vinda das mais diversas regiões amazônicas, para os portos de Belém e Manaus, utilizava-se a navegação do rio Amazonas e seus afluentes. Após o pioneirismo de Visconde de Mauá, em 1872 foi fundada, por um grupo inglês, a *Amazon River Steam Navigation Co.* que controlou grande parte da navegação na bacia do Amazonas, mas que entrou em liquidação em 1910 e foi comprada pela *Amazon River Steam Navigation Co. (1911)*¹⁰. Por volta de 1910, o grupo de Farquhar funda a *Companhia de Navegação do Amazonas*, que é mantida dependente financeiramente da *Port of Pará Co.* O grupo comprou a *Amazon River Steam Navigation Co.* por aproximadamente 580.000 libras em ações e obrigações e, no final de 1913, também adquiriu a totalidade das ações da *Amazon River Steam Navigation Co. (1911)* por 130.000

8 Sobre a concorrência entre os dois portos e, mais precisamente, entre as duas cidades, ver artigo de Barbara Weinstein "Pará 'versus' Amazonas" In: *Estudos Econômicos*, vol. 15, nº 2, 1985.

9 O direito foi suspenso pelo decreto 8.045 de 2 de junho de 1910

10 Empresa constituída em Londres em 25.7.1911 com 300.000 libras de capital acionário e ligada ao *Anglo-Brazilian-Bolivia Syndicate* de M. Booth.

libras¹¹. A não ser por outras pequenas companhias localizadas e barcos individuais, a Companhia de Navegação do Amazonas possui um quase monopólio dos serviços de navegação no rio Amazonas e principais afluentes, exercendo, segundo Antero do Amaral, uma acirrada guerra de tarifas, procurando levar esses pequenos concorrentes remanescentes à falência, forçando-os a venderem seus barcos e instalações.

Mas não era apenas nos transportes que atuava o grupo da Port of Pará Co., a companhia também obteve 2.400 acres de terra (Vale dos Cães e Miramar) para a instalação de um estaleiro, de fundições, armazéns e reservatórios para carvão e óleo. Mas o principal está em uma lei de 6 de novembro de 1911 que permitiu a concessão de uma área de aproximadamente 60.000 Km², área que hoje corresponde a praticamente metade do atual Estado do Amapá. Esta concessão foi objeto de controvérsia no Congresso Nacional, através de João Pandiá Calógeras, Maurício de Lacerda e do senador Alfredo Ellis, e de alguns jornais nacionalistas. Porém, como afirmou um autor anônimo, que se auto intitulava "Paraense": "implantamos em nosso território um estado americano, com o único protesto dos índios que lá viviam, cujos chefes vieram ao Pará reclamar das autoridades estaduais a sua expulsão das terras que lhes pertenciam."¹²

11 Rapport sur la situation générale de l'Amazon River Steam Co. (1911). (Archives Nationales - Série 65 AQ - sub-série F - carton 47.)

12 O Estado de São Paulo de 26/10/1912.

Para a utilização da concessão, duas empresas, também vinculadas a *Port of Pará Co.*, foram constituídas: a *Amazon Development Co.* e a *Amazon Land & Colonization Co.*, responsáveis pela implementação de projetos imobiliários, colonizadores, e de pecuária e agricultura (hevea, juta e arroz). No entanto, por volta de 1914, a concessão foi devolvida e estes projetos acabaram por não sair do papel, pois foram atingidos, assim como todo o projeto da *Port of Pará Co.*, pela 'débâcle' do ciclo da borracha amazônica que já havia se iniciado por volta do final do ano de 1910 e que eclode em 1912.

A crise nas exportações de borracha na Amazônia repercutiram com bastante força sobre os negócios da *Port of Pará Co.* e subsidiárias. Além dos projetos relativos à terra terem que ser abandonados, a rentabilidade do porto, da companhia de navegação e da estrada de ferro Madeira Mamoré declinaram vertiginosamente, pois estavam totalmente ligadas às exportações de látex. Mesmo a tarifa-ouro que fora anteriormente dispensada volta, em 15 de outubro de 1913, a ser cobrada. Através dela pode se ver claramente os efeitos da crise sobre uma parte dos rendimentos operacionais do porto de Belém:

Receitas obtidas pelo Porto de Belém a partir da taxa ouro sobre importações	
1907	107.000 libras
1908	103.000 libras
1909	124.000 libras
1910	78.000 libras*
1914	42.000 libras

Fonte: Gauld, C.A. 1964.

* O ano de 1910 refere-se apenas aos meses de janeiro a junho, quando a tarifa foi suspensa, só sendo retomada ao final de 1913.

Percebe-se que, quando voltou a vigorar, a arrecadação diminuiu em praticamente 66%, mostrando queda no movimento monetário do porto e diminuição no faturamento do mesmo, passando a ser necessário fazer valer a cláusula de garantia de juros, recorrendo, assim, ao governo, para sustentar as receitas:

Pagamentos do Governo brasileiro referentes a garantia de juros: (em 31/12)	
1907	10.691 libras sobre 407.000 libras de capital
1908	57.000 libras sobre 940.000 libras de capital
1909	69.000 libras sobre 1.814.000 libras de capital
1910	76.000 libras sobre 3.360.000 libras de capital
1911	119.000 libras sobre 5.237.000 libras de capital
1912	149.000 libras sobre 6.700.000 libras de capital
1914	461.000 libras sobre 6.700.000 libras de capital

Fonte: Gauld, C.A. (1964).

Não foram obtidos dados para o ano de 1913.

Pode-se supor que os rendimentos da companhia de navegação também se mantiveram bastante baixos em função da falta de produtos para transporte. Para a *Madeira Mamoré Railway Co.* o mesmo pode ser suposto. Aqui há um porém que observaremos mais adiante: são os direitos reclamados pela empresa junto ao governo brasileiro, referentes a despesas adicionais na construção da estrada de ferro. Observa-se, deste modo, que a situação da empresa, em termos operacionais, não era muito alvissareira, sendo necessário recorrer ao governo brasileiro para garantir os rendimentos e ser possível cumprir com seus deveres financeiros. As tentativas do grupo em conseguir mais capital através do lançamento de obrigações nos mercados europeus se viam cada vez mais complicadas e maiores exigências eram feitas¹³.

As empresas estavam às portas da crise quando, através da justiça americana, é nomeado um 'receiver' para a administração da empresa a fim de estudar uma forma de reverter esta situação¹⁴. Este procura manter a estrutura geral das empresas, propondo uma moratória aos detentores de obrigações, uma atuação mais forte em relação ao Governo Brasileiro, bem como a necessidade de se conseguir mais

13 Por exemplo, a cotação, em 1913, para o lançamento do restante da segunda série de obrigações caiu para 86%. (Prospectus da companhia, sd. MF - B 31.338)

14 Na verdade este receiver atuou ao mesmo tempo na *Brazil Railway Co.* que também vivia seu momento de crise. Cabe notar que A. Mackenzie fez parte da comissão que estudou uma solução para esta empresa.

capital. A obtenção de capital adicional mostrou-se impossível, e as negociações com os credores europeus (principalmente franceses) também se mostraram bastante complicadas. O Governo Brasileiro por um lado, em 1918, pagou à *Port of Pará Co.* a quantia de 46.500.000 francos (68% em espécie e 32% em títulos a 5% do funding de 1914) referente a despesas com a construção do porto, mas, por outro lado, passa a não mais efetuar o pagamento referente às garantias de juros, vindo a suspender definitivamente seu pagamento em 1921¹⁵.

Depois de algum tempo em negociações com seus credores, e de não pagamento dos juros contratados¹⁶, um acerto de contas foi realizado em 1920. Observe-se que durante este período foi provocado um desabono das obrigações da empresa no mercado francês¹⁷. Mas em 1922, mesmo existindo várias propostas para um acerto mais geral, foi decretada moratória para o pagamento das obrigações, o que provocou forte reação na Europa, chegando um grupo de credores a conseguir a decretação da falência da empresa na justiça francesa, a qual não foi aceita pelo governo brasileiro.

15 Esta suspensão foi alvo de acirrada batalha jurídica entre o governo e a empresa.

16 Segundo um *Comentaire*, datado de 11.6.1918, do *Office Nationale des Valeurs Monétaires* (Ministère des Affaires Étrangères - Série Amérique: Brésil - vol. 69), a empresa devia até julho de 1918 a quantia de 40.000.000 francos em coupons e obrigações vencidas.

17 Carte do Ministère des Finances ao Syndicat de la Cie. des Agents de Change de 15.11.1917. (MF - B 31.338)

Por algum tempo, Farquhar permaneceu na presidência da empresa e esta manteve seus domínios. Apesar de não sabermos precisar quando¹⁰, sabe-se que Farquhar passou a presidência para De Decker, que manteve a maioria das empresas, sendo o porto e a companhia de navegação encampadas pelo Governo Federal apenas em 1940.

¹⁰ Segundo GAULD, C. (1964), pg. 118, Farquhar teria ficado na presidência até o início dos anos 30, já uma Carte da *Association Nationale des Porteurs de Fonds et Valeurs Mobiliers*, datada de 11.8.1922 e endereçada ao *Ministère des Affairs Etrangères* (MAE - Série Amérique: Brésil, vol. 68), indica o Sr. De Decker na presidência da companhia e um pedido de apoio governamental a ele.

A FORMAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY COMPANY

O sonho de uma ferrovia panamericana

O sonho de construir um sistema ferroviário que abarcasse todas as três Américas foi acalentado durante algumas décadas, entre a segunda metade do século XIX e o início do XX. Pode-se marcar o início deste sonho em 1866, quando, o então cônsul americano em Buenos Aires, Hinton Rowan Helper, retornava a Washington depois de quatro anos de serviço diplomático. Ao que parece, durante esta viagem, o cônsul, acometido de fortes náuseas, teria imaginado uma estrada de ferro que pudesse levá-lo de Buenos Aires aos Estados Unidos sem tanto sofrimento¹.

Na década seguinte, H. Helper se tornou o maior incentivador e divulgador dos estudos referentes à idéia de unir todo o continente americano através de uma ferrovia, chegando mesmo a patrocinar um concurso sobre o tema (cujos trabalhos vencedores foram publicados sob o título *The Three Americas Railways*), além dele próprio publicar vários trabalhos relacionados a esta questão, como *Oddments of Andean Diplomacy and Other Oddments*, e tentar convencer importantes personalidades dos países americanos da

¹ Este episódio irônico encontra-se no trabalho de BROWN, Robert (1979), pg. 7. As idéias acerca da constituição de uma ferrovia que unisse as Américas estão também baseadas no artigo de John Caruso "The Pan American Railway", In: *Hispanic American Historical Review*. Vol. 31, nº 4, novembro, 1951.

relevância de tal empreendimento, tendo inclusive conversado sobre o assunto com D. Pedro II^o. Outros diplomatas americanos, que atuaram na América do Sul, como Francis Thomas (embaixador no Perú) e J. T. Root (embaixador no Chile), também advogaram projetos semelhantes no início da década de 1870.

A idéia teve certa acolhida favorável nos EUA, pois "neste momento em que a construção de ferrovias avançava no ritmo mais intenso da história americana, houve consenso em relação ao papel que estas desempenhavam no desenvolvimento de um país." Além do que existia o "desejo de alguns círculos nos Estados Unidos de romper com o predomínio europeu nos mercados latino-americanos, que em muito se devia ao controle da Inglaterra sobre as rotas marítimas, usando como instrumento a construção da ferrovia Panamericana"².

Em 1889, por ocasião da Primeira Conferência Panamericana em Washington, o tema foi levantado e, sob influência de outro ferrenho defensor da causa, Henry Gassaway Davis, a conferência adotou uma resolução defendendo a construção de uma estrada de ferro entre as principais cidades das três Américas, requerendo o incentivo das nações americanas para a execução do projeto e propondo a constituição de uma comissão internacional de engenheiros para estudar as possibilidades desta construção. Em abril de

2 CARUSO, J. (1951), pg. 609.

3 BROWN, R. (1979), pg. 9.

1890, o presidente americano, Benjamin Harrison, manda ao Congresso deste país uma resolução, aprovada por este, na qual se fazia estabelecer a comissão de engenheiros com um crédito inicial de U\$ 65.000, além de designar membros do exército e da marinha americana para participar dos estudos.

Esta comissão desenvolveu alguns estudos nas três Américas e publicou entre 1895 e 1899 os seus resultados, propondo uma estrada de ferro que partisse de Ayatala, na fronteira entre o México e a Guatemala, e que cruzaria toda a América Central seguindo pela Colômbia e Equador até Quito. Deste ponto dirigir-se-ia a Cuzco, atravessando a Cordilheira Andina e indo terminar em La Quiaca, na fronteira da Bolívia com a Argentina. Neste trajeto, em geral, procurava-se aproveitar as ferrovias já existentes nos países americanos. Para estes estudos foram gastos aproximadamente U\$ 300.000, tendo o Brasil contribuído com U\$ 30.000, e os Estados Unidos com praticamente todo o restante (U\$ 260.000)⁴, o que demonstrava ainda certo interesse americano pelo assunto.

Apesar de quando da Segunda Conferência Panamericana, em 1901 na Cidade do México, ter se recomendado a instalação de um comitê permanente para tratar do assunto, e dos esforços empreendidos por Charles M. Pepper para se conseguir apoio ao projeto, já se percebia que tal empreendimento dificilmente passaria dos primeiros estudos

⁴ CARUSO, J. (1951), pg. 619.

então realizados, pois a maioria dos países latino americanos não demonstrava o mínimo interesse pelo assunto, principalmente no momento de se acertar as contas ou de se efetivar algum tipo de construção. As novas obras ferroviárias que estavam sendo executadas nos diversos países procuravam solucionar problemas internos a eles e não necessariamente se encaixavam na rota projetada. De seu lado os Estados Unidos, apesar de algum interesse no início e da possibilidade de expandir seus negócios com o restante da América, abandonaram a idéia em função das próprias dificuldades do projeto e da impossibilidade de arcar sozinho com um empreendimento de tal envergadura. Além do que seus interesses geoestratégicos começavam a se voltar para a construção do Canal do Panamá.

Na Terceira Conferência Panamericana, em 1906 no Rio de Janeiro, o assunto também foi levantado e rediscutido, procurando se encorajar os países americanos a construir suas linhas ao longo das rotas propostas, sendo que a construção e a operação destas linhas deveriam ser incentivadas por meio de concessões de terra, subvenções, garantias de juros para o capital aplicado ou ainda isenção de taxas para os equipamentos e o material ferroviário. Estas discussões ocorreram em muitas das reuniões seguintes, mas "a ferrovia panamericana permaneceu como um sonho de alguns diplomatas e engenheiros românticos, sem que houvesse

evidência de que cinquenta anos de atividades se materializassem na construção de apenas um quilômetro"⁵.

O que parecia evidente, na época da Conferência no Brasil, é que a formação de uma ferrovia panamericana única, projetada, construída e organizada por um órgão central apenas era impraticável⁶. Mas o que se mostrava mais plausível era a possibilidade de se conglomerar sistemas regionais de integração. Este tipo de interesse fica evidente para a América Central, com a perspectiva de se integrar os EUA e o México (cuja rede ferroviária já se encontrava bastante adiantada, chegando perto da fronteira com a Guatemala) com a região do Canal do Panamá. Nesta direção é que apontava Theodore Paschke em seu panfleto *Our Duty Toward Central America* e também é neste sentido que apontava a formação da *Brazil Railway Company*, para atuar do outro lado do continente americano.

Um sistema ferroviário unificado no sul do Brasil

Também no Brasil de meados do século XIX, acalentaram-se os sonhos de um sistema de transporte unificado. Foram várias as pessoas que imaginaram planos para a integração nacional a partir dos meios de comunicação, principalmente

⁵ BROWN, R. (1979), pg. 10.

⁶ Esta percepção diz respeito principalmente aos homens de negócios e às altas cúpulas governamentais, porém o assunto não deixou de ainda ser discutido por bastante tempo.

engenheiros, entre eles podemos destacar Eduardo José de Moraes, Ramos de Queiroz, Honório Bicalho, Oliveira Bulhões e André Rebouças - que concebera um plano não só para o Brasil, mas integrando o país ao restante da América do Sul. Muitos destes planos e autores eram representantes de uma visão republicana modernizadora (mesmo que conservadora), onde as ferrovias representavam a efetiva possibilidade de os aplacar enormes vazios geográficos e tecnológicos de uma nação que então ingressava no mundo civilizado.⁷

Porém, estes planos, como afirma Fernando de Azevedo, "podiam ser, e eram quase todos, engenhosos, traçados alguns por mãos de mestres, mas inexecutáveis, irreais, destinados a brilhar no papel e incapazes de adaptar-se à situação econômica e financeira do país, sem fontes de renda para acudir às imensas despesas em que importaria sua execução. (...) nenhum de seus planos se impôs bastante, na época, para ser adotado e entrar em execução. Não somente pelo que tinham de ambicioso, de utópico, de inexecutável, mas também, e sobretudo, pelas divergências na apreciação puramente técnica do problema e de suas soluções e pela, já então, desabusada e contínua interferência da política na indústria ferroviária"⁸.

7 FOOT HARDMAN, Francisco Trem Fantasma : A Modernidade na Selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. pgs 107 e 108. Nesta linha do pensamento brasileiro de então podemos igualmente apontar Euclides da Cunha que também se mostrava preocupado com o atraso ferroviário brasileiro, principalmente em relação à Argentina; ver o artigo "Viação Sul-Americana" in *A Margem da História*. Porto: Lello, 1946.

8 AZEVEDO, Fernando de Um Trem Corre Para o Oeste. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950. pgs. 60 a 62.

De modo que o sistema ferroviário brasileiro era bastante fragmentário, construído, em sua grande parte, sem atender a nenhum planejamento global. As estradas de ferro construídas no Brasil, ainda seguindo Fernando de Azevedo, foram "impelidas inicialmente em várias direções, mais ou menos sobre rotas antigas, para atender a necessidades e perspectivas econômicas e à distribuição da população, e desenvolvidas à mercê das atrações marítimas, o caráter fragmentário de nossas ferrovias teria de acentuar-se sob a pressão de outros fatores, como o desnível econômico das províncias e os interesses políticos e regionais que concorreram antes para desarticular do que para integrar os vários sistemas de comunicações ferroviárias. A enorme extensão territorial, a resistência e, às vezes, a quase impenetrabilidade da estrutura geográfica (...); a atração dos velhos roteiros das bandeiras (...) consagrados, por uma tradição secular; a variedade de níveis econômicos, de uma para outra região, e a situação financeira das províncias (...); a guerra do Paraguai (...) com todas as suas duríssimas conseqüências para o país, tendiam a fazer estalar todos planos em que se cuidasse enquadrar o sistema ferroviário em formação. Este tinha de forçosamente organizar-se aos pedaços, fragmentariamente, resistindo a todas as tentativas que fizesse a engenharia nacional, para submetê-lo, no seu desenvolvimento, às linhas rígidas de planos ideais que não correspondiam ou se antecipavam em

demasia ao estágio de evolução econômica do país. A exportação de matéria prima era e tinha que ser, nessa fase da economia nacional, a maior preocupação do Estado ao qual impelia, nas primeiras iniciativas, a necessidade de curtos caminhos de ferro, ligando diretamente os centros produtores ao porto de embarque (E. F. Central do Brasil, S. Paulo Railway, Leopoldina, etc.) ou de estradas lançadas em profundidade para atingir mais longe os centros de produção (Mogiana, Paulista, em S. Paulo) ou destinadas a promover a colonização e o desenvolvimento econômico de regiões férteis; já conquistadas à civilização pelos pioneiros e desbravadores de terras. Estradas 'buscadoras de matérias primas para os portos do Atlântico', ou linhas de penetração, na direção sul e oeste, formavam a base de um sistema que se construía aos pedaços, sem planos gerais, mas sob os imperativos da economia nacional"⁹.

Os Estados no sul do Brasil eram conectados principalmente através dos portos, poucas eram as ligações ferroviárias entre estes Estados e muito menos existia coordenação entre as administrações das respectivas linhas, que procuravam atender essencialmente a interesses locais. Mas a possibilidade de se "consolidar estas linhas em um sistema compreensivo"¹⁰ e de se criar um complexo ferroviário totalmente interconectado no sul do Brasil, que poderia ser estendido por grande parte da América do Sul,

⁹ AZEVEDO, F. (1950), pgs. 80 a 82.

¹⁰ HANSON, S. (1936), pg. 315.

através da Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e até o Chile, ligando os dois Oceanos, é vislumbrado pelo grupo de Percival Farquhar em 1905.

Nas palavras do próprio Farquhar quando questionado sobre como tivera interesse pelas estradas de ferro e portos no Brasil disse: "Em 1905, eu fui imediatamente tocado pelo gigantesco, desconexo e caótico esqueleto ferroviário. Eu soube no Rio e em São Paulo que o sul do Brasil possuía um excelente clima. Todos me asseguravam que era extremamente fértil, apenas esperando os trilhos para atrair hordas de camponeses europeus em busca de terra. (...) Eu soube que o Brasil tinha apenas 17.242 Km de estradas de ferro de cinco bitolas diferentes e portanto impossível de se interconectar. Eu notei a caótica variedade das locomotivas e equipamentos. Isto era um desafio para mim como um empreendedor ferroviário"¹¹, ele dizia ainda: "Eu estava impressionado que tão vasto território tenha sido ocupado por portugueses e brasileiros juntos. Mas eu sentia que para que ele continuasse a ser unificado e para progredir, o Brasil precisava desenvolver rapidamente seus enormes recursos e necessitava de transportes para permitir à sua população, concentrada na zona costeira, a se expandir para o interior"¹².

11 GAULD, C. (1964), pgs. 161 e 162.

12 GAULD, C. (1964), pgs. 180 e 181.

Segundo Gauld¹³, a idéia deste sistema no sul da América Latina foi estimulada pelos relatos referidos anteriormente sobre as possibilidades de uma estrada de ferro panamericana, ocorridos durante a Conferência Panamericana realizada no Rio de Janeiro, e por outros artigos e relatórios sobre tal empreendimento, como os de Henry Davis e Charles Pepper¹⁴. Além disto havia a experiência de todo o desenvolvimento dos sistemas ferroviários de proporções continentais nos Estados Unidos, que contribuíam para a formulação do plano geral de como se deveria desenvolver um sistema ferroviário na região meridional da América do Sul.

A cabeça deste sistema ferroviário unificado, a *Brazil Railway Co.*, foi lançada no final de 1906, tendo por trás de si um poderoso "sindicato" liderado pelo já não mais desconhecido Percival Farquhar e ainda com Van Horne, Keith, Pearson e Mackenzie. Assim, esta empresa estava sendo fundada para ser a holding que viabilizaria a aquisição e a

13 GAULD, C. (1964), pg. 163.

14 Charles Pepper tornou-se em 1903 delegado do comitê permanente para a realização da ferrovia panamericana, e como tal viajou por vários países da América Latina estudando os problemas ferroviários e incentivando a ferrovia panamericana. Na verdade era jornalista, tornou-se famoso nos Estados Unidos como conhecedor dos problemas da América Latina. Na época em que morou em Cuba, tornou-se amigo de Farquhar. O relatório que entregara ao presidente dos Estados Unidos depois de suas viagens foi bastante difundido e chegou a ser discutido na terceira conferência Panamericana. Este relatório foi recentemente republicado por Clodoaldo Bueno "Ferrovias e Penetração capitalista norte-americana na América Latina. Um documento significativo" In: *Estudos Históricos*, nº 16. Marília: UNESP, 1977.

consolidação das várias linhas férreas existentes no Sul do Brasil e, possivelmente, de outros países da América do Sul, coordenando suas operações e serviços e recebendo seus lucros. Mas poderia ir além, interessando-se por portos e "mediante a consolidação das linhas no sul do Brasil em um único sistema, poderia aplicar o modelo - já provado com êxito - da *Canadian Pacific Railway* desenvolvida por Van Horne, dado que várias das concessões ferroviárias incluíam simultaneamente enormes concessões de terras que Farquhar estimava aptas à colonização"¹⁵, o que seria feito juntamente com empresas madeireiras tendo por intuito a viabilização de certas linhas que não possuissem um coeficiente de tráfego rentável.

A empresa fez alarde nos mercados monetários europeus e atraiu seus investidores com esta perspectiva de grandes lucros advindos dos negócios normais das estradas de ferro, portos e outras empresas, que seriam engrandecidos através de melhores interconexões de tráfego entre as linhas e entre elas e as empresas de colonização, gado e madeira, de uma melhor utilização de um material estandarizado, além de poderem ser obtidas economias na coordenação da administração das diversas empresas que compunham o grupo. Mas os lucros recebidos pelo grupo fundador e pelos banqueiros envolvidos iam além destes rendimentos operacionais, como veremos mais adiante.

15 BROWN, R. (1979), pg. 12.

Na verdade vivíamos nesta época, o auge da era dos grandes promotores de empreendimentos, e a luta de Farquhar e outros grupos ia nesta direção, no sentido de tornar-se e manter-se como grande empreendedor, concebendo "grandes esquemas de desenvolvimento e encontrando uma base econômica que atraísse capital para ela"¹⁶. A forma de agir do grupo Farquhar é assim resumida por Paul Singer: Farquhar, ou homens como ele, "escolhia, entre as muitas ofertas que lhe faziam, os empreendimentos que lhe interessavam, tentava integrá-los entre si, cuidava de seu 'lançamento' legal, político e financeiro e depois passava a dedicar-lhe uma atenção esporádica, geralmente quando havia alguma crise. Enquanto tudo andava normalmente, o empreendimento não prendia a atenção de Farquhar, que imediatamente se lançava em outra aventura"¹⁷. Provavelmente havia mais do que simples prazer nesta constante movimentação em busca de novos esquemas, deveria haver algum tipo de lucro nestes "lançamentos".

Geralmente os esquemas de desenvolvimento eram liderados por uma empresa holding, que se evidencia no Brasil nos dois grandes conglomerados montados pelo grupo Farquhar, um ao qual já nos referimos, no norte do país liderado pela *Port of Pará Co.*, e outro, que merecerá nossa maior atenção, no sul do Brasil, liderado pela *Brazil Railway Co.*. A esta empresa se atrelam outras, responsáveis

¹⁶ HANSON, S. (1936), pg. 315.

¹⁷ SINGER, P. (1975), pg. 381.

diretas, concessionárias ou arrendatárias de algum tipo de operação econômica, na maioria das vezes trabalhando com utilidades públicas. Através do conglomerado formado procurava-se atingir o monopólio das atividades, no ramo em que se encontravam, e muitas vezes promoviam algum tipo de integração com outros ramos de atividade de forma a aumentar os rendimentos do ramo inicial.

No caso da *Port of Pará Co.*, esta controlava todo o sistema de navegação interno da bacia amazônica e, quando da crise, procurava se expandir com empreendimentos agrícolas e extrativos. No caso da *Brazil Railway Co.* tentou-se, como procuraremos mostrar, o mesmo caminho: o domínio do sistema ferroviário do sul do país (desde o Estado de São Paulo até o Rio Grande do Sul), atrelando-se a este sistema ferroviário empresas portuárias, colonizadoras e imobiliárias, pecuárias e extrativistas. O grupo fundador participava das empresas subsidiárias "apenas de longe, escolhendo os principais responsáveis e participando das decisões mais importantes, enquanto tomava parte em mil outros negócios"¹⁸.

Pode-se até levantar, como hipótese, que é fora em função da preferência por esta forma de atuação que Farquhar abandonou, em 1907, a *Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co.*¹⁹ e a se distanciou de boa parte do grupo de financistas

18 SINGER, P. (1975), pg. 381.

19 Há muita confusão na literatura e mesmo nas fontes historiográficas por nós utilizadas quanto ao grupo Farquhar no que diz respeito a seu efetivo domínio das várias empresas em que participou. No Brasil, ele, como já vimos,

canadenses, do qual havia se aproximado por intermédio de Pearson. A atuação destes financistas era mais estável, procuravam aumentar seus lucros a partir do desenvolvimento da própria empresa em que haviam aplicado seu capital inicialmente. Isto diferia do modo de agir que estava por trás da constituição da *Brazil Railway Co.* e de seu desenvolvimento. Aqui tínhamos uma constante busca por novos empreendimentos ou novas aventuras, o que nos faz suspeitar que havia algum tipo de ganho nesta forma de atuação, ou seja, que existiam lucros para o corpo fundador da empresa, além daqueles que provavelmente adviriam das operações produtivas da própria empresa.

A incorporação da *Brazil Railway Co.*

A *Brazil Railway Co.* foi lançada em 12 de novembro de 1906, nos Estados Unidos, em Portland, Estado do Maine. Não era a primeira empresa lançada pelo grupo sob as leis deste país. O Sr. Mackenzie foi presidente da *Bahia Tramway, Light & Power Co.*, que foi vendida em 1913, também esteve ligado à *Rio Light & Power Co.*, mas desligou-se antes do final da primeira década, apesar do que ainda lhe era atribuído o domínio desta empresa mesmo quando da crise da *Brazil Railway Co.* Foi presidente da *Port of Pará Co.* e da *Brazil Railway Co.* e através destas dominou uma série de outras empresas. Porém, em muitos casos lhe foi atribuído domínio, por exemplo, sobre a *São Paulo Light & Power Co.* e muitas ferrovias, o que parece não ser verdade. O caso de *São Paulo Light & Power Co.* é o mais notório principalmente na chamada literatura nacionalista, e provavelmente se deve às ligações do grupo que domina esta empresa (Pearson e Mackenzie) com Farquhar nas outras empresas. Podemos aqui ressaltar também que muita confusão se faz em torno das ligações entre todas estas empresas.

Estado norte-americano, cujas flexibilidades para a incorporação de empresas justificavam a sua sede neste Estado. Dois tipos de vantagens podem ser levantadas:

- 1) Existia a possibilidade de incorporar as empresas, como sociedades de capital aberto, autorizando a emissão de determinado capital acionário, sem que este capital ou parte dele fosse aportado à empresa, o que aliás era prática corrente no lançamento das sociedades anônimas americanas;
- 2) Possibilitava-se também ao grupo fundador o controle da empresa pelo voto de toda participação nominativa possuída pelo tesoureiro da empresa²⁰.

O capital nominal autorizado no lançamento da empresa era de: 400.000 ações a U\$ 100 cada, ou seja U\$ 40.000.000, deste total, 300.000 eram ações ordinárias e 100.000 preferenciais. Foram efetivamente emitidos quando da incorporação da empresa: 300.000 ações ordinárias (total) e 50.000 ações preferenciais, num total de U\$ 35.000.000²¹.

Como já fora sugerido antes e como revela o *Ministère des Finances* francês, este capital foi "emitido porém não contra espécie, mas em consideração da aquisição de propriedades"²². Ou seja, o capital acionário emitido não

20 Esta é levantada por GAULD, C. (1964), pg. 164.

21 Notice da *Brazil Railway Co.* sobre ela mesma, em um anexo de Depeche de 12.5.1910 do *Mouvements General des Fonds*, do *Ministère des Finances* para *Ministère des Affaires Etrangères*. (MAE - Correspondance Politique et Commerciale - vol. 29 - carton 46/48)

22 Notice (MAE - CPC - Vol. 29 - carton 46/48), op cit.

foi integralizado em moeda, as ações foram distribuídas, provavelmente aos membros do grupo fundador em função de serviços e propriedades colocados à disposição da empresa, serviços de advocacia, contabilidade, representação, lançamento de títulos, etc e propriedades como patentes, concessões, direitos adquiridos, etc.

Este capital acionário autorizado foi ao longo dos anos sendo elevado, terminando em 1913 em um total autorizado de U\$ 60.000.000, sendo? U\$ 40.000.000 em ações ordinárias e os outros U\$ 20.000.000 em ações preferencias (aproximadamente 75% eram ações cumulativas com direito a 6% de rendimento mas sem direito a possíveis rendimentos suplementares e as outras 25% eram ações não cumulativas mas com direito a eventuais rendimentos suplementares). Nesta época o capital total realmente emitido era de U\$ 52.000.000, onde as ações privilegiadas foram totalmente emitidas, enquanto que das ordinárias 80% (U\$ 32.000.000) foram emitidas²³. O aumento do capital nominal provavelmente não se deu em função das necessidades de financiamento para novas operações da empresa, mesmo porque estas novas emissões não trouxeram nenhum aporte significativo de capital em moeda. Estes direitos também foram distribuídos em função de novos serviços prestados (por antigos ou novos diretores que se

23 O que pode ser verificado por Notes da *Brazil Railway Co.* ao Ministère des Affaires étrangères de 10.1.1913 (MAE - CPC - Vol. 31 - carton 150), ou por uma Note sobre a *Brazil Railway Co.* da Prefecture de Police, Cabinet du Prefet, 1^{er} Bureau, de fevereiro de 1914 (MAE - CPC - Vol. 32 - cartons 115 e ss.).

associavam ao grupo inicial), ou devido a acordos feitos quando da criação ou aquisição de novas empresas subsidiárias.

Devemos notar que todas estas ações foram paulatinamente sendo admitidas em bolsa, pelo menos na bolsa de Paris²⁴, e eram amplamente negociadas. Assim se, por algum acordo ou serviço prestado alguém obtivesse ações desta empresa, este poderia realizá-las em dinheiro através da bolsa parisiense.

Não sendo integralizado capital na empresa através da participação acionária, as operações da empresa deveriam buscar financiamento de outro modo. O capital necessário foi levantado através de diversos tipos de títulos, debêntures, bônus e obrigações vendidos nos diversos mercados monetários. Estes títulos logicamente rendiam algum juros, mas não implicavam em nenhuma participação na direção do empreendimento, sendo esta reservada ao capital acionário e portanto, ao grupo fundador. Tais operações eram percebidas pelas autoridades francesas e não eram de todo apreciadas: "o grupo Mackenzie, Corthell, Farquhar etc, forma, com um capital acionário insignificante, reservado aos fundadores, uma sociedade tendo sua sede em um lugar qualquer dos Estados Unidos. Esta sociedade pedira então seis ou sete

²⁴ O que pode ser comprovado por uma série de Cartes do Ministère des Finances ao Ministère des Affaires étrangères (e vice versa) que pedem informações e comunicam a admissão em bolsa (admission à cote) das ações da *Brazil Railway Co*, por exemplo Cartes ao Ministère des Affaires étrangères de 29.7.1910, 16.2.1911, 27.3.1912, 24.9.1912 etc (MAE - CPC - Vols. 29 e 30)

milhões à nossa poupança contra a entrega de obrigações, não conferindo a seus portadores nenhum direito de intervenção na direção do negócio"²⁵.

Estes títulos ou obrigações foram lançados nos mercados monetários europeus, principalmente francês, inglês e belga. Explicações para não se financiar no mercado norte-americano são oferecidas por Gauld, segundo as quais o mercado norte-americano de títulos mostrava-se indiferente aos empreendimentos latino-americanos até depois da Primeira Guerra Mundial²⁶, além de estar, nos primeiros anos de operação da *Brazil Railway Co.*, atravessando um momento de crise²⁷. Já nos referimos anteriormente a isto e percebemos que antes do lançamento da *Brazil Railway Co.*, os empreendimentos do grupo Farquhar deslocavam seus financiamentos das praças norte-americanas para as européias, mostrando problemas com o mercado americano, além do que, é bem possível que algumas destas dificuldades avissem das formas de atuação do grupo.

A empresa trabalhou em Bruxelas com os irmãos Starllets e com A. Loewenstein, em Londres através de Robert Fleming, do Barão J. Henry Schroeder, de Sir Edgard Speyer e irmãos e ocasionalmente com os Rotchilds. Também na França fortes contatos já haviam sido feitos anteriormente por Farquhar e;

25 Carte de M. Wiener, Ministro Plenipotenciário ao MCI datada de 12.9.1910. (AN - F. 12 - 920)

26 GAULD, C. (1964), pg. 54.

27 ADLIETTA, Michel (1976), pg. 286, aponta uma forte crise financeira nos EUA em 1907.

depois de uma crise momentânea e restrita ao mercado monetário londrino, a empresa passou a atuar fortemente no mercado francês, de onde conseguiu grande parte do seu capital, através de Dorizon e de Legru.

Na verdade, até o momento de crise da empresa foram captados nominalmente por esta aproximadamente 570.000.000 de francos franceses. É através deste capital que foram obtidas as subsidiárias da companhia principal que operacionalizavam todo o sistema e deveriam dar a lucratividade necessária para se pagar todos os juros e dividendos com os quais a holding havia se comprometido.

Estas empresas serão descritas a seguir:

A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

Durante o ano de 1907 foram travados uma série de contatos com o objetivo de adquirir, para a *Brazil Railway Co.*, a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*. Esta companhia era essencial para qualquer projeto de unificação ferroviária no sul do Brasil, pois possuía os direitos sobre uma ferrovia ligando a região de norte a sul, do Paraná (na divisa com São Paulo) ao Rio Grande do Sul.

A idéia de construir uma estrada de ferro que cortasse verticalmente a região meridional do país, seguindo o trajeto efetuado pelos tropeiros, com a intenção de ocupar e desenvolver regiões ainda pouco povoadas do interior dos

Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, já estava presente nos últimos anos do Império. Principalmente depois da Guerra do Paraguai, dada a importância que uma linha como esta teria em termos estratégicos, tanto viabilizando a ocupação territorial da região, quanto possibilitando uma melhor mobilização das tropas e equipamentos em caso de conflito. Seis dias antes da proclamação da república, editou-se o decreto que concedia a João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma linha férrea entre Itararé (São Paulo) e Santa Maria da Boca da Morte (Rio Grande do Sul), decreto este que é a essência dos direitos possuídos pela *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*²⁸.

A *Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*, pertencente a um grupo de franceses e belgas, foi fundada em fevereiro de 1893, com capital autorizado de FF 25.000.000²⁹, para explorar concessões para construção e uso de uma estrada de ferro entre Cruz Alta (Rio Grande do Sul) e Itararé (São Paulo) transferidas pela *Companhia Industrial*

28 Referimo-nos aqui ao decreto imperial 10.432 de 9.11.1889. Até a aquisição dos direitos pela *Brazil Railway Co.* muitas modificações nestes direitos ocorreram. Um resumo dos decretos referentes a esta ferrovia (e outras que aqui analisaremos) pode ser encontrada em RFFSA, Assistência Geral de Planejamento, Departamento de Estatística e Documentação, Monografias das Unidades de Operação: Rede de Viação Paraná - Santa Catarina. Também a tese de doutorado de Lando R. Kroetz *As Estradas de Ferro do Paraná. 1880 - 1940*. São Paulo: FFLCH/USP, 1985 traça a constituição desta e outras ferrovias.

29 50.000 ações de FF 500. Coupure de Presse, jornal *Le Capital* de 7.6.1914 (MF - B 31.340, pg. 295)

dos Estados do Brasil (que as havia adquirido da *Cie de Chemins de Fer du Sud-Ouest Brésilien*). No final de 1907, a *Brazil Railway Co.*, após negociações com Antonio Roxoroiz, então presidente da empresa, adquire deste, por US\$ 1.000.000³⁰, 47.308 ações da companhia (94,6%), permanecendo o restante com João Teixeira Soares e outros diretores.

Quando de sua aquisição a empresa possuía uma estrada de ferro, com bitola de um metro, ligando Itararé (São Paulo) a São João de Cima (hoje município de Matos Costa, em Santa Catarina, a 52 Km de Porto União, na fronteira com o Paraná), correspondendo a um total de 467 Km. A concessão incluía a continuação de ferrovia, por mais 316 Km, até a cidade de Uruguai (fronteira entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul, vizinha a Marcelino Ramos), além de mais três ramais: o ramal Paranapanema, entre Jaguariaiva e Durinhos; o Iguacú, que poderia ligar o Porto de São Francisco do Sul (Santa Catarina) ao Rio Paraná, passando por Porto União; havendo ainda a possibilidade de um ramal para Imbituva e Guarapuava, no Estado do Paraná.

Toda esta rede parecia de grande utilidade, pois possibilitava: i) a integração ferroviária entre os mercados do Paraná e Santa Catarina e com o mercado paulista através, inicialmente, da ligação com a estrada de ferro Sorocabana via Itararé e, posteriormente, com o ramal Paranapanema e a ligação também com a Sorocabana em Durinhos; ii) através de

30 GAULD, C. (1964), pg 167. Muitos comentadores, como Gauld e Hanson, acreditam que o preço pago fora bastante elevado. O próprio Farquhar veio a concordar posteriormente com isto.

Marcelino Ramos era possível fazer a única ligação entre os mercados acima com o Rio Grande do Sul e, através deste, com os mercados uruguaio e argentino cuja ligação até então era feita por navios ou muares; iii) visualizava-se, também, principalmente com o ramal Iguaçu, uma união com o Paraguai e uma possível transparaguaia, ligando Assuncion aos Portos de Paranaguá e São Francisco e a todo mercado do Brasil Meridional. Vemos aqui que esta empresa era crucial para qualquer tentativa de integração da zona meridional da América do Sul.

O empreendimento se mostrava ainda mais interessante se as cláusulas contratuais destas concessões forem observadas. Nelas estavam incluídas: i) uma garantia de juros de 6% ouro, por 30 anos, sobre o capital aplicado na estrada de ferro, até o máximo de 30 contos de réis por Km; ii) concessão gratuita de terras ao longo da linha, eram concedidos em média 9 Km de terras de cada lado da linha, dentro de uma faixa de 15 Km para cada lado da estrada de ferro ou igual área em outro local, sendo a companhia responsável por promover a colonização da região. Esta concessão territorial encaixava-se bem nos planos de formar um sistema semelhante ao da *Canadian Pacific Railway*, além de se ter esperanças na sua valorização, como já havia ocorrido nos pampas argentinos depois de os ingleses terem construído algumas estradas de ferro. Contudo, pairavam algumas dúvidas a respeito da lei de concessão, que possivelmente feria a lei agrária de 1850, entretanto, o

governador do Estado do Paraná, Carlos Cavalcanti, reconheceu os direitos da companhia quando esta já estava em mãos da *Brazil Railway Co.* O Estado de Santa Catarina não parece ter se manifestado a respeito, mas a empresa não encontrou problemas na justiça local com as ações que foram contra ela impetradas.

Esta aquisição inicial da *Brazil Railway Co.* é vista com certo interesse pelos norte-americanos; o Embaixador dos Estados Unidos no Brasil comenta em carta para seu secretário de estado Elihu Root: "esta compra é de grande interesse político e comercial para os Estados Unidos (...). As possibilidades comerciais da ferrovia são muito grandes, pois forma a mais importante ligação no sistema industrial brasileiro. A linha é interessante do ponto de vista político, pois caminha através do coração do grande distrito habitado por colonos germânicos"³¹.

O lado problemático desta aquisição se encontra: i) na quantia paga pela participação majoritária na empresa; ii) no seu passivo, que contava com obrigações a serem cumpridas da ordem de aproximadamente FF 72.500.000³², obrigações que pagavam 5% e que tinham um prazo de validade de 90 anos,

³¹ Carta de Petropolis de 2.1.1907, citada por GAULD, C. (1964), pg. 168.

³² Eram, segundo Coupure ... (MF - B 31.340, pg. 295), op cit, 145.000 obrigações de FF 500 cada emitidas através da *Societé Générale* em Paris. Foram FF 60.000.000 em nome dos estudos e da construção do ramal principal e FF 12.500.000 para o ramal do Iguacu. Deve-se notar que para tal montante de obrigações foram conseguidos aproximadamente apenas FF 60.000.000, pois estas obrigações foram emitidas a um tipo médio de FF 412,20.

muito maior, portanto, que o prazo da garantia de juros concedida pelo governo; iii) o déficit operacional em que atuava a empresa, como pode ser visto a seguir, o que indica a necessidade de se valer das transferências do governo em função da cláusula de garantia de juros. Até o final de 1906 já haviam sido depositados junto ao governo 2.362.500 libras³³, aos quais deveriam corresponder o montante de juros pagos pelo governo.

Movimento Operacional da Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. 1900 - 1907.			
Ano	Receita	Despesa	Saldo
1900	189:024	770:706	- 581:582
1901	191:164	497:912	- 306:748
1902	222:400	366:600	- 144:200
1903	268:014	400:387	- 132:372
1904	310:268	589:124	- 278:856
1905	318:914	635:832	- 317:018
1906	507:536	690:134	- 182:597
1907	706:871	954:559	- 247:687

Fonte: KROETZ, L.R. (1985), pg. 82.

em mil réis

Logo que assumiram a empresa, Farquhar e A. Mackenzie introduziram uma série de novos diretores americanos como John M. Egan e seu irmão Frank J. Egan, Byron H. Briant e James E. Wolfe, depois também foi contratado Mário

33 KROETZ, L.R. (1985), pg. 90.

Whittlesey Tebyriça, primo do Governador de São Paulo Jorge Tibiriçá. Este tipo de atitude foi contestada pelos franceses, que ainda se mantinham na direção com pelo menos dois integrantes devido a influência da *Société Générale*³⁴. Também J. Teixeira Soares, antigo administrador da empresa, rapidamente se entendeu com a *Brazil Railway Co.*, indo inclusive fazer parte de sua alta diretoria.

A *Sorocabana Railway Co.* e demais ferrovias paulistas.

O Estado de São Paulo era um dos pontos mais importantes dentro da montagem de todo o sistema da *Brazil Railway*. Assim, nas palavras da imprensa "um poderoso conluio formado por capitalistas estrangeiros, ao qual se incorporaram capitaes provenientes de diversos mercados monetários de Europa e América, se propôs a tomar conta das estradas de ferro paulistas"³⁵. Neste Estado localizavam-se as ferrovias, ainda, mais lucrativas do país, apesar de neste momento já passarem por períodos de dificuldades em função da crise que atravessava o café, o produto chave

34 A crítica pode ser percebida por uma Demarche do Ministère des Affaires étrangères, de 2.4.1908. (MAE - CPC - Vol. 28) Os dois administradores franceses eram M. Gentil e M. Julien Decrois.

35 Citação do artigo intitulado "Nuvens Aziagas" do jornal *Brazil-Ferro-Carril*, nº 5, maio 1912, pgs 1 e 2. Para uma análise das ferrovias do Estado de São Paulo, em especial as ferrovias Mogiana, Paulista e Sorocabana vide o trabalho de Flávio A. M. de Saes, *As Ferrovias de São Paulo 1870 - 1940*. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981.

tanto na criação quanto no desenvolvimento das ferrovias paulistas.

A estrada de ferro Sorocabana era importante em virtude das possibilidades de ligações com o sul do país e com o resto do sistema que estava sendo montado e, em maio de 1907, foi arrendada pelo grupo. Esta ferrovia era um pouco diferente das outras atuantes no Estado, pois não fora o café que lhe dera impulso, mas a cultura algodoeira, na década de 1870. Nos anos seguintes, o café se torna o seu produto transportado de maior importância, podendo também ser chamada, como as outras ferrovias do Estado, de ferrovia do café. Isto se mantém até por volta de 1906, quando o volume transportado deste produto pela Sorocabana entra em declínio³⁶.

A companhia responsável pela construção e operação da estrada de ferro sempre se manteve com grandes embaraços financeiros, contraindo enormes empréstimos, especialmente em Berlim e Londres. Mesmo com a crescente importância do transporte do café no final do século XIX, as suas dívidas cresciam, terminando por ser liquidada judicialmente em 1902. Neste ano, a União, dada a sua importante posição como credora da empresa, toma posse desta. Três anos depois a empresa foi adquirida pelo Governo do Estado de São Paulo que, para tanto, teve que fazer um empréstimo de 3.800.000 libras junto ao *Dresdner Bank* de Berlim³⁷.

36 SAES, F.A.M. (1981), pg. 81 a 95.

37 SAES, F.A.M. (1981), pg. 168 e 169.

Em 1906, dadas as dificuldades por . que passavam as finanças do Estado de São Paulo, agora agravadas pelas compras de estoque de café decorrentes dos acordos referentes ao Convênio de Taubaté, cogita-se o arrendamento da estrada de ferro por 60 anos³⁸, o que veio a ocorrer em 1907. Para o arrendamento também concorreu um grupo inglês, ligado à São Paulo Railway Co. (Estrada de Ferro Santos - Jundiaí) e liderado por Lorde Balfour, mas o arrendamento foi conseguido pela recém criada Sorocabana Railway Co., ligada à Brazil Railway Co. Esta conquista do grupo americano foi vista como derrota dos europeus, especialmente dos ingleses, para os norte americanos. Segundo o correspondente do The Times era "um capítulo muito humilhante na história das empresas britânicas no Brasil"³⁹ e Affonso Taunay também afirmava: "Não é exagerado de se dizer que o negócio da Sorocabana foi um desastre para o Brasil e uma derrota para a Europa, derrota obtida em relação aos norte americanos, com dinheiro francês"⁴⁰. Apesar da alegada preferência do Estado de São Paulo pelos americanos, evitando um fortalecimento ainda maior do grupo

38 Segundo GAULD, C. (1964), pg 172, Farquhar e outros responsáveis pela Brazil Railway Co. chegaram a se entrevistar com Jorge Tibiriça (governador do Estado) em 1906, demonstrando interesse em aceitar o arrendamento da estrada de ferro.

39 The Times de 8.7.1907, citado por HANSON, S. (1936), pg. 314.

40 Note de M. A. d'Escragnolles Taunay sur le danger yankee, in Annexe 3 do Relatório sobre a Mission Wiener (MF - F 12 - 9201, pg. 190)

inglês, há indícios⁴¹ de que fora o próprio grupo inglês que não aceitara todas as cláusulas do contrato de arrendamento, em especial a referente à incorporação da dívida de 3.800.000 libras com o *Dresden Bank* pela nova empresa que lhes parecia demasiado arriscado. De qualquer modo, muito se comentou acerca do arrendamento da empresa e críticas adicionais surgiram quando, depois de algum tempo, o governador do Estado de São Paulo, Jorge Tibiriçá, e também o procurador do Estado, Luiz Arthur Varella, foram trazidos para a direção da *Brazil Railway Co*⁴².

A assinatura do arrendamento se deu em 22.5.1907, nesta a *Sorocabana Railway Co.* pagou ao Estado de São Paulo 2.000.000 de libras e assumiu a dívida que este Estado havia contraído na Alemanha. A empresa foi constituída também nos Estados Unidos, no Estado do Maine em 28.2.1907 e foi autorizada a emitir um capital acionário de US\$ 10.000.000⁴³, todo adquirido pela *Brazil Railway Co.*, praticamente sem nenhum aporte de capital. O capital necessário ao pagamento

41 Segundo GAULD, C (1964), pg. 172, a preferência é sugerida por A. Mackenzie. Estes indícios estão baseados em um discurso proferido por Pereira de Queiroz em 9.8.1907 na Câmara dos Deputados de São Paulo. *Annaes da Câmara dos Deputados, 1907*, pg. 187 e 188.

42 Podemos levantar: AMARAL, A.F. (1915), pg. 25.; o panfleto *O Caso Que Não Foi e Não é Sério*, Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Comércio, 1915, pg. 5 e o artigo entitulado "o Sindicato Farquhar" aparecido no jornal *Brazil - Ferro - Carril* de 15.2.1914, pg. 29 e 30.

43 100.000 ações de US\$ 100 cada, sendo 80.000 ordinárias e 20.000 preferenciais. *Sorocabana Railway Co. Annual Report and Accounts, 1915*. London, Waterlonn & Sons, 1917. (AN - 65 AQ - E 676)

do arrendamento foi levantado através da emissão de obrigações nos mercados de Londres, Paris, Amsterdã e da Suíça. As 2.000.000 libras necessárias foram obtidas a partir de debêntures a 4,5% fazendo parte do primeiro bloco (4.000.000 de libras) de emissões autorizado. Apesar de algum capital ter sido conseguido em Londres com R. Fleming (200.000 libras), a maioria do capital foi conseguido na França através de H. Legru e Dorizon.

Com o arrendamento a empresa⁴⁴ passa a administrar a linha principal da ferrovia que operava entre São Paulo (capital) e Bauru (onde se conectaria com a estrada de ferro Noroeste que seguiria em direção ao Mato Grosso via Araçatuba), além dos ramais entre Sorocaba e Itararé ainda não terminado (a linha ia até as proximidades de Itapetininga, quando do arrendamento), e do Paranapanema que ia de Botucatu até Tibagi (depois modificado para Porto Tibiriçá) também não inteiramente construído (ia até as proximidades de Cerqueira César); ficava também a seu cargo o término da construção dos ramais. Além disso havia a interessante possibilidade de se construir uma linha entre Mayrink e Santos⁴⁵, que poderia ser útil em um confronto com a São Paulo Railway Co. Esta última concessão, porém, enfrentava vários problemas jurídicos.

44 Autorizada a funcionar no Brasil pelos decretos federais 6.524 de 15.6.1907 e 6.574 de 25.7.1907, complementados pelo decreto 6.623 de 29.8.1907.

45 Concessão obtida através do decreto federal 4.376 de 4.7.1891.

Segundo o contrato de arrendamento, a empresa deveria pagar as dívidas contraídas pelo Estado em 1905 com o *Dresden Bank* e pagar ao Estado de São Paulo 6% sobre o capital do governo empregado na estrada de ferro. Da receita líquida do contrato (que é igual à renda líquida auferida no tráfego, descontados os pagamentos referentes à dívida com o *Dresden Bank* e aos juros devidos ao governo do Estado), 25% cabiam ao Estado de São Paulo. Com o restante do lucro a empresa poderia pagar suas próprias dívidas e remunerar seu capital acionário.

Cumpra já aqui notar que, além das receitas operacionais, esta empresa também obtinha rendimentos advindos da remuneração de ações detidas por ela, pois também agia como administradora de portfólio e foi braço importante nas tentativas do grupo de domínio sobre as utilidades públicas no sul do Brasil. Em sua carteira encontravam-se, em 1915, ações da *Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Fluviais*, da *Compagnie du Port du Rio de Janeiro*, da *Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer du Brésil*, da *Compagnie de Chemin de Fer Sud-Ouest Bresiliens*, entre outras⁴⁴.

 44 *Sorocabana Railway Co.*, Annual Report ..., 1915 (An 65 - AQ - E 676, pg. 10), op cit. Neste ano vemos em seu portfólio:

20.087 ações da Paulista;
 50.000 ações da *Cia dos Grandes Hoteis de São Paulo* (total);
 16.132 ações da *Cie Port du Rio de Janeiro*;
 11.220 ações da *Cie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil*;
 14.000 ações da *Cie des Chêmins de Fer du Sud-Ouest Bresilien*;
 287.500 libras em obrigações da *Brazil Land, Cattle & Packing Co.*

Em relação às outras companhias ferroviárias do Estado de São Paulo, sabe-se que o grupo *Brazil Railway* tinha interesse em ter controle acionário dessas empresas⁴⁷ e procurou obtê-lo dado que estas companhias, em especial a *Paulista*, pagavam rendimentos bastante razoáveis a seus acionistas (entre 8 e 10% era o que esperava o grupo Farquhar). Segundo Gauld⁴⁸, em 1908 levantou-se capital em Londres e Paris para se tentar adquirir forte participação acionária tanto na *Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Fluviais*, como na *Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação*, o que foi feito, ainda segundo Gauld, com sucesso, pois adquiriram-se 38% de participação na primeira e 27% na segunda, garantindo o controle acionário das empresas.

Na verdade é difícil provar o domínio da *Brazil Railway Co.* sobre estas companhias. Praticamente não resta dúvidas sobre a compra de muitas ações das empresas pelo grupo, isto é verificado, pois a própria empresa diz em 1910⁴⁹ que possui em seu portfólio 55.000 ações da *Paulista* (aproximadamente 14% do total) e a embaixada francesa no

 47 Talvez a exceção fosse a *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, pois de acordo com GAULD, C. (1964), pg. 174, para Farquhar a estrada era muito mal construída sendo difícil sua utilização para um projeto maior, incluindo neste uma ligação através da Bolívia com Antonfagasta no Chile.

48 GAULD, C. (1964), pg. 176.

49 Notice da empresa sobre ela mesma ... (MAE - CPC - Vol. 29 - carton 46/48), op cit.

Brasil afirma⁵⁰ no mesmo ano que a *Brazil Railway Co.* havia adquirido, através de João Teixeira Soares, 60.000 ações da Mogiana (15% do total aproximadamente); quando de sua crise também se constata a participação nas duas empresas pois, existem propostas de venda desta participação⁵¹ e, principalmente, pelo relatório da holding de 1919, consta que esta possui 149.975 ações da Paulista (32%) e 100.040 ações da Mogiana (25% do total)⁵².

Porém, quando se observam os relatórios das empresas, a *Brazil Railway Co.* não aparece, na relação dos acionistas, como a empresa detentora do domínio acionário das empresas. Provavelmente as ações que conferiam o domínio das empresas ao grupo Farquhar estavam espalhadas por outras empresas como a própria *Sorocabana*⁵³ e, principalmente, bancos com os quais trabalhava o grupo, apesar do que, como o diz Flávio Saes, "não há como comprovar as ligações entre tais empresas", mas pelo fato de "na Ata da Assembléia Geral de 28 de junho de 1911 da Companhia Mojiana, o Sr. Paulo

50 Carte de 22.6.1910, da Legation de la Republique Française au Brésil au Ministère des Affaires étrangères. (MAE - CPC - Vol. 29)

51 Rapport et Comptes du Comité Conjoint d'Obligataires de 31.9.1919. Paris: Imprimerie Chaux, 1920. (AN - 65 AQ - E 111)

52 Annexe C do Relatório da *Brazil Railway Co.* de 1919. (AN - 65 AQ - E 111)

53 Como já havíamos alertado anteriormente, a *Sorocabana Railway Co.* possuía ações de outras empresas, em 1915 era portadora de 20.087 ações da Paulista (aproximadamente 5% do total). *Sorocabana Railway Co.*, Annual Report ..., 1915 (AN 65 AQ - E 676), op cit.

Bozzano se qualifica como procurador, a um só tempo, de quatro empresas estrangeiras: *Banca Francesa e Italiana per l'America del Sud*, *Banque de Paris et des Pays Bas*, *Caisse Générale de Rapports et de Dépôts* e *Brazil Railway Company*⁵⁴, pode talvez se supor que haja um único grupo dominante por trás destas empresas. Também em relação à Paulista, podemos supor que o grupo Farquhar era forte, a ponto de impor um novo diretor no Conselho da empresa, porém sem retirar Antonio Prado da presidência⁵⁵.

Em 1910, a *Brazil Railway Co.* adquire, em Londres, o total do capital acionário da *Southern São Paulo Railway*. Esta pequena sociedade inglesa, constituída com 800.000 libras em ações, detinha a concessão para a construção e operação de uma estrada de ferro de 165 Km (ainda não totalmente construídos), no litoral sul do Estado, entre Santos e Juquiá. Quando esta empresa foi adquirida havia planos de se estender a estrada de ferro até o Estado do Paraná, conectando-se com rede deste Estado através da *Norte do Paraná Railway*.

A principal ferrovia do Estado de São Paulo, dado seu monopólio nos transportes de mercadorias do interior do Estado ao litoral, era a *São Paulo Railway*. Ela concentrava todos os produtos exportados (café) produzidos no interior

54 SAES, F.A.M. (1981), pg. 172.

55 GAULD, C. (1964), pg. 176, segundo este autor, que afirmava que a *Brazil Railway Co.* possuía o controle acionário desta empresa, Farquhar entendia-se pessoalmente com Antonio Prado.

do Estado em Jundiaí e os transportava ao porto de Santos. Considerada uma empresa extremamente rentável, estava nas mãos dos ingleses. Várias tentativas foram feitas pelo grupo da *Brazil Railway Co.* a fim de dominar a empresa: em 1910, tentou-se comprá-la diretamente dos seus principais proprietários, os quais não quiseram vender; em 1912, através de operações na bolsa londrina com capital francês, procurou-se comprar a maior parte de suas ações e assim controlar a empresa; novamente não foi possível em virtude de dificuldades no levantamento de capital em Paris, dada a eclosão da primeira guerra balcânica. As tentativas mostram que havia real interesse por parte do grupo Farquhar em adquirir a empresa, pois, além dos rendimentos que seriam proporcionados por ela, a sua posição estratégica no sistema ferroviário paulista era considerada fundamental. O insucesso da sua aquisição mostrou-se como um problema aos planos de Farquhar para suas atividades no Brasil⁵⁶.

Existem referências ao domínio por parte do grupo de outras estradas de ferro no Estado de São Paulo, tais como a Estrada de Ferro de Araraquara⁵⁷, mas não existem maiores provas que isto realmente tenha ocorrido. Aliás, como já mencionamos anteriormente, a partir da década de 1910 muito

56 HANSON, S. (1936), pg. 316.

57 Em "O Sindicato Farquhar" In: *Brazil-Ferro-Carril*, op cit. Neste artigo além da menção à aquisição da Estrada de Ferro de Araraquara, também se faz menção à aquisição das Estradas de Ferro de Goyaz e Dourado. Também a respeito destas nada foi encontrado em outras fontes, tais como os relatórios da empresa, a que tivemos acesso.

se falou do poderoso sindicato Farquhar, sendo cometidos vários enganos sobre a real extensão de sua ações.

A ferrovia da morte.

Como já havíamos dito antes, a *Brazil Railway Co.* tinha um único empreendimento no norte do país em associação com a *Port of Pará Co.*; era a construção e operação da estrada de ferro Madeira - Mamoré. Esta ferrovia foi alvo de muitos comentários, tanto por seu aspecto desbravador, onde se ressalta a força do gênio humano contra as inóspitas forças da natureza, quanto por seu lado fantasmagórico, em que se mostra o absurdo de se construir uma ferrovia no meio da selva amazônica, abandonada praticamente em seguida à sua inauguração, e a tragédia das mortes que ocorreram na sua construção⁵⁸. Para Farquhar a construção da ferrovia representaria a consolidação de sua reputação tanto no Brasil como nos mercados financeiros europeus⁵⁹.

A construção da ferrovia margeando o rio Madeira, contornando as quedas d'água deste rio, já fora tentada

⁵⁸ Existem dois preciosos relatos da construção da ferrovia, um feito por Neville B. Craig *Estrada de Ferro Madeira - Mamoré: História Trágica de uma Expedição*. São Paulo: Nacional, 1947; e outro, já citado, de FERREIRA, Manoel Rodrigues (1959). O recente trabalho de FOOT HARDMAN, Francisco (1988) faz interessante análise sobre o empreendimento.

⁵⁹ GAULD, C. (1964), pg. 126. Nas palavras de Farquhar "Eu esperava que a obra fosse meu cartão de visitas".

antes e se mantivera por muitos anos como um sonho. Já em 1867, o Coronel norte-americano George C. Church, promotor de ferrovias nos Estados Unidos, obteve de D. Pedro II e de Mariano Melgarejo (Bolívia) a concessão para construção da estrada de ferro. Em 1871, obteve a garantia de juros (7%) por parte do governo brasileiro e funda a *National Bolivian Navigation Co.* e a *Madeira & Mamoré Railway*, lançando obrigações no mercado de capital de Londres. Em 1878, contrata a empresa construtora de Philip e Thomas Collins (da Pensilvânia) para construir a estrada de ferro. O empreendimento vai a falência. Temos um fiasco total na primeira tentativa americana de construir algo grande fora de seu próprio país, o que levou à falência os irmãos Collins e provocou imensas batalhas jurídicas nas cortes inglesas.

Por conta do conturbado Tratado de Petrópolis, assinado entre o Brasil e a Bolívia em 17.11.1903, a idéia de construção da ferrovia foi retomada. Por este tratado o Brasil obtém da Bolívia o atual território do Acre (191.000 km²) e, em troca, paga 2.000.000 de libras, concede um território de 2.296 Km², dando acesso ao rio Madeira, garante a liberdade de navegação boliviana nos rios que levam ao Atlântico e se compromete a construir a estrada de ferro entre as atuais cidades de Guajará Mirim e Porto Velho, no atual Estado de Rondônia, contornando a parte não navegável do rio Madeira. A Bolívia tinha evidente interesse na construção da ferrovia a fim de conseguir uma melhor

saida para as suas exportações de borracha então em alta e controladas principalmente pelos Irmãos Suarez⁶⁰. Até então o escoamento da borracha era feito pela longa rota do Pacífico através de Antonfagasta, no Chile. Uma estrada de ferro que ligasse a região produtora boliviana à parte navegável da bacia amazônica facilitaria e, principalmente, baratearia as exportações de borracha bolivianas. Não seria mais necessário se arriscar a atravessar as "cachoeiras do Madeira", onde se perdia em média 20% do carregamento, e, através dos rios amazônicos e pelos portos de Manaus e Belém, atingir-se-ia a Europa e a costa leste dos Estados Unidos mais rapidamente.

Estando obrigado a construir a ferrovia, em 1905 o governo brasileiro abre concorrência pública para a concessão da obra. Não sem alguma controvérsia, a concessão foi obtida, em 1906, por Joaquim Catramby⁶¹. Em 1907 P. Farquhar adquire a concessão de Catramby por U\$ 750.000 em ações da nova companhia a ser criada para a construção da obra. A *Madeira Mamoré Railway Co.* foi fundada novamente no Estado do Maine (Estados Unidos) em 2.8.1907. A empresa tinha emitido como capital acionário nominal U\$ 11.000.000, dos quais U\$ 750.000 couberam a Catramby, sendo que o

⁶⁰ Nicolas Suarez era considerado o barão da borracha boliviana.

⁶¹ As controvérsias giravam principalmente em torno das propostas irrealistas feitas por J. Catramby para obter a concessão, denunciadas pelo engenheiro Raymundo Pereira da Silva, concorrente de Catramby na tentativa de obtenção desta concessão. GAULD, C. (1964), pgs 128 e 149 e FERREIRA, M. R. (1959), pg. 208 e 209

restante do capital acionário foi igualmente repartido pela *Brazil Railway Co.* e pela *Port of Pará Co^{ca}*. Desta forma couberam à *Brazil Railway Co.* U\$ 5.125.000 em ações da *Madeira Mamoré Railway Co^{ca}*. A divisão das responsabilidades financeiras da empresa foi feita em função da envergadura do empreendimento e da má fama que ele possuía nos mercados europeus. Assim, também as emissões de obrigações da *Madeira Mamoré Railway Co.* eram absorvidas pelas duas empresas responsáveis, tornando-se assim intermediárias para o financiamento das operações.

A justificativa para a aquisição desta concessão estava no Relatório annual da *Brazil Railway Co.* de 1909 "A província que será servida por esta linha é remarcavelmente rica especialmente em borracha da melhor qualidade. Há também milhares de toneladas de castanhas do Brasil que não são colhidas. Cacau e algodão crescem na selva, e milhares de cabeças de gado selvagem vagueiam pelos pampas. Poderia ser mencionado também que a encosta leste dos Andes (na Bolívia) é rica em ouro, prata, estanho, etc. e alguns distritos possuem petróleo"⁶².

62 Eram 110.000 ações de U\$ 100 cada, sendo 100.000 ordinárias e 10.000 preferenciais. Catramby obteve 50% das ações preferenciais e 2.500 ações ordinárias. Segundo GAULD, C. (1964), pg. 128, Catramby rapidamente vendeu as ações procurando realizar seu lucro.

63 A *Brazil Railway Co.* possuía, assim, em seu portfólio 2.500 ações preferenciais e 48.750 ações ordinárias da *Madeira Mamoré Railway Co.* Notice da empresa sobre ela mesma... (MAE - CPC - Vol. 29 - carton 46/48), op cit.

64 Citado por GAULD, C. (1964), pg. 149.

A concessão obtida pela *Madeira Mamoré Railway Co.*⁶⁵ não incluía nenhuma cláusula de garantia de juros por parte do governo brasileiro, os gastos na construção seriam ressarcidos até um montante discriminado de aproximadamente US\$ 20.000.000, os lucros na operação da estrada de ferro estavam garantidos por arrendamento pelo prazo de 60 anos (início em 1.1.1912), cabendo ao governo inicialmente 5% da renda bruta anual⁶⁶, ainda eram conferidos a empresa, 300 metros de terreno de cada lado da ferrovia, além de 50.000 m² em ambos os terminais e terras na região da Queda dos Três Irmãos a serem utilizadas pela companhia, possivelmente para eletrificação da linha e outros empreendimentos necessários. A empresa também possuía, pelo lado boliviano, a possibilidade de continuar a estrada de ferro até Riberalta, inclusive alguns estudos já se iniciavam. Os sonhos ficavam por conta de estender a ferrovia até La Paz, conectando-a, assim, ao resto do sistema ferroviário sul-americano.

Em 1908, apesar de uma campanha contrária nos jornais ingleses, foi conseguido um adiantamento de 300.000 libras junto ao *Bank of Scotland* e a empresa construtora de Robert May, Arthur B. Jekyll e John Randolph (com quem Farquhar já

⁶⁵ A empresa foi autorizada a funcionar em território brasileiro pelo decreto federal 6.755 de 28.11.1907 e muitos outros decretos revem certos aspectos da concessão. A transferência oficial da concessão data de 30.1.1908, sendo autorizada pelo decreto 6.838.

⁶⁶ Devemos notar que o arrendamento das linhas foi conseguido posteriormente à concessão para a construção, em 1909 pelo decreto 7.344 de 25.2.1909.

havia trabalhado em Cuba e na Guatemala) pôde iniciar a construção dos 360 Km da estrada de ferro⁶⁷, sendo que a primeira dificuldade enfrentada era a obtenção de mão de obra, pois além da região não ter um clima e uma vegetação que favorecesse a vinda de trabalhadores, as obras contavam ainda com a concorrência da exploração da borracha e dos trabalhos efetuados no Porto de Belém internamente e, externamente, com a construção do Canal do Panamá, sendo esta obra a grande concorrente da ferrovia em termos de atenção do público de todo o mundo quanto aos esforços do homem para vencer as condições naturais desfavoráveis.

Sabe-se⁶⁸ que muitas empresas subsidiárias à *Madeira Mamoré Railway Co.* foram criadas para atuar nas mais diversas áreas. Várias concessões de terras foram obtidas tanto no Brasil, em Mato Grosso (*Julio Müller Rubber Estate*), e próximo à ferrovia, nos vales do rio Mutum-Paraná e de Guajará Mirim, como na Bolívia, onde possuía 6.000.000 acres de terra, concedidos pelo duas vezes presidente da Bolívia, General Ismael Montes. A partir das poucas informações de Gauld, podemos notar que em 1911 foi criada nos Estados Unidos a *Guaporé Rubber Co.* que se engajou na extração e no transporte de borracha, bem como de alimentos.

67 Na verdade esta empresa já havia sido contratada oficialmente por Catambry, tendo esta chegado no local da construção 4 meses antes de ser fundada a *Madeira Mamoré Railway Co.*, o que evidencia que antes de ser fundada a empresa, Farquhar já havia acertado a compra da concessão com Catramby. FERREIRA, M. R. (1959), pg. 210 e 211.

68 Informações fornecidas por GAULD, C. (1964), pgs. 138 a 140.

Também a *Madeira Mamoré Trading Co.* foi criada com o intuito de fazer o comércio, principalmente, de alimentos vendidos aos trabalhadores da ferrovia e da extração de borracha.

Pelas informações sobre estas empresas, assim como de outra empresa chamada simplesmente de *Agência Comercial* talvez não fosse imprudente se afirmar que muitas destas empresas subsidiárias atuavam na região, pondo em prática um sistema de exploração consagrado pelo nome de "sistema de aviamento"⁶⁹. Com relação às empresas citadas, nenhuma outra informação mais precisa a respeito de suas estruturas financeiras e relações com a *Madeira Mamoré Railway Co.*, *Port of Pará Co.* ou mesmo com a *Brazil Railway Co.* foi conseguida.

A segunda fase de aquisições de ferrovias no sul do país

Voltando nossa atenção para o sistema ferroviário do Brasil Meridional, percebemos que o grupo *Brazil Railway Co.*, no final da década de 1910, retomou suas aquisições na região.

O Estado do Rio Grande do Sul era também peça importante para a formação de um complexo ferroviário na região meridional da América do Sul; através dele era possível conectar-se com o Uruguai e com a Argentina. A

 69 Para esclarecimentos acerca do sistema de aviamento consultar o trabalho de SANTOS, Roberto (1980), capítulo 6.

viação férrea do Rio Grande do Sul⁷⁰ teve seu início bem cedo, em 1866, com os projetos para construção de uma linha pelo Vale dos Sinos, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo. Mas a principal característica da construção do sistema ferroviário gaúcho foi o fato de suas linhas terem sido planejadas, como um sistema coerente, antes de terem sido construídas. Este planejamento foi devido ao projeto apresentado por Ewbank da Câmara, em 1872.

Os principais ramais da rede de viação gaúcha seguem aproximadamente as diretrizes fixadas neste plano. Na verdade são três ramais principais: a linha Porto Alegre a Uruguaiana, considerada a linha tronco; a linha Santa Maria a Passo Fundo, que em Santa Maria entroncava-se com o ramal principal e poderia ser estendida até Marcelino Ramos e conectada à Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande; e o ramal Rio Grande a Bagé, unindo o Sul do Estado ao interior por Bajé, sendo que poderia continuar até Cacequi na linha tronco. Estes ramais, construídos no final do século XIX, foram todos encampados pela União no início de 1905. Foram, então, juntamente com as estradas de ferro estaduais entre Porto Alegre e Novo Hamburgo e entre esta e Taquara, consolidadas em um mesmo sistema de viação, a *Viação Férrea do Rio Grande do Sul*.

70 As considerações acerca das estradas de ferro do Rio Grande do Sul estão aqui baseadas na tese de doutorado de José Roberto de Souza Dias A. E. F. Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul - Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional 1866 - 1920 São Paulo: FFLCH/USP, 1981.

Depois de consolidado, imediatamente procurou-se arrendar todo o sistema. Em meados do mesmo ano ocorreu o arrendamento para a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer du Brésil*, empresa que já atuava no Estado tendo sido responsável pelas operações da linha Uruguaiana a Porto Alegre, antes de 1905. Tratava-se de uma empresa belga, fundada em 1898, ligada a um forte conglomerado de empresas belgas reponsáveis pela operação de estradas de ferro e tramways por toda a Europa, lideradas pela *Compagnie Générale des Chémins de Fer Secondaire* e com forte presença da casa bancária controlada por F. M. Philippson.

Por volta de 1910, a *Brazil Railway Co.* procurou adquirir o controle acionário desta empresa e assim administrar praticamente toda rede ferroviária do Rio Grande do Sul. A operação não se mostrou nada fácil e, para obter o domínio acionário da empresa, contou com a colaboração do financista belga A. Loewenstein, e dos advogados Maurice Despret e Joseph De Decker⁷¹. A operação se dividiu em duas frentes, por um lado procurou-se comprar o máximo possível de ações da própria *Auxiliaire*, por outro lado procurou-se adquirir o controle acionário da *Compagnie des Chémins de Fer du Sud-Ouest Brésilien*, que possuía número considerável

71 M. Despret, que já fora advogado de algumas transações do rei Leopold no Congo, foi incorporado depois das operações, ao corpo principal da diretoria da *Brazil Railway Co.* J. De Decker também obteve um posto na direção da empresa para satisfazer aos interesses belgas e por sugestão de Despret. A antipatia de Farquhar por De Decker é evidenciada por Gauld. Afinal ele conseguira através dos franceses manejar politicamente para ser "top man" da empresa depois de 1914.

de ações da *Auxiliaire*. Esta última contava, no final da década de 1910, com um capital acionário de FF 30.000.000, a *Brazil Railway Co.* adquire para si, diretamente, aproximadamente, 46% de participação. Mas consegue também 51% do capital acionário da *Compagnie des Chémins de Fer du Sud-Ouest Brésilien*, obtendo assim o controle desta empresa, liderada por J. Teixeira Soares (que a esta altura já participava da direção da *Brazil Railway Co.*). Esta última empresa já operara deficitariamente o ramal Santa Maria a Passo Fundo e, depois da encampação do ramal em 1902, tornou-se uma administradora de portfólio, contando neste com preciosos FF 6.550.000 em ações da *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* (22%). Assim controlando um total de 68% das ações⁷², a *Brazil Railway Co.* passa a controlar a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* e a *Viação Férrea do Rio Grande do Sul*.

Depois de conseguido o domínio da empresa, a *Brazil Railway Co.* assegurou o serviço das obrigações já contraídas pela empresa, que se elevavam a FF 52.500.000⁷³, bem como garantia um pagamento de FF 35 por ações de dividendos (ampliado para FF 40 em 1915)⁷⁴. Na verdade, o que detém

72 A *Auxiliaire* tinha lançado um total de 60.000 ações de FF 500 cada, deste total a *Brazil Railway Co.* adquire 27.700 Ações e a *Sud-Ouest* possuía 13.099.

73 Na verdade eram dois lançamentos diferentes feitos em Bruxelas através de Philipppson: um de FF 2.500.000 a 4,5% e outro de FF 50.000.000 a 4%.

74 Communication sobre a *Brazil Railway Co.* d'Office National des Valeurs Mobiliers de 8.9.1915. (MAE -CPC - Vol. 33, pgs 23/26)

agora a *Brazil Railway Co.* é o arrendamento das linhas citadas anteriormente até 1958, devendo a empresa pagar ao governo uma série de cotas de arrendamento⁷⁵. Até o momento da aquisição, a empresa se mostra superavitária, como pode ser visto no quadro abaixo:

Compagnie Auxiliaire des Chémins de fer au Brésil			
Viação Férrea do Rio Grande do Sul			
Movimento Operacional 1906 - 1910			
Ano	receita	despesa	saldo
1906	5.473	3.487	1.986
1907	6.980	4.871	2.108
1908	7.935	4.692	3.243
1909	9.146	4.902	4.243
1910	10.711	6.445	4.265

Fonte: DIAS, J.R.S. (1981), pp. 807

em contos de réis

No Rio Grande do Sul havia uma outra importante ferrovia que não fazia parte do rede de viação gaúcha: eram os 287 Km da estrada de ferro que ligavam Quaraí a Uruguaiana e partindo desta em direção a São Borja, margeando a fronteira do Brasil com a Argentina. A importância estratégica desta ferrovia não se resumia apenas à região que atravessava ou à possibilidade de seu prolongamento até Marcelino Ramos, seguindo as margens do

⁷⁵ Para os contratos de arrendamento vide DIAS, J.R.S. (1981), pgs. 198 a 203.

Rio Uruguai; era importante para o grupo, pois Quaraí ficava na fronteira com o Uruguai e era o ponto de conexão com a estrada de ferro do nordeste deste país. Por volta de 1911 a *Brazil Railway Co.*, juntamente com a *Auxiliaire*, adquiriram 33% da participação acionária da *Brazil Great Southern Railway*, tornando-se assim acionistas minoritários da companhia que administrava a referida linha⁷⁶.

Ainda na região sul do país, a *Brazil Railway Co.* e subsidiárias continuaram a incorporar novas empresas neste período. No início de 1910 foi transferido para a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* o arrendamento da *Estrada de Ferro do Paraná*. Esta estrada, que liga o Porto de Paranaguá a Curitiba, e esta a Ponta Grossa (conectando-se aí com a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*), tem sua origem em 1871, quando o imperador concedeu os direitos para a construção de uma estrada de ferro entre Antonina e Curitiba⁷⁷.

A ferrovia, incluindo alguns ramais como os para Rio Negro e Porto Amazonas, possuía 416 Km. Sendo construída nos últimos anos do século XIX, era considerada importante, pois facilitava "o pronto escoamento dos produtos e a rapidez de comunicação com a capital e com um dos mais prósperos portos do Brasil"⁷⁸. Em 1902, a ferrovia, então administrada pela

76 GAULD, C. (1964), pgs 179 e 197.

77 Decreto 7.928 de 31.3.1910, autoriza transferência que só foi efetivada em 5.4.1910. Para o acompanhamento histórico da constituição desta ferrovia através de suas leis e decretos, vide RFFSA, Monografias ..., op cit.

78 KROETZ, L.R. (1985), pg. 23.

Compagnie Générale des Chémins de Fer Brésiliens, é encampada pela União e incorporada a seu patrimônio, depois transferida em arrendamento ao Estado do Paraná. No final de 1904 é novamente arrendada, desta vez por Carlos João Frojd Westermann. Finalmente a empresa responsável pelo arrendamento, a *Parana Railway Co.*, é transferida para a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*.

Esta empresa era uma companhia americana constituída com capital acionário da ordem de U\$ 5.000.000 e já havia lançado obrigações em um montante de FF 23.700.000. Na aquisição desta, o total das ações coube à *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*, enquanto que as obrigações foram integralmente assumidas pela *Brazil Railway Co.*⁷⁹. No momento do arrendamento, a empresa mostrava boa saúde, pelo menos em termos operacionais, como é visto pela tabela a seguir⁸⁰:

79 *Communication d'Office Nationale ...* (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 23/26), op cit.

80 Sendo que os principais produtos transportados pela empresa eram o mate e as madeiras.

Estrada de Ferro do Paraná			
Movimento Operacional 1905 - 1909			
Ano	receita	despesa	saldo
1905	2.018	2.982	- 64
1906	3.661	3.448	212
1907	3.926	1.445	2.480
1908	4.443	1.504	2.608
1909	4.526	1.596	2.926

Fonte: KRDETZ, L.R. (1985), pp. 66.
em contos de réis

Outra empresa que atuava no estado do Paraná, incorporada ao grupo Brazil Railway, foi a Estrada de Ferro Norte do Paraná. A ferrovia depois de muitas tentativas foi iniciada em 1906. Concluída em 1909, ligava a estrada de ferro do Paraná (perto de Curitiba) a Rio Branco do Sul, ao norte de Curitiba, e tinha aproximadamente 43 Km de extensão. A linha que atingia uma zona de produtores de cereais, principalmente ocupada por poloneses, era deficitária. Quando da incorporação da Estrada de Ferro do Paraná, o governo do Estado pressionou a direção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande para que assumisse também esta pequena linha, que possuía garantia de juros de 6%. Isto de fato ocorreu no início de 1911, sendo os FF 1.000.000 em capital acionário da empresa adquiridos pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que também assumiu os FF 4.450.000 em obrigações a 5% já emitidas pela

empresa⁸¹. Além da empresa ter sido "empurrada" para dentro do sistema *Brazil Railway*, um outro motivo sugerido para a aquisição da empresa era a possibilidade, que já levantamos anteriormente, de um dia vir a se concretizar uma ligação entre Curitiba e Santos, atravessando o litoral sul do Estado de São Paulo.

Completando o quadro de ferrovias do grupo, em 1910 a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* também arrendou as linhas da estrada de ferro Dona Teresa Cristina em Santa Catarina. Na verdade eram modestas linhas que interligavam as minas de carvão existentes perto das cidades de Lauro Müller e Criciúma, com os pequenos portos de Imbituba e Laguna. A linha, que era deficitária, foi construída entre 1880 e 1884 por um grupo inglês que constituía a *Donna Thereza Cristina Railway Co. Limited*. Este grupo permaneceu à frente das linhas até final de 1902, quando foram encampadas pelo Governo Federal, que, em meados de 1910⁸², arrendou as linhas para Elmer Corthell que a transferiu para a subsidiária da *Brazil Railway Co.* O interesse do grupo não estava exatamente nas linhas, que poderiam ser utilizadas se o sonho de se efetivar uma estrada de ferro costeira até Porto Alegre se efetivasse, mas encontrava-se principalmente

81 A empresa era brasileira, mas foi constituída pelo suíço Gaston de Cerjat. Seu capital acionário era constituído de 2.000 ações de FF 500 cada. As obrigações foram lançadas em dois mercados diferentes: FF 2.000.000 na França e o restante na Bélgica. Apesar de alguma relutância por parte de Farquhar, o presidente desta empresa também foi incorporado a alta diretoria da *Brazil Railway Co.*

82 Através do decreto federal 7.928 de 31.3.1910.

no acesso ao minério de carvão, que poderia se mostrar interessante dentro do império ferroviário que estava sendo montado e poderia compensar os déficits destas linhas catarinenses.

Assim, sob a responsabilidade da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* (e indiretamente da *Brazil Railway Co.*) constituiu-se a rede ferroviária Paraná - Santa Catarina, composta, além da própria *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*, pelas *Estradas de Ferro do Paraná*, *Estrada de Ferro do Norte do Paraná* e pela *Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina*.

As empresas de colonização, madeireira e pecuária.

Podemos observar, pelo Relatório da *Brazil Railway Co.* de 1911, que as atividades do grupo não se restringiam apenas às empresas do setor ferroviário: "o programa da companhia engloba um duplo intuito: constantemente desenvolver o tráfego ferroviário e ao mesmo tempo estabelecer empresas subsidiárias que, depois de estudos das condições locais, possivelmente contribuíssem para aumentar o tráfego e lhes dessem (às ferrovias) maiores condições de prosperidade"⁸³. Assim, além das empresas ligadas ao setor ferroviário, o sistema *Brazil Railway* espalhou suas

83 Citado por GAULD, C. (1964), pg 229.

atividades por outros ramos, tais como pecuária, madeireiras e empreendimentos imobiliários.

Logo em 1908 foi organizada nos Estados Unidos (Maine) a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.⁸⁴*, com US\$ 4.500.000 em capital acionário, todo detido pela *Brazil Railway Co.* Esta empresa tinha por objetivo a exploração das terras laterais à *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*, obtidas através da concessão para esta ferrovia (já referidas anteriormente), e outras mais que por ventura adquirissem na região. A exploração destas terras seguiu dois caminhos paralelos: i) por um lado, houve a tentativa de se implantar uma série de colônias agrícolas, contando-se com a vinda de imigrantes europeus que trabalhariam nestas terras; ii) por outro lado, a exploração da madeira, já que as florestas cobriam grande parte das terras concedidas.

Por trás da idéia de colonização estão: i) a obrigatoriedade do estabelecimento de colônias em função do contrato de concessão da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*; ii) a necessidade de aumentar o tráfego de mercadorias, especialmente para São Paulo, através de produtos alimentícios; iii) é claro, os lucros do próprio empreendimento. O mesmo é vislumbrado para as atividades madeireiras: "Os lucros a serem obtidos do desenvolvimento das madeiras vindo de nossas terras por si só justificaria a construção de uma grande parte do sistema da São Paulo - Rio

⁸⁴ Autorizada a funcionar no Brasil pelo decreto 7.426 de 3.6.1909, que foi modificado pelo decreto 10.058 de 14.2.1913.

Grande"⁸⁵. A madeira (ao lado do mate) era um dos principais produtos transportados pelas estradas de ferro paranaenses e a perspectiva era de melhora, dado o crescimento do setor de construção civil nas principais cidades do sul/sudeste brasileiro, e mesmo de Buenos Aires e Montevideu, o que poderia elevar o coeficiente de tráfego de todo o sistema ferroviário planejado, se este tipo de transporte se mostrasse mais rentável que o transporte marítimo, como era feito até então.

Também se formou a *Southern São Paulo Colonization Co.*, pequena empresa de colonização que obteve terras no sul do Estado de São Paulo, mas da qual não se dispõe de maiores informações. Em 27 de dezembro de 1911, funda-se, em Portland, outra empresa de colonização, a *Brazil Development & Colonization Co.*⁸⁶, capitalizada a U\$ 5.000.000, sendo que todo o seu capital acionário encontrava-se nas mãos da *Brazil Railway Co.* A empresa estava destinada a atuar em outras terras concedidas ou adquiridas pelo grupo e também teve forte participação como empresa administradora de portfólio⁸⁷.

85 Relatório da empresa de 1909, citado por GAULD, C. (1964), pg 217.

86 Esta empresa é autorizada a funcionar no Brasil pelo decreto 9.442 de março de 1912.

87 Segundo o Relatório da *Brazil Railway Co.* de 1919 (AN - 65 A0 E 111) esta empresa possuía em seu portfólio:

215 ações da *Cie Auxiliaire des Chémins de Fer du Bresil*;
54.799 ações da *Cie du Port de Rio Grande*;
18.429 partes do fundador da *Cie du Port de Rio Grande*;
9.350 ações da *Societé Générale de Construction*;
10.600 partes do fundador da *Societé Générale de Construction*.

Além das terras recebidas em concessão em função dos contratos relativos às estradas de ferro, faziam-se tratos com governos estaduais, adquirindo-se por preços irrisórios extensões de terra que, depois de expulsos os posseiros, eram revendidas ou permaneciam incultas à espera de ocasião mais propícia para venda, sendo que às vezes eram ali instaladas colônias agrícolas. Este tipo de trato se consagrou no sul do Brasil com o nome de Bendengós⁸⁸.

Outro ramo de atividades desenvolvida pelo grupo era a pecuária. Para atuar neste ramo fundou-se nos Estados Unidos a *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* e praticamente todo seu capital acionário autorizado, da ordem de US\$ 25.000.000, pertencia à *Brazil Railway Co.*⁸⁹ Esta empresa, liderada depois de 1912 por Murdo Mackenzie até 1919, estava destinada a administrar uma série de fazendas onde se criaria gado para o abate e se produziria charque para exportação. As atividades relacionadas à exportação de carne não cessaram por aí. Por volta de 1912, em associação com os Sülzbergers de Chicago, procurou se iniciar a construção de um frigorífico (o primeiro no Brasil) perto de Osasco, ao longo da linha da Sorocabana. Esperava-se que esta linha,

88 QUEIRÓS, Maurício Vinhas de. *Messianismo e Conflito Social (A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912 - 1916)*. 2ª edição. São Paulo: Ática, 1977. pg. 74.

89 Uma pequena parte do capital acionário estava nas mãos da *Société Industrielle et Agricole au Brésil* de Bruxelas. Esta sociedade vendeu uma fazenda de 4.000.000 de acres em Descalvados, no Mato Grosso para a *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* contra ações da própria companhia.

através de vagões frigoríficos, juntamente com a *São Paulo Railway*, viabilizasse a exportação de carne congelada pelo porto de Santos.

Uma outra interessante atividade do grupo era uma empresa hoteleira, a *Compagnie dos Grandes Hóteis de São Paulo*, empresa controlada pela *Sorocabana Railway Co.*, que detinha todo o seu capital acionário⁹⁰, cujos planos originais eram de construir modernos hotéis e cassinos em São Paulo, Rio de Janeiro e Guarujá, a serem administrados pelo grupo Carlton. Em 1912, porém, as atividades se limitavam a pequenos hotéis em São Paulo e um maior sendo remodelado no Guarujá.

As empresas portuárias

O grupo liderado pela *Brazil Railway Co.* atuou também em atividades portuárias, possuindo direitos principalmente sobre dois portos: o porto de Rio Grande (ao sul da Lagoa dos Patos no Rio Grande do Sul) e o porto do Rio de Janeiro.

Em 1907, o grupo criou em Paris, com o auxílio de H. Legru e de Pedro Nolasco, a *Compagnie Française du Port de Rio Grande*. Esta empresa assumiu a concessão, obtida por Elmer L. Corthell e administrada por uma companhia americana denominada *Port of Rio Grande*, que enfrentava, na época, problemas financeiros. Para as obras de modernização do porto do Rio Grande e aprofundamento do canal na Barra do

90 Eram 50.000 ações de 100\$000 cada.

Rio Grande, facilitando o acesso à Lagoa dos Patos e à Porto Alegre, assim como a operação do próprio porto, a concessão incluía cláusulas de garantia de juros, bem como um direito aduaneiro de 2% sobre as mercadorias que entrassem no porto⁹¹. A empresa foi fundada com um capital acionário autorizado de FF 30.000.000 mais uma parte não quantificada intitulada "partes do fundador"⁹².

As ações que compunham o capital acionário foram em grande parte (todas as ações ordinárias) "atribuídas em representação aos aportes feitos pela sociedade americana *Port of Rio Grande*" representada por P. Farquhar. Este teria trazido para a companhia francesa a concessão em questão, as instalações e materiais do porto e ainda o direito a concessões para os portos de Pelotas e Porto Alegre. Em reconhecimento foram atribuídos à empresa americana FF 20.000.000 em ações. H. Legru também obteve a sua parte em nome de despesas e dos estudos feitos para a constituição da companhia, obtendo "20.000 partes do fundador". Os lucros obtidos pela empresa deveriam ser assim divididos: i) 5% para fundo de reserva; ii) 6% para ações prioritárias

⁹¹ A concessão foi obtida pela empresa americana através do decreto federal 5.979 de 18.4.1906. Pelo decreto federal 6.788 de 12.12.1907 a concessão é adquirida pela companhia francesa. Segundo Gauld também foi concedida uma pequena usina termoelétrica e uma modesta linha de tramways.

⁹² Balanço da empresa de 30.9.1911 (AN 65 AQ - F 60). Com relação às ações, eram 60.000 ações de FF 500 cada, sendo 40.000 ordinárias e 20.000 preferenciais. Em relação às partes do fundador, nada mais específico foi encontrado, sabe-se apenas que do lucro da empresa, após uma série de pagamentos efetuados às ações, lhe cabiam 25% do restante.

(cumulativas); iii) 6% para as ações ordinárias; iv) soma para amortizar todas as ações durante o período de sua existência (90 anos); v) adicional de 2% para o Conselho de Administração; vi) o restante dividido entre as ações prioritárias (25%), ações ordinárias (50%) e partes do fundador (25%)⁹³. A *Brazil Development & Colonization Co.* adquire o controle acionário da empresa⁹⁴, sendo a maioria destas ações compradas de Farquhar, além de se adquirirem também as partes do fundador atribuídas a Legru, estando assim esta empresa indiretamente ligada à *Brazil Railway Co.*

Após tentar em vão adquirir os direitos sobre o porto de Santos, primeiro diretamente da família Guinle e, em seguida, através de acionistas menores, no início da segunda década do século, o grupo procurou dominar a *Cie du Port du Rio de Janeiro*. Esta companhia foi fundada 2.9.1910 em Paris, através de Legru, com a participação de Henniger, Daumart, Carlos Sampaio e Teixeira Soares, a fim de arrendar o porto do Rio de Janeiro, que fora construído por um grupo inglês. O seu capital acionário era da ordem de FF

93 Prospectus da empresa de 31.3.1913 (AN - 65 AQ - F 60)

94 Segundo o Relatório da *Brazil Railway Co.* de 1919 (AN - 65 AQ - E 111), a *Brazil Development & Colonization* possuía 38.794 ações ordinárias (97%) e 16.005 ações preferenciais (80%), além de 18.429 partes do fundador. Na verdade há certa confusão a respeito do domínio desta empresa por parte do grupo, algumas fontes como uma *Communication* do Office National des Valeurs Monétaires de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 23/26) diz que a quase totalidade das ações ordinárias e 90% das privilegiadas pertencem à *Brazil Railway Co.* diretamente. Se esta informação for correta, talvez tenha havido, entre 1915 e 1919, uma negociação entre a empresa holding e a sua subsidiária (a *Brazil Development & Colonization Co.*)

10.000.000, sendo que deste total FF 7.000.000 foram obtidos por Daumart e Henniger em função dos "encargos" da concessão⁹⁵. Esta concessão implicava no dever, por parte da companhia, de assegurar todos os serviços do porto por meio de 50% da receita bruta até 3.000 contos de réis, 30% de 3.000 a 5.000 contos, 28% de 6.000 a 9.000 contos e 27% além dos 9.000 contos.

Em novembro de 1911 nota-se nova influência na companhia, a esta altura a Sorocabana Railway Co. havia, com forte ajuda de capital britânico, adquirido grande participação acionária na empresa, dominando-a e estabelecendo um novo conselho administrativo⁹⁶. A esta altura a empresa já possuía em seu passivo FF 12.500.000, conseguido através de obrigações emitidas no início de 1911⁹⁷. Desta forma, através da Sorocabana, a Brazil Railway

95 Notes sobre a empresa em Carte de 10.9.1912 do Ministère de la Justice ao Ministère des Affaires étrangères (MAE - CPC - Vol. 47 - carton 299). O capital acionário estava composto de 20.000 ações, sendo 6.000 privilegiadas e 14.000 ordinárias.

96 Segundo *Sorocabana Railway Co., Annual Report ...*, 1915, (AN - 65.AQ - E 676, pg. 14), op cit., neste ano a *Sorocabana Railway Co.* contava em seu portfólio com 16.132 ações da *Cie du Port de Rio de Janeiro* (80,7%). No Conselho Administrativo foram mantidos os nomes de C. Sampaio, J. T. Soares, Comte Récopé e E. Lafon e se introduziram, Knox-Littler, homem próximo aos americanos, E. Chauvy, ligado à *Banque de Paris et Pays Bas*, além de G. de Breteuil e A. Povyance, Notes sobre a companhia de 6.6.1912 (MAE - CPC - Vol. 47 - carton 248 e ss.).

97 As obrigações emitidas correspondiam a metade das 50.000 obrigações a 5% autorizadas pelo Conselho de Administração anterior. Foram lançadas pela *Societé Marseillaise de Crédit Industrialis* ao preço de FF 459,50, para um valor de face de FF 500. Notes ... (MAE - CPC - Vol. 47 - carton 248 e ss.), op cit.

Co. detém o controle sobre o importante porto do Rio de Janeiro.

Outros empreendimentos na América do Sul

Como já havíamos ressaltado anteriormente, o sistema *Brazil Railway* não devia se restringir ao território brasileiro. As atividades, principalmente as ferroviárias, se estenderam por vários outros países da América do Sul. Devemos já aqui fazer uma ressalva: como houve dificuldade para se encontrar dados sobre estas empresas que atuavam fora do Brasil e principalmente em relação às suas ligações com a *Brazil Railway Co.*, faremos aqui apenas breves citações de empresas controladas pelo mesmo grupo no restante da América do Sul⁹⁸.

No Uruguai, a partir do final de 1911, com a ajuda de Gabriel Terra, comprou-se por 500.000 libras o controle da *Uruguai Central Railway Co.* Esta companhia operava a linha que ligava Montevideu à Riviera e Santana do Livramento no Brasil. Tentou-se também adquirir o controle acionário da *Uruguai Northwestern Railway Co.*, que era de propriedade inglesa e administrava uma linha que ia de Montevideu até Artigas (Quaraí na fronteira brasileira). Não tendo conseguido o controle da empresa, obteve um contrato com o

⁹⁸ Aqui estaremos baseados principalmente em informações obtidas a partir de GAULD, C. (1964) e HANSON, S. (1936).

governo uruguaio (José Battle y Ordoñez presidente) em 12.10.1912 para construir uma linha concorrente, o que suscitou grande campanha contrária, fazendo com que o Congresso Uruguaio não aprovasse o contrato. Outras empresas menores também entraram na órbita de influência do grupo, como a linha até a cidade de Colônia.

Na Argentina, na mesma época, com o incentivo de Ezequiel Ramos-Mejía, Ministro dos Trabalhos Públicos, as atividades iniciaram-se comprando-se por preços excessivos quatro linhas no norte e nordeste construídas por franceses. A empresa controladora das atividades neste país era a *Argentina Railway Co.* incorporada em 12.7.1912, nos Estados Unidos. Esta empresa controlava importantes linhas perto da fronteira brasileira, tais como: *Cordoba Central Railway*, *Cordoba and Rosario Railway*, *Buenos Ayres Extension Railway*, *Entre Rios Railway*, *Argentina North East Railway* (Entre Concordia e Posadas), *Rosario and Porto Belgrano Railway* e outras linhas antes estatais. Através destas empresas era possível se estabelecer contato com as ferrovias brasileiras, através de *Passo de los Libres* (Uruguaiana), e também com a linha paraguaia.

Já no Paraguai, através da *Transparaguian Railroad Co.* controlava-se a *Paraguay Central Railway Co.* que atravessava todo o sul deste país ligando Assuncion à fronteira com a Argentina (Encarnacion/Posadas) e desta, através da *Argentina North East Railway*, com Buenos Aires, com o Brasil e com o Uruguai. Na Bolívia havia a *Bolívia Railway Co.* e em

1912 adquiriu-se forte participação na *Antofagasta (Chile) & Bolivia Railway*, procurando obter controle acionário desta empresa operadora de uma linha que devia unir a Bolívia aos portos chilenos. Esta participação, porém, foi vendida com fortes perdas no ano seguinte.

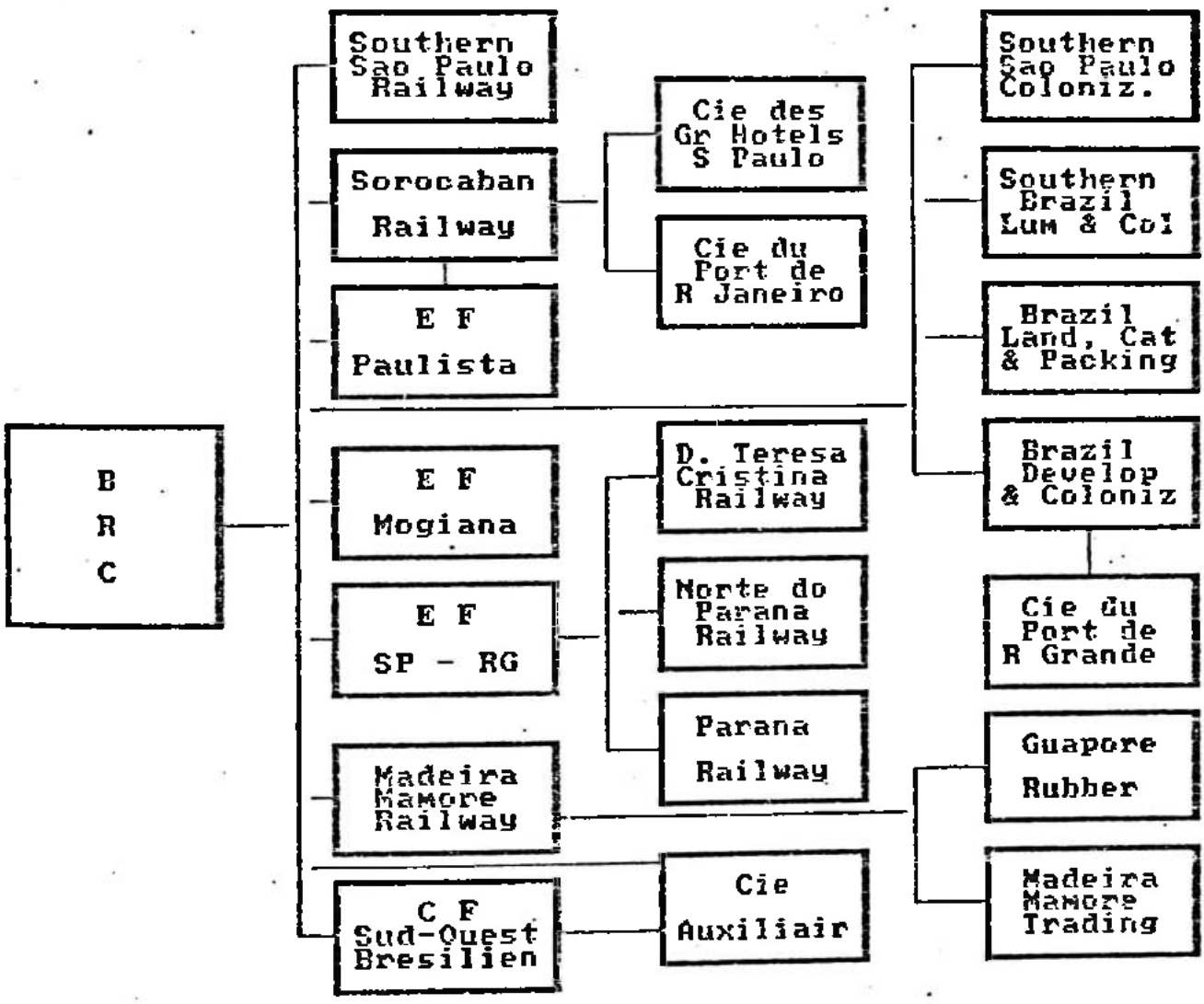
Nestes países também foram criadas ou adquiridas empresas fundiárias e agrícolas. No Paraguai se adquiriu em 1912 a *Compañia Industrial Paraguaya*, que tinha 2.000.000 acres de terra no leste do país; ainda neste país havia a *Paraguay Land & Cattle Co.*, com 1.687.000 hectares de terra e 45.000 cabeças de boi, além de também haver participação na *Asunción Tramway, Light & Power Co.* Na Bolívia, como já vimos, havia se conseguido também 6.000.000 de acres de terras. Também existia neste país a *Bolívia Development Co.* com concessões para exploração de petróleo perto de *Langunillas* e *Santa Cruz de la Sierra*, esta concessão foi posteriormente retirada pelo governo boliviano.

Voltamos a insistir em que a maioria destas empresas não deviam ter relações formais com a *Brazil Railway Co.*, sendo provavelmente empresas cujas direções pertenciam aos mesmos homens que administravam a holding brasileira. Ligações mais fortes podem ser às vezes verificadas, principalmente para as empresas ferroviárias uruguaias e

paraguaias⁹⁷, sendo estas informações, porém, bastante tênues para se afirmar algo de mais concreto.

⁹⁷ Por exemplo, dentro do portfólio da *Brazil Railway Co.* em 1919 constam ações ou obrigações da *Central Uruguay Railway Co.*, da *Uruguay East Coast Railway Co.*, da *Transparaguayan Railroad Co.* e da *Bolivia Development Co.* Relatório da empresa de 1919 (AM - 65 AQ - E, 111).

10 sistema Brazil Railway no Brasil
Organograma



ESTRUTURA DE CAPITAL DO SISTEMA BRAZIL RAILWAY CO.

O capital acionário e o lucro do fundador

Como já havíamos notado anteriormente a *Brazil Railway Co.* trabalhava com dois tipos de capital: o capital acionário e o capital advindo de títulos de dívida assumida ao longo do desenvolvimento da empresa, o capital-obrigação. Esta estrutura de capital, bem como suas implicações que verificaremos a seguir, também era comum às outras empresas criadas pelo grupo e a muitas empresas estrangeiras com atuação na América Latina.

O capital acionário -autorizado na incorporação da empresa e efetivamente emitido, na sua maior parte, não foi integralizado, ou seja, a partir das ações não houve aporte significativo de capital em dinheiro para as companhias. As ações foram repartidas sobretudo entre os membros do grupo fundador (principalmente Farquhar, Pearson, Mackenzie, Van Horne, Keith), em nome de serviços prestados e propriedades agregadas por eles às empresas. Também receberam ações, por trabalhos oferecidos às empresas, os bancos e banqueiros¹ que fizeram o lançamento financeiro das empresas do grupo e

 1 Entre eles podemos destacar: *Empire Trust Co.* e *Equitable Trust Co.*, nos Estados Unidos; *National Trust Co.*, no Canadá; *Banque de Paris et Pays Bas* (H. Legru e E. Chauvy) e *Société Générale* (Dorizon), na França; *Bank of Scotland* (R. Fleming), *Union of London & Smith Bank*, *M. M. Glyn, Mills & Co.* e os irmãos Speyrs, na Inglaterra; e *A. Loewenstein* e os irmãos Sttalaetts, na Bélgica.

que se ocuparam das emissões do capital-obrigação. Na verdade esta separação banqueiro - grupo fundador é um tanto forçada, pois os dois grupos se confundem, refletindo as constatações desenvolvidas por alguns teóricos da época. Também receberam, ao longo do tempo², ações das empresas, outros membros que foram paulatinamente sendo incorporados às mesmas, eram principalmente advogados e engenheiros brasileiros que prestaram algum tipo de "favor" às empresas e assim eram remunerados, ou antigos proprietários das empresas e/ou concessões adquiridas pelo grupo *Brazil Railway* que, pela venda, muitas vezes recebiam ações da holding e principalmente das novas empresas constituídas³.

Descortinam-se aqui as reais razões por trás do imenso projeto de integração ferroviária no sul do Brasil e das Américas. Vemos a primeira grande fonte de lucro, especialmente do grupo fundador, por trás do sistema, já que estas ações, distribuídas entre seus membros, eram cotadas em bolsa e poderiam ser ali vendidas, recebendo dinheiro por algo para o qual pouco havia sido gasto na sua aquisição. E isto, mesmo levando em conta que o valor dessas ações em bolsa dificilmente equivaliam aos seus respectivos valores

² Devemos notar que o capital acionário autorizado da *Brazil Railway Co.* (U\$ 40.000.000) não foi imediatamente emitido e distribuído (U\$ 35.000.000), sendo o restante emitido com o decorrer do tempo e das necessidades. Além do que, também foi sendo autorizada a elevação deste capital acionário (chegando em 1913 a U\$ 60.000.000, com U\$ 52.000.000 emitidos).

³ O exemplo mais claro desta prática é Joaquim Catramby no caso da *Madeira Mamoré Railway Co.*

de face. Além disto, mesmo sem aporte monetário significativo, é claro que estas ações estavam destinadas a receber os rendimentos normais a que fazem jus as ações⁴.

A mesma operação era efetuada não só na incorporação da empresa holding mas também quando da criação de novas empresas pelo grupo, tais como a *Sorocabana Railway Co.*, *Madeira Mamoré Railway Co.*, *Southern Brazil Lumber Colonization*, *Brazil Land Cattle & Packing Co.*, *Brazil Development & Colonization Co.*, *Cie du Port du Rio Grande*, etc. Nestas o lucro era quase sempre imediato, já que as ações recebidas pelos fundadores destas empresas eram adquiridas pela empresa holding com pagamento em dinheiro⁵. Dinheiro este obtido no lançamento de obrigações por parte da *Brazil Railway Co.*

Parece correto afirmar que o recebimento destas ações sem aporte monetário de capital é compensado, em termos econômicos, pelos valores e propriedades aportados às empresas, tais como: concessões, direitos de operação, serviços financeiros etc. Afinal estes aportes não monetários podem ter seu valor individual estimado em função

4 Os rendimentos das ações do grupo variavam entre 5% e 7%, podendo eventualmente serem acrescidos em função do desempenho das empresas.

5 Aqui o exemplo notório e já mencionado é o de Farquhar e Legru quando da criação da *Cie du Port du Rio Grande* e sua aquisição pela *Brazil Development & Colonization Co.* Devemos também notar que às vezes estas transferências para a holding ou outra empresa do grupo eram efetuadas mediante a troca por ações ou obrigações da última, e não necessariamente em dinheiro.

da expectativa de rendimento que seria obtido com estes serviços, capitalizados no momento de sua aquisição.

Porém, se esta é a alegação econômica que embasa a distribuição do capital acionário para o grupo fundador, parece evidente que houve uma expectativa bastante exagerada sobre a possibilidade de obtenção de renda futura a partir destes serviços, ou seja, houve uma super capitalização do fluxo de renda futura esperada destes valores, de modo que o preço pago por eles, em ações, excede em muito o seu valor efetivo. Evidentemente é difícil provar-se isto, mesmo porque não se tem a relação entre os serviços aportados e a quantidade de ações a eles atribuídos e, mais difícil ainda é o cálculo para se estimar a renda obtida a partir de um desses serviços, por exemplo uma concessão pública, ou um direito de operação em território brasileiro.

Mas a afirmativa parece assumir contornos bastante claros se pensarmos no volume que tal capital acionário assume e na necessidade de obter capital por outros meios para a efetiva operação da empresa. Somente para a holding são U\$ 52.000.000, na Sorocabana são mais U\$ 10.000.00 quase completamente distribuídos entre os fundadores por terem obtido o arrendamento da estrada de ferro, o direito de funcionamento da empresa em território nacional, subscrito as próprias ações da empresa etc. O rendimento futuro capitalizado de tais aportes, por mais importantes que sejam, não deve chegar ao montante referido. O mesmo vale para as outras empresas citadas anteriormente. São

aproximadamente U\$ 61.500.000⁶ de capital acionário lançado pelo mesmo grupo em empresas controladas pela *Brazil Railway Co.* (deste total foram vendidas à holding ou outras empresas do grupo aproximadamente U\$ 55.000.000⁷), que, somados ao capital da própria holding, perfaz um total aproximado de U\$ 100.000.000⁸ em ações distribuídas em nome dessas rendas futuras estimadas, o que nos parece evidentemente exagerado, como remuneração por serviços e propriedades prestados, mesmo que o valor destes sejam estimados em função da renda futura obtida a partir deles. Existe assim um montante do capital acionário, dificilmente estimável com precisão, mas de grandeza que julgamos importante, que não foi

6 Eram U\$ 10.000.000 na *Sorocabana Railway Co.*,
 U\$ 25.000.000 na *Brazil Land Cattle & Packing Co.*,
 U\$ 4.500.000 na *Southern Brazil Lumber Colonization*,
 U\$ 5.000.000 na *Brazil Development & Colonization*,
 FF 30.000.000 na *Cie. du Port du Rio Grande* e
 U\$ 11.000.000 na *Madeira Mamoré Railway Co.*

7 Foram adquiridos pela *Brazil Railway Co.*:
 U\$ 10.000.000 da *Sorocabana Railway Co.*,
 U\$ 23.961.000 da *Brazil Land Cattle & Packing Co.*,
 U\$ 4.500.000 da *Southern Brazil Lumber Colonization*,
 U\$ 5.000.000 da *Brazil Development & Colonization*,
 FF 1.224.000 da *Cie. du Port du Rio Grande* e
 U\$ 5.500.000 da *Madeira Mamoré Railway Co.* (o resto pertencia à *Port of Pará Co.*)

e pela *Brazil Development & Colonization*,
 FF 27.400.000 da *Cie du Port du Rio Grande*.

8 O valor do capital acionário emitido pelo grupo é de U\$ 113.500.000. Mas provavelmente nem todo este capital foi atribuído aos fundadores sem aporte de capital em dinheiro. Alguns aportes monetários podem ter sido feitos, principalmente nas subsidiárias onde as informações disponíveis são em menor número, como por exemplo a *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* Porém, mesmo com esta ressalva, a quantia deve estar próxima aos U\$ 100.000.000.

efetivamente aportado a empresa, tanto monetariamente como em serviços.

Podemos, porém, entender este tipo de prática levando em conta a noção de "lucro do fundador". Segundo este conceito, este não aporte de capital era possível em função do diferencial entre a taxa de lucro do empreendimento e a taxa a que cumpria ser remunerado o capital nele aplicado. Por exemplo, se um montante de 100 libras fosse aplicado com um lucro de 20%, geraria, logicamente, 20 libras. Supondo que este capital foi conseguido por empréstimo a uma taxa de juros de 10%, deveriam ser pagos 10 libras de juros. As 10 libras restantes poderiam remunerar os empreendedores sem que estes tivessem efetivamente aplicado seu próprio capital no negócio. Assim, para determinado capital efetivamente aportado à empresa era possível se "criar" um capital adicional que também receberia um determinado rendimento⁹, dado que o rendimento total pago ao capital aportado à empresa era inferior ao lucro obtido no empreendimento.

Assim podemos dizer que este conceito está por trás de boa parte dos U\$ 52.000.000 de capital acionário da Brazil Railway Co. e também do capital acionário das outras empresas criadas. Para isto podemos supor que os fundadores esperavam uma lucratividade do sistema superior ao rendimento que deveriam pagar ao capital efetivamente

⁹ O valor deste capital em determinado momento corresponderia à capitalização para aquele instante do rendimento futuro a que fariam jus os títulos emitidos com o fim de receberem tal fluxo de renda.

empregado, sendo a diferença abocanhada por eles próprios. O capital efetivamente empregado, qual seja, a grande maioria do capital obrigação e a parte do capital acionário efetivamente aportada em dinheiro ou gasta no pagamento dos serviços recebidos, deveria gerar na sua operação um lucro maior que sua remuneração, qual seja, o montante de juros ao qual o capital obrigação foi captado somado aos rendimentos auferidos exclusivamente a partir dos serviços pagos e do capital acionário aportado em dinheiro. Esta diferença geraria um montante de capital que poderia ser distribuído entre os fundadores, sendo o suporte legal para este rendimento o capital acionário não aportado¹⁰.

É a este capital não aportado que relacionamos o chamado lucro do fundador. Mais precisamente ao valor que este capital assume no mercado de títulos e que corresponde, a cada instante, à soma capitalizada, nestes momentos, das expectativas de rendimentos futuros a serem obtidos por tais títulos (no caso ações).

Devemos aqui fazer uma importante ressalva. A noção de lucro do fundador, como caracterizada na literatura¹¹, está relacionada essencialmente a títulos sem prazo de maturação, como as ações. Isto para os dois lados da questão, as ações

10 Lembrando que consideramos agora como capital acionário não aportado a diferença entre o capital acionário emitido e o que foi aportado tanto monetariamente como aquilo que foi efetivamente pago por serviços e propriedades fornecidos às empresas. Ou seja, uma parcela inferior aos US\$ 113.500.000 de capital acionário emitido.

11 Referimo-nos aqui essencialmente a HILFERDING, R. (1985).

são a base tanto do capital efetivamente empregado, como do lucro do fundador. Porém, no caso que estamos examinando isto não ocorre, se a base do lucro do fundador são efetivamente ações, a maioria do capital efetivamente empregado na produção tem por base obrigações, ou seja, títulos que pagam um juro fixo mas que têm um prazo de maturação, em geral de 60 anos. Estas obrigações devem, portanto, ser amortizadas neste prazo¹². Isto implica que para se manter o mesmo capital empregado é preciso: ou uma rentabilidade bastante elevada e ainda crescente do empreendimento, que viabilize a substituição do capital amortizado por um gerado internamente na empresa; ou um constante afluxo de novo capital-obrigação a ser efetivamente empregado no empreendimento e que substitua o anterior que está sendo saldado.

O capital-obrigação

Se a maioria do capital acionário não representou aporte monetário, o capital efetivamente empregado nos empreendimentos do sistema foi obtido nos mercados monetários europeus pela emissão de debêntures, bônus,

12 Por exemplo, para um título de 50 anos, amortizava-se na ordem de 2% ao ano sobre o valor de face do título, em geral havia alguns anos de carência antes do início deste pagamento, de modo que para o prazo suposto os pagamentos eram, a partir do início da amortização, um pouco maiores de 2%.

obrigações e outros títulos com juros fixos previamente estipulados e com prazo de maturação também estabelecidos, que chamamos genericamente de obrigações.

Como já havíamos dito anteriormente, a *Brazil Railway Co.* emitiu aproximadamente FF 570.000.000 em obrigações, entre os anos de 1907 e 1914. Foram cinco séries de obrigações como se segue¹³:

- 1) 12.842.074 libras em obrigações de 60 anos a 4,5%, emitidas pelo *Empire Trust Co.* (Nova York) e lançadas na França, Bélgica e Inglaterra, com subscrição de vários bancos destes países (dita série internacional);
- 2) 86.500.000 francos franceses em obrigações de 60 anos a 4,5%, emitidas pelo *Equitable Trust Co.* (Nova York) e lançadas no mercado francês (dita série francesa);
- 3) 2.000.000 libras em debêntures conversíveis a 5%, emitidas por *M. M. Glyn, Mills, Carie Co.* (Londres) e lançadas no mercado londrinô;
- 4) 1.467.100 dólares em debêntures não garantidas a 5%, emitidas pelo *National Trust Co.* (Toronto) e lançadas no mercado inglês;
- 5) 146.031.500 francos franceses em bônus de 10 anos a 6%, emitidos por *Union of London and Smith Bank Ltd.* (Londres) e lançados principalmente no mercado francês.

 13 As informações acerca dos valores exatos destas emissões não são totalmente coincidentes. Provavelmente, em virtude das taxas de câmbio utilizadas para as conversões e das datas em que foram recolhidas as informações. Os números aqui apresentados são de 18.7.1917, em uma Note nos Arquivos do Ministère des Finances (MF - B 32.798), sobre o acordo entre a empresa e seus credores.

Por estas séries vemos que as obrigações eram emitidas tendo como responsável por tais emissões uma série de bancos (principalmente americanos). Mas, além destes, para que elas pudessem ser negociadas em outros mercados (que não onde fossem emitidas) era necessário que fossem subscritas por bancos nacionais. Assim, além dos bancos acima citados, alguns outros participavam do lançamento do capital-obrigação como subscritores dos títulos¹⁴.

Estas duas espécies de bancos trabalhavam em forte união com o chamado grupo fundador, impondo membros à alta diretoria das empresas do grupo e participando das principais decisões das companhias. Logicamente não ficavam de fora dos lucros do sistema.

Tanto os bancos emissores, como os subscritores, recebiam, por suas atividades financeiras efetuadas em prol da *Brazil Railway Co.* e subsidiárias, participação acionária e, portanto, auferiam uma parte do lucro do fundador. Mas a grande parte de seus lucros estava nos ganhos obtidos no próprio lançamento destas obrigações. Estes ganhos eram de duas espécies: i) Comissões pagas aos bancos e; ii) os "tipos" a que eram lançados as empresas. Pode também ser levantada uma outra forma de ganho, típico dos bancos, que é a possibilidade que eles têm de adquirir as melhores obrigações e de especular facilmente com tais títulos. Mas

¹⁴ Na França, onde possuímos melhores informações, estes bancos eram a *Société Générale* e o *Banque de Paris et des Pays Bas*.

atentemos às duas primeiras espécies de ganho que nos interessam mais de perto.

Os "tipos" de lançamento são espécies de taxas a que estão submetidas as obrigações. Assim, para uma obrigação de FF 100 (valor de face) lançada ao tipo de 95%, por exemplo, são entregues à empresa responsável pelo título apenas FF 95. Os tipos das obrigações variam em função da empresa a quem ele (tipo) diz respeito e das perspectivas de rentabilidade e segurança de seus empreendimentos. Na verdade, não passam de uma forma diferente de elevar a taxa de juros das obrigações, ou de elevar as comissões dos banqueiros.

Efetivamente o que ocorre para a *Brazil Railway Co.* é que, para um valor declarado de capital a ser remunerado, novamente um valor monetário inferior foi efetivamente aportado à empresa, por conta das comissões dos banqueiros e dos "tipos" a que foram lançadas suas obrigações. Os valores das comissões que os bancos receberam por seus serviços à *Brazil Railway Co.*, apesar de se saber serem elevadas¹⁵, não puderam ser obtidas. Também há dificuldade para se saber o tipo exato pelo qual foram lançadas as obrigações, neste caso a única informação obtida é relativa à série francesa, que foi cotada a 92%¹⁶. Nesta emissão, para um capital-

15 GAULD, C. (1964), refere-se a isto em inúmeras passagens do livro, porém sempre sem precisar nenhum valor. Outros comentadores como Hanson também se referem às elevadas comissões recebidas pelos banqueiros.

16 Prospectus de 1910 da própria empresa no Arquivo do Ministère des Finances da França (MF B - 31.339).

obrigação a ser remunerado de FF 86.500.000 foram obtidos pela empresa, no máximo, FF 79.580.000. Supondo que esta taxa fosse a utilizada para todas as emissões da empresa, o capital aproximado levantado efetivamente pela Brazil Railway Co. estaria próximo dos FF 520.000.000¹⁷.

Podemos dizer até aqui que, a grosso modo, para um capital total a ser remunerado de U\$ 166.000.000 foram efetivamente aportados à Brazil Railway Co. U\$ 105.000.000¹⁸, ou seja para cada dois dólares aportados à empresa, três devem ser remunerados. Se pensarmos numa remuneração média de 5,5% para este capital, o lucro líquido da empresa destinado a remunerar este capital¹⁹ deve ser da ordem de pelo menos 8%.

Todo estes comentários se referem ao "capital próprio" da Brazil Railway Co., mas podem e devem ser estendidos a toda a rede que integra seu sistema, pois as subsidiárias também emitiram obrigações nos mercados monetários europeus a fim de poderem operar seus negócios. Por volta de 1915

17 Evidentemente que este montante é superestimado, pois ainda devem ser deduzidas as comissões dos bancos. A suposição que o "tipo" é o mesmo também pode ser vista como uma superestimação, pois a série francesa é uma das primeiras; foi lançada aproximadamente em 1910, quando os rumores de crise na empresa ainda não eram ouvidos; na medida em que estes aparecem, o tipo das obrigações deve logicamente diminuir, mas isto também é uma suposição.

18 Lembramos que os números nos dão apenas uma indicação grosseira, são valores arredondados sujeitos a várias considerações já feitas. Além destas devemos notar que estes valores foram obtidos a partir de taxas fixas de câmbio como se segue: 1 libra = 5 dólares = 25 francos franceses.

19 Livre dos aportes para fundos de reserva, amortizações ou qualquer outro.

podemos estimar em aproximadamente FF 575.000.000 as obrigações emitidas por estas subsidiárias, distribuídas como se segue^{PO}:

- 100.000.000 a 4,5% da Sorocabana Railway Co. (Londres);
- 16.500.000 a 5 % da Sorocabana Railway Co. (Paris);
- 210.000.000 a 5 % da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (Paris);
- 109.000.000 a 5 % da Cie du Port du Rio Grande (Paris);
- 12.500.000 a 5 % da Cie du Port du Rio de Janeiro (Paris);
- 40.000.000 a 5,5% da Madeira Mamoré Railway Co.;
- 18.725.000 a 7 % da Madeira Mamoré Railway Co.;
- 45.000.000 a 4,5% da Cie Auxiliaire de Chémin de Fer du Brésil (Bruxelas e Paris);
- 12.650.000 a 6 % da Cie Auxiliaire de Chémin de Fer du Brésil (Paris);
- 23.700.000 a 6 % da Paraná Railway Co.

O lançamento destas obrigações também foi objeto de comissões e cada uma delas possuía seu tipo, de modo que estes montantes não são os efetivamente aportados. Isto se torna bastante evidente se tivermos em conta que o tipo das

 20 Novamente o número é aproximativo, foi obtido a partir de informações contidas em uma Communication do Office Nationale des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 23/28). Podemos notar que faltam algumas subsidiárias do grupo que provavelmente também emitiram ações. Devemos também notar que a Madeira Mamoré Railway Co. emitiu outra série de obrigações a 6% da ordem de FF 35.000.000 e que o montante da série a 7% corresponde apenas à metade do emitido, tanto a outra metade quanto a outra série ficaram a cargo da Port of Pará Co.

obrigações de empresas como a *Madeira Mamoré Railway Co.*, era bastante inferior àquele referido anteriormente (ou as comissões foram extremamente elevadas), sendo obtidos pelas obrigações a 5,5% apenas FF 33.400.000²¹. No entanto, devemos observar que muitas destas obrigações constam do ativo da *Brazil Railway Co.*, isto é, as obrigações foram adquiridas pela holding. Assim, o capital levantado pelas empresas é fornecido pela própria empresa matriz, ao mesmo tempo em que esta assume um direito para com suas subsidiárias²².

Outro aspecto a ser notado, quanto ao passivo do sistema como um todo, é que a maioria das empresas não incorporadas pelo grupo já havia feito anteriormente emissão de obrigações, como é o caso da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* (FF 72.000.000 a 5% em Paris), da *Norte do Paraná Railway* (FF 4.500.000 a 5% na França e Bélgica), da *Cie Auxiliaire des Chémins de Fer du Brésil* (FF 2.500.000 a 4,5% e FF 50.000.000 a 4% em Bruxelas) e da *Southern São Paulo Railway* (FF 22.500.000 em Londres). Mesmo uma nova empresa, como é o caso da *Sorocabana Railway Co.*, assumiu também obrigações contraídas anteriormente pelo Estado de São

21 Communication do Office Nationale des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 23/26). A mesma fonte nos indica que as obrigações a 6% da *Madeira Mamoré Railway Co* a cargo da *Port of Pará Co.* aportaram apenas FF 25.000.000. Com relação aos tipos das outras empresas nenhuma informação foi obtida.

22 Segundo a mesma fonte da nota anterior teríamos no ativo da holding, obrigações no valor de (em Francos Franceses):

- 43.000.000 da *Sorocabana Railway Co.*
- 16.600.000 da *Madeira Mamoré Railway Co.*
- 23.700.000 da *Paraná Railway Co.*

Paulo. Todas estas obrigações, adquiridas juntamente com o ativo das empresas, representam dívidas a serem honradas pelo grupo e fazem parte da estrutura de capital do sistema como um todo.

DESENVOLVIMENTO E RENTABILIDADE DO SISTEMA

"A Brazil Railway é um negócio
parisense". (H. A. Bromberger,
jornalista francês, em 1913)

Para remunerar seu capital e fazer frente às suas obrigações, a Brazil Railway Co., como holding controladora de uma série de empresas, recebe os dividendos correspondentes às ações das empresas que possui em carteira, além dos juros de dívidas contraídas pelas subsidiárias junto a própria holding¹.

O sistema como um todo obtém seus rendimentos de três fontes básicas: i) Operação de serviços públicos, mais precisamente redes ferroviárias e portos, em que as receitas advêm basicamente das tarifas públicas, sendo muitas vezes garantida uma rentabilidade mínima por parte do governo brasileiro para as empresas concessionárias; ii) Operação de empresas com atuação em setores de âmbito privado, tais como: pecuária, extrativismo e empreendimentos imobiliários, sendo a receita obtida pela venda de produtos como a carne (charque), produtos alimentícios, madeira e terras; iii) construção de obras ferroviárias e portuárias acordadas junto aos governos estaduais e federal e sendo pagos por estes.

¹ Além de empréstimos feitos pela holding para as empresas, esta também possuía em carteira muitas obrigações lançadas pelas subsidiárias.

Podemos observar mais detidamente estes rendimentos a partir das próprias subsidiárias ao mesmo tempo em que mostramos como cada uma destas se desenvolveu.

A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e a Rede de Viação Paraná - Santa Catarina.

A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande se tornou responsável pela operação da rede de viação Paraná - Santa Catarina. Desta rede ferroviária a Brazil Railway Co. deveria receber o rendimento das 47.308 ações (FF 23.654.000) da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e 5% de juros de FF 8.400.000 em obrigações desta empresa, além de 6% de juros sobre os FF 23.700.000 em obrigações da Paraná Railway Co.

A Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que controla toda a rede, remunera seu capital e cumpre seus compromissos a partir das receitas provenientes basicamente de quatro fontes: i) da operação de sua própria linha e da construção de seu prolongamento, bem como de seus ramais; ii) a partir de 1910, do rendimento das ações da Paraná Railway Co.² que por sua vez arrendava a estrada de ferro entre Paranaguá e Ponta Grossa e ramais; iii) desde 1911, do rendimento das ações e das obrigações da Norte do Paraná Railway Co.³; iv)

² Eram 50.000 ações de U\$ 100 cada.

³ São FF 1.000.000 em ações e FF 4.500.000 em obrigações a 5%.

a partir de 1910, do arrendamento das linhas férreas que compõe a Estrada de Ferro Dona Theresa Cristina.

Com relação às próprias linhas, apesar de sua importância estratégica, podemos ver que, a não ser nos três primeiros anos que esteve sob a responsabilidade da Brazil Railway Co. e no início da Primeira Guerra Mundial, estas se mostraram operacionalmente deficitárias, como vemos no quadro a seguir:

Movimento Operacional da Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (Itararé - Uruguai) 1908 - 1920.			
Ano	Receita	Despesa	Saldo
1908	877:386	871:849	5:537
1909	1.287:941	1.285:778	2:164
1910	2.082:568	2.061:665	20:903
1911	2.558:580	2.776:701	- 218:122
1912	3.161:758	3.694:376	- 532:618
1913	3.323:148	3.756:604	- 436:456
1914	2.748:876	2.694:343	7:533
1915	3.037:418	2.576:627	460:791
1916	2.902:352	3.570:088	- 667:736
1917	3.659:782	3.722:394	- 61:388
1918	4.542:404	4.832:976	- 380:572
1919	4.205:050	4.858:334	- 653:284
1920	4.118:077	5.059:682	- 941:605

Fonte: KROETZ, L.R. (1988), p. 82.

em mil réis.

O problema básico na operação da empresa parece a falta de produtos e passageiros a serem transportados, principalmente depois da conclusão da construção da linha em 1910. Neste momento o aumento das despesas não é compensado por um aumento de receitas, dado o baixo movimento comercial na nova região atingida (Vale do Rio Peixe, em Santa Catarina)⁴. Mesmo com a integração com os Estados de São Paulo⁵ e Rio Grande do Sul, não se nota um aumento substancial nas receitas operacionais da empresa em relação às suas despesas. Isto já coloca em dúvida o aumento previsto nos transportes de mercadorias que seria auferido com a integração ferroviária.

Por um lado, temos praticamente uma constante elevação das despesas da empresa, provavelmente causadas a princípio pela "complementação dos empreendimentos"⁶ e, em seguida, por dificuldades na integração das linhas⁷ e pela elevação

4 KROETZ, L. R. (1985), pg. 83 e 84. Quando foi adquirida, a empresa possuía 416 Km construídos e trafegáveis e 52 em construção. Em 1908 encontramos a empresa com 497 Km de extensão média em tráfego; em 1909, 605 Km; em 1910, 729 Km e em 1911 com 883 Km, atingido a extensão máxima na sua linha tronco ligando Itararé, em São Paulo, ao Rio Uruguai, na divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul, na cidade de Marcelino Ramos. Nesta, posteriormente (1913), foi construída uma ponte por sobre o Rio Uruguai viabilizando a ligação direta com a linha da *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer du Brésil*.

5 No início de 1909 conecta-se com as linhas da *Sorocabana* em Itararé.

6 KROETZ, L. R. (1985), pg. 83.

7 Com relação à integração das linhas pode-se vislumbrar dois tipos de dificuldades: i) técnicas, relacionadas ao equipamento, como bitolas, locomotivas etc; e ii) administrativas, relacionadas à coordenação desta integração, como horários, transferência de cargas etc.

do custeio da empresa, principalmente na importação de material rodante e da folha de salários⁸. Em relação às receitas, apesar de se verificar uma elevação também constante, estas não alcançam os níveis esperados (ou prometidos), ou seja, não se verificou a melhora do rendimento da empresa, nem com a integração com outras linhas férreas, nem com as colônias e empresas instaladas na região. Isto se deve primeiro ao fato de que as colônias, como veremos adiante, não se mostraram importantes fornecedoras de produtos transportados; segundo, e mais importante, pois a ferrovia não conseguiu desviar o tráfego de mercadorias do transporte marítimo, cujos preços de frete eram mais compensadores. Tanto isto é verdade que a madeira produzida pela *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.* era ela própria transportada principalmente pelo mar e as linhas que mostravam receita operacional positiva eram as que ligavam o interior aos portos⁹.

Na verdade, a linha arrendada pela *Paraná Railway Co.* (que justamente fazia esta ligação entre o interior - Ponta Grossa - e o litoral - Paranaguá) era praticamente a única

8 Todos os comentadores das empresas de Farquhar indicam que este tinha por prática pagar vultosos salários aos diretores e responsáveis pelos empreendimentos em que estava envolvido.

9 Outros fatores ainda podem ser levantados para explicar o fraco desempenho operacional da empresa, como o conflito na região do contestado que, segundo Gauld, teria inviabilizado por alguns anos a própria operação da ferrovia na região; e as tarifas, que segundo Kroetz, eram, pelo menos no Paraná, baixas para a madeira e, altas, nos outros Estados, para o mate, desviando seu transporte para a cabotagem.

que possuía um saldo operacional positivo dentro de toda a Rede de Viação Paraná - Santa Catarina dominada pela *Brazil Railway Co.* através da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*. Através das receitas auferidas com o transporte de madeiras e do mate destinado ao porto da cidade de Paranaguá, esta empresa foi a responsável por dar um certo equilíbrio nas contas operacionais deste sistema, mas estamos longe de ver saldos operacionais suficientes para remunerar satisfatoriamente o capital investido, pois o contrato de arrendamento exigia um pagamento anual ao governo da ordem de 2.500 contos de réis, o que praticamente abarca todo o saldo operacional auferido e chega até a impedir o pagamento dos juros das obrigações¹⁰. A evidência que mostra que este contrato era tido como oneroso pela empresa está nas constantes tentativas de modificá-lo¹¹.

O arrendamento das linhas da *Estrada de Ferro Dona Theresa Cristina* foi financeiramente um peso dentro da rede, dado que nenhum lucro foi, ao que se sabe, auferido a partir de suas linhas, muito pelo contrário a empresa mostrou-se sempre operacionalmente e financeiramente deficitária. Em relação à *Norte do Paraná Railway Co.* esta também era deficitária em termos operacionais, mas possuía uma vantagem

10 Exposé de Cameron Forbes ao Comité Français d'Obligataires da *Brazil Railway Co.* de 21.1.1916 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 59/09).

11 Communication do Office National des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs 23/26).

sobre as outras: a garantia de juros de 6% sobre o capital investido.

Apesar destas considerações colocarem em questão os propalados lucros advindos da operação de um sistema ferroviário integrado, elas não são indicativas da inviabilidade financeira da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, pois o capital por ela empregado na construção e operação de suas linhas tinha garantia de juros por parte do governo federal. Como já o dissemos anteriormente, estavam garantidos 6% de juros sobre o capital que não ultrapassasse os 30 contos de réis por quilômetro de estrada. Foi a partir desta garantia de juros que se efetivou a construção de parte dos ramais previstos, ou seja construiu-se um ramal ferroviário que ligava Porto União ao porto de São Francisco do Sul, que era importante para a exportação de madeira, e iniciou-se a construção do ramal Paranapanema entre Jaguariúva e Ourinhos¹². A garantia de juros do governo era um elemento que facilitava em muito a obtenção de novo capital para as construções efetuadas pela empresa; ao longo

12 O ramal para São Francisco do Sul foi completado até Porto União na linha tronco em 1917, e aparentemente era um ramal superavitário (KROETZ, L.R. (1985), pg. 181). Com relação ao ramal Paranapanema, sua construção foi mais morosa, sendo completada apenas na década de 30; em 1919 atingia apenas a cidade de Wenceslau Brás. A demora para a construção deste ramal é facilmente compreendida, tendo em vista que os dois ramais referidos disputavam o capital levantado no exterior pela companhia, e, sendo este capital limitado, deu-se preferência ao ramal mais importante para o grupo.

dos anos foram levantados mais FF 200.000.000 através de obrigações a 5% no mercado francês¹³.

Porém, a partir de reclamações da própria empresa, podemos verificar problemas de duas ordens com esta garantia de juros. O primeiro era a quantia de capital garantida pelo governo. Ao longo dos anos a empresa procurou atuar junto ao governo no sentido de aumentar esta quantia, alegando, principalmente, que a operação da estrada de ferro com o traçado existente e a construção da ferrovia segundo as especificações acordadas elevavam os custos, de modo que os 30 contos de réis por quilômetro construído que eram garantidos, não refletiam os gastos dispensados com as linhas. Foi só em 1910¹⁴ que se conseguiu aumentar para 40 contos de réis por quilômetro o capital garantido¹⁵, o que ainda parecia insuficiente¹⁶.

O outro problema estava no próprio pagamento efetuado pelo governo. Por vários anos (entre 1914 e 1917) não foi

13 Segundo uma Note sobre a *Brazil Railway Co.* (MAE - CPC - Vol. 32, pg 247) foram exatos FF 209.678.500 entre 1908 e 1913, a estes se somavam FF 72.500.000 levantados anteriormente pela empresa, perfazendo uma dívida total da ordem de FF 282.178.500.

14 Pelo decreto 7928 de 31.10.1910, com Nilo Peçanha na Presidência da República e Francisco de Sá no Ministério da Viação.

15 A pressão sobre o governo para rever o contrato de concessão foi fomentado pelos banqueiros franceses que se mostravam preocupados com resultados do empreendimento e exigiam a revisão do contrato para continuarem a trabalhar em conjunto com a empresa.

16 Segundo GAULD, C. (1964), pg. 170, os custos por quilômetro se elevavam a 48 contos de réis.

efetuado nenhum tipo de acerto por parte do governo¹⁷. A principal razão para isto está na situação de inadimplência em que estava mergulhado nosso país. Alguns outros motivos podem ser levantados com relação a este fato, tais como problemas na definição do montante de capital a ser garantido, bem como os prazos pelos quais era garantido¹⁸, além de problemas com a empresa que muitas vezes não cumpria os prazos acordados com o governo na construção de trechos das linhas, por exemplo. Em 1918, o governo brasileiro efetuou o pagamento atrasado, que se elevava naquele instante a aproximadamente 2.250.000 libras. Porém, estes juros foram em parte pagos com títulos do governo federal (títulos do funding de 1914 a 5%)¹⁹.

Desta maneira é basicamente a partir dos juros pagos pelo governo que a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* devia fazer face à sua dívida (FF 282.178.500 em obrigações

17 Communication do Office National des Valeurs Mobilières de 14.3.1918 (MAE - Série: Amérique: Brésil - Vol. 75), durante estes quatro anos, a empresa também não pagou os juros de suas obrigações e nem as amortizações foram efetuadas.

18 Depois da disputa em torno do montante por quilômetro, houve outras relacionadas ao montante global, a partir de 1916 foi consolidado em 9.516.459 libras o montante global garantido em 6% pelo governo federal. Este montante tinha prazo de garantia variado (de 1925 a 1943) em função do momento em que fora efetuado o depósito junto ao governo. Estes prazos são descritos em KROETZ, L. R. (1985), pg. 90.

19 Communication do Office National des Valeurs Mobilières de 14.3.1918 (MAE - CPC - Vol. 56, pg. 158). Nesta data a empresa tinha a sua disposição FF 31.275.846 em espécie e 1.156.000 libras em títulos, ou seja, a metade do pagamento foi efetuado em obrigações do governo federal. Segundo a mesma Communication e outra de 27.3.1918 (MAE - CPC - Vol. 39 - carton 318), esta também era a divisão pela qual foram pagos os juros atrasados das obrigações da empresa.

a 5%) e remunerar seu capital acionário. Isto pois, como já mostramos, o saldo operacional da empresa é quase sempre negativo e não há rendimentos advindos do arrendamento das linhas catarinenses; em relação à Norte do Paraná Railway Co., o pagamento dos juros de suas obrigações e o rendimento das ações também advinha de garantia de juros do governo, restando ainda os rendimentos das ações da Paraná Railway Co., mas não acreditamos que haja grande aporte por este lado, pois apesar de saldos superavitários na operação das linhas, estes eram em grande parte destinados a pagar os direitos de arrendamento do governo e ainda, quando possível, os juros das obrigações contraídas²⁰.

Assim, do sistema ferroviário operado nos Estados de Paraná e Santa Catarina, os rendimentos obtidos pela holding, dependiam quase que exclusivamente da garantia de juros do governo e não eram dos mais promissores.

As ferrovias paulistas

No Estado de São Paulo a situação das ferrovias era menos problemática. Como já foi visto anteriormente, em relação a este Estado, a Brazil Railway Co. obtinha receitas a partir dos rendimentos das ações possuídas das Companhias

²⁰ Estas obrigações a 6% estavam todas nas mãos da própria Brazil Railway Co. e se elevavam a FF 23.700.000.

Paulista e *Mogiana*²¹, além daqueles provenientes da totalidade das ações da *Southern São Paulo Railway Co.* e da *Sorocabana Railway Co.* Além disto, a holding possuía em carteira, em 1915, 825.000 libras em obrigações a 4,5% e 860.000 libras a 5% emitidas pela *Sorocabana Railway Co.*, bem como uma "dívida flutuante" com esta empresa da ordem de FF 9.000.000²².

Com relação às empresas *Mogiana* e *Paulista*, estas parecem ser as subsidiárias mais rentáveis de todo o grupo. As ações destas empresas pagavam elevados rendimentos, apesar de neste momento já se verificarem repercussões nas ferrovias da crise por que atravessava o setor cafeeiro brasileiro. Podemos calcular que os rendimentos pagos pela *Paulista*, uma das melhores empresas do país, estavam acima dos 10% para a década de 10, apenas passando muito pouco abaixo deste patamar no final da década seguinte, principalmente em função dos problemas causados pela Primeira Guerra Mundial. Na *Mogiana*, a situação não era tão boa, mas os rendimentos, apesar de declinantes, eram elevados; em meados da primeira década os rendimentos também se situavam próximos aos 10%, reduzindo-se paulatinamente

21 Sempre há uma dificuldade em se saber a quantidade exata de ações possuídas pela empresa, podemos, no entanto, supor que se aproximam dos 32% para a *Paulista* e 25% para a *Mogiana*.

22 Communication do Office Nationale des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs. 23/26).

para algo próximo aos 7% em 1920²³, refletindo uma maior suscetibilidade desta estrada de ferro à crise do café.

A não obtenção de participação relevante na *São Paulo Railway Co.* foi um problema grave, pois esta empresa, entre todas as companhias ferroviárias do país, era a que pagava os melhores rendimentos ao seu capital acionário, estava entre os mais rentáveis empreendimentos dominados por capital estrangeiro no país. Estes rendimentos, de mais de 10%, seriam vitais para a compensação da falta de remuneração de várias empresas dominadas pelo grupo.

Já em relação à *Sorocabana* a situação se mostrava mais complicada. Em termos operacionais, apesar de ter sofrido uma redução na quantidade relativa de café transportada, as linhas arrendadas pela companhia se mostravam rentáveis, dado que conseguiram efetivar uma importante diversificação nos itens com os quais trabalhavam²⁴. Apesar de existir rentabilidade positiva em termos operacionais, esta não pode ser comparada à *Paulista* e nem à *Mogiana*, mesmo porque a quantidade transportada por estas companhias era praticamente o dobro daquela transportada pela *Sorocabana*²⁵.

23 Os valores médios quinquenais encontrados foram:

Anos	Paulista	Mogiana
1906 - 1910	10,18%	9,21%
1911 - 1915	10,23%	8,60%
1916 - 1920	9,59%	7,10%

Estes valores foram calculados a partir de dados fornecidos por SAES, F.A.M. (1981), pgs. 155 e 156.

24 SAES, F.A.M. (1981), pg. 95.

25 Entre os anos de 1906 e 1920 foram transportadas 1.709.859 toneladas de mercadorias pela *Sorocabana*, enquanto que na *Paulista* foram 3.871.157 ton. e na *Mogiana* 3.060.442 ton.

Mas a maior diferença entre as empresas estava na forma pela qual eram operadas e na relação das receitas operacionais com os seus passivos financeiros. Como já o dissemos, na verdade a Sorocabana Railway Co. era uma empresa que estabeleceu um contrato de arrendamento das linhas com o governo paulista e, além deste contrato, a empresa também operava como administradora de portfólio.

Com relação à rentabilidade desta última atividade, podemos dizer que esta não parece ter-se mostrado elevada, pois, a não ser as ações da Paulista que possuía em carteira, o restante das ações (*Auxiliaire, Sud-Ouest, Port du Rio de Janeiro, Hotéis de São Paulo, etc.*) não parecem ter trazido receitas vultosas como veremos mais adiante.

O problema principal, porém, estava no contrato de arrendamento e no acordo feito para obter tal arrendamento. Segundo estes, a partir do saldo operacional das linhas, a empresa deveria pagar os encargos das dívidas assumidas anteriormente pelos antigos operadores das linhas, notadamente o próprio Estado de São Paulo (referimo-nos aqui à dívida contraída com o *Dresden Bank* de 3.800.000 libras e aos 6% sobre o capital empregado pelo governo na via férrea). Além disto, da renda líquida restante, 25% cabiam ao Estado de São Paulo. Evidentemente com um passivo de tal ordem, como provavelmente havia previsto o grupo inglês preterido na disputa pelo arrendamento, a rentabilidade financeira da empresa estava comprometida, e assim também a remuneração de seu capital acionário, mesmo porque esta

empresa deveria ainda pagar os serviços das obrigações emitidas por ela própria. O montante destas obrigações se elevava em 1915 a aproximadamente FF 116.500.000²⁶.

Este montante foi emitido para se fazer o acerto inicial do arrendamento, bem como para a operação das linhas e construção dos prolongamentos concedidos. Alguns destes foram concluídos rapidamente como a curta conexão entre Itaici e Campinas, os 220 Km entre Itapetininga e Itararé e os 190 Km até Salto Grande. Mas após estes trajetos as construções se mostraram mais morosas, dos 550 Km concedidos na linha até Porto Tibiriçá (deveriam ser construídos em 5 anos), apesar do rápido início, apenas a metade estava pronta em 1915.

Voltando à rentabilidade do empreendimento, os problemas para fazer face ao serviço total da dívida se mostravam já evidentes em 1912, pois nesta época houve algumas tentativas de incluir como gastos, juntamente com os custos de exploração, no ramal de Itararé, as despesas feitas no lançamento das obrigações nos mercados monetários europeus²⁷. Os problemas se evidenciam em 1915, quando os resultados financeiros são capazes apenas de pagar os

26 FF 100.000.000 a 4,5% e FF 16.500.000 a 5%, Communication do Office Nationale des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs. 23/26) Devemos ressaltar que parte destas obrigações (FF 36.500.000) estavam na mão da *Brazil Railway Co.*

27 Artigo "Sorocabana Railway" do jornal *Le Marché* de 10.9.1912 (AN - 65 AQ - E 676). No restante do artigo percebe-se que tal prática não foi aceita pelo governo paulista, o que provocou reclamações por parte do articulista.

serviços das dívidas contraídas no arrendamento²⁸ e os juros das obrigações do primeiro empréstimo²⁹. Quanto aos juros do segundo empréstimo, à dívida flutuante e aos dividendos das ações, todos os três nas mãos da *Brazil Railway Co.*, estes não conseguiam ser pagos³⁰.

Vemos assim que, no Estado de São Paulo, para a *Brazil Railway Co.*, pelo lado da Sorocabana os resultados não são satisfatórios, as despesas da holding com a empresa eram maiores que os rendimentos obtidos a partir dela. Por outro lado, neste Estado estavam também as empresas de maior rentabilidade do sistema: a *Paulista* e a *Mogiana*³¹.

A Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil e a Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul

Com relação aos empreendimentos ferroviários do Rio Grande do Sul, estes eram na sua grande maioria dominados pela *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*, que detinha os direitos de arrendamento de toda a Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Os rendimentos da *Brazil Railway Co.* advindos deste Estado compunham-se: i) dos

28 Empréstimo junto ao *Dresden Bank* e rendimentos devidos ao governo paulista.

29 FF 100.000.000 a 4,5%.

30 Communication do Office Nationale des Valeurs Mobilières de 8.9.1915. (MAE - CPC - Vol. 33 - pgs. 23/26)

31 Com relação à *Southern São Paulo Railway Co.* não se conseguiram dados suficientes para uma análise consistente, mas a impressão é que a empresa era deficitária.

rendimentos pagos às 14.000 ações possuídas da *Compagnie des Chémins de Fer du Sud - Ouest Brésilien*; ii) dos rendimentos pagos às 27.700 ações da *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* e iii) e, por um curto período de tempo, pelos rendimentos das ações possuídas da *Brazil Great Southern Railway Co³²*.

Como já havíamos dito anteriormente, a *Compagnie des Chémins de Fer du Sud - Ouest Brésilien* passou a ser, depois da unificação das estradas de ferro gaúchas, uma empresa administradora de portfólio. A importância da obtenção da maioria das ações desta empresa talvez estivesse menos no seu retorno financeiro e mais na possibilidade de controle sobre a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*, dado que a primeira possuía importante quantidade de ações da segunda (22% do capital acionário). Com relação à rentabilidade da empresa, poucas informações foram obtidas. A partir do seu balanço para o tardio ano de 1919, vemos que apesar da empresa pagar os juros das obrigações que tinha em carteira³³, os dividendos pagos ao capital acionário eram

32 Em 1911 a holding tinha em sua carteira 33% do capital acionário desta empresa, mas foram vendidos no ano seguinte, dada a não possibilidade de domínio de seu controle acionário, além de também não ter sido possível o controle sobre as linhas uruguaias que se conectavam às linhas de propriedade desta empresa. Com relação as outras duas empresas o valor nominal das ações era de FF 500 cada.

33 Possuía FF 2.875.000 em obrigações, neste ano foram pagos FF 129.375 o que nos faz supor que os juros eram de 4,5%. Balanço da *Compagnie des Chémins de Fer du Sud - Ouest Brésilien* de 31.12.1919 in Relatório de 1919 da *Brazil Railway Co* (AN - 65 AQ - E 111).

praticamente insignificantes³⁴. Para os outros anos, apesar de não se ter informações, podemos supor algo parecido, principalmente porque na carteira de títulos da empresa a grande maioria destes títulos eram ações da Auxiliaire, que, como veremos, tinha dificuldades em ser remuneradas.

Com relação à *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*, como vemos na tabela a seguir, a empresa mantém operacionalmente saldos positivos até 1918, porém por volta de 1913 há um ponto de inflexão na evolução destes saldos. A partir deste ano os saldos, apesar de positivos, são decrescentes, evidenciando problemas com a empresa.

³⁴ Foram pagos por conta de dividendos FF 19.912,25 por conta de dividendos e juros para um capital e reservas da ordem de FF 4.044.173,67, não atingindo os 0,5%, *Balanco da Compagnie des Chémins de Fer du Sud - Ouest Brésiliens*, in *Relatório* (AN - 65 AQ - E 111), op. cit.

Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fér au Brésil			
Viação Férrea do Rio Grande do Sul			
Movimento Operacional 1910 - 1920			
Ano	Receita	Despesa	Saldo
1910	10.711	6.445	4.265
1911	12.016	7.729	4.287
1912	12.932	7.207	5.725
1913	14.432	9.603	4.829
1914	12.560	9.246	3.314
1915	12.742	10.034	2.708
1916	14.301	12.629	1.672
1917	16.912	14.708	2.204
1918	21.424	18.751	2.673
1919	22.386	22.758	- 371
1920	22.243	26.127	- 3.883

Fonte: DIAS, J.R.S. (1981), p. 207
em contos de réis

As razões para o declínio no saldo operacional da empresa parecem se relacionar: i) com os efeitos da guerra sobre as mercadorias transportadas, acusando problemas pelo lado das receitas, principalmente em 1914 e 1915; ii) principalmente com a importante elevação nas despesas da empresa, ao longo de todo este período, chegando em 1919 e 1920 a causar um déficit operacional; e iii) com a redução de tarifas que fez com que as receitas não acompanhassem a

elevação do coeficiente de tráfego³⁵. Pelo lado das despesas, os responsáveis são essencialmente os gastos com manutenção da "via permanente e do material rodante"; quanto à diminuição das tarifas, esta veio no sentido de favorecer os produtores gaúchos de charque que se encontravam em situação difícil³⁶.

A empresa também enfrentou problemas com seu pessoal, pelo lado da direção, a sua alta cúpula mantinha sua administração afastada, no Rio de Janeiro; além disto os novos responsáveis americanos enviados a Santa Maria³⁷ tiveram fortes atritos com os antigos encarregados belgas, que inicialmente foram mantidos em seus cargos, mas que, em muitos casos, abandonaram a empresa com o desenrolar dos acontecimentos. Também vários foram os conflitos com os trabalhadores da empresa, que algumas vezes recorreram "à greve como arma de defesa de suas reivindicações"³⁸, às

35 Segundo DIAS, J.R.S. (1981), pg. 207 em diante. Neste último período, e mesmo no início da guerra, o coeficiente de tráfego aumenta constantemente, passando dos 61% em 1910 aos 88% em 1918. Com relação a guerra, esta teve importantes efeitos indiretos sobre as despesas da empresa, como o aumento no preço dos combustíveis e equipamentos. Estes aumentos são ainda majorados no Brasil em função da desvalorização cambial.

36 Segundo DIAS, J.R.S. (1981), pg. 210, o aumento também se deu em função dos protestos generalizados que se evidenciaram no Estado contra a qualidade dos serviços prestados pela empresa.

37 Trazido por F. Egan (responsável por todo o sistema ferroviário no sul do Brasil), H. D. Pollard tornou-se superintendente da empresa, recebendo para isto, segundo Gauld, elevado salário. Também foi trazido para o Rio Grande do Sul Henry L. Hunt, filho de um colega de Farquhar.

38 DIAS, J.R.S. (1981), pg. 226. As reivindicações eram essencialmente salariais, indicando uma diferença no trato

greves efetuadas a empresa sempre se posicionava favoravelmente, afirmando a justiça das demandas trabalhistas, mas declarava que não podia cumpri-las em função do baixo nível das tarifas, que segundo a empresa também eram responsáveis pela deterioração dos serviços prestados.

Assim, mesmo com a integração com as linhas do resto do país (através de Marcelino Ramos em 1910) e dos países vizinhos (Argentina e Uruguai entre 1911 e 1914), a empresa tinha uma posição financeira bastante delicada, apesar de ainda poder contar em meados da década de 10 com saldos operacionais positivos. Na verdade, estes saldos, depois de descontada a parte que cabia ao governo do Estado do Rio Grande do Sul em função do contrato de arrendamento, deveriam ainda ser responsáveis pelo pagamento dos juros das obrigações. Apesar de não haver uma indicação mais precisa, mesmo supondo que nos primeiros anos de domínio da holding houvesse alguma remuneração substancial para o capital acionário, esta não se manteve em função da redução dos saldos operacionais e do aumento no montante de obrigações a serem ressarcidas³⁹.

entre os diretores da empresa e os operários no que tange às questões salariais.

³⁹ Quando a *Brazil Railway Co.* assumiu a empresa (1910), o seu capital-obrigação era de FF 52.500.000 9FF 50.000.000 a 4% e FF 2.500.000 a 4,5%). Já por volta de 1915 este capital elevava-se a aproximadamente FF 110.000.000, emitiram-se mais FF 45.000.000 em novas obrigações a 4,5% na França e Bélgica e FF 12.650.000 em bônus a 6% na França.

Em 1915 a empresa enfrentava sérios problemas para assegurar o serviço das obrigações e garantir os dividendos das ações. Estas dívidas, em função do acordo feito com os belgas no momento da posse da empresa, eram asseguradas pela *Brazil Railway Co*⁴⁰. Assim, ao invés de receber dividendos, a holding se viu em posição difícil frente aos credores da *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*.

Os empreendimentos amazônicos.

No norte do país encontrava-se o empreendimento não só mais arriscado e ousado do grupo, como é aceito pelo próprio Farquhar⁴¹, mas também, ao final, uma empresa que financeiramente se mostrou um estrondoso fracasso.

Os rendimentos auferidos pela *Brazil Railway Co.* nesta região provinham dos dividendos pagos pelas ações em carteira da *Madeira Mamoré Railway Co.* e dos juros pagos pelas obrigações também desta empresa⁴². Por sua vez, os

40 Communication do Office National des Valeurs Mobilières de 8.9.1915 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs. 23/26). Em relação ao contrato firmado no momento da aquisição da empresa, vemos que a *Brazil Railway Co.* assegurava um rendimento de FF 35 por ações (7%), passando a partir de 1915 a ser de FF 45 (9%).

41 GAULD, C. (1964) pg.

42 Quando da incorporação da empresa, a holding adquiriu US\$ 5.125.000 em ações da empresa, logo em seguida comprou de J. Catramby mais US\$ 375.000 em ações, obtendo assim US\$ 5.500.000 em ações (exatamente a metade do capital acionário da empresa, a outra metade era de posse da *Port of Pará Co.*) Em relação às obrigações, a *Brazil Railway Co.* possuía em

rendimentos da empresa provinham de três fontes básicas: i) da construção dos 360 Km da estrada de ferro entre Porto Velho e Guajará Mirim; ii) do arrendamento para a operação desta ferrovia e iii) dos dividendos pagos pelas ações de algumas companhias que a *Madeira Mamoré Railway Co.* controlava⁴³.

Com o avanço da construção da estrada de ferro em meio à floresta, o tráfego ia paulatinamente sendo aberto; em maio de 1910 este já era executado nos 90 km entre Porto Velho e Jaci-Paraná, em outubro mais 60 Km foram abertos ao tráfego, em meados do ano seguinte atingia-se Abunã e ao final de 1912 completavam-se os 366 Km até Guajará Mirim. Porém, é justamente nesta época que a crise da borracha é percebida em toda a sua profundidade, ou seja, em função das plantações do sudeste asiático, os preços despencam, percebe-se a baixa produtividade da produção brasileira e a sua incapacidade em enfrentar os seus concorrentes⁴⁴.

Como importante fator externo que reduziu os valores a serem transportados pela ferrovia e diminuiu a sua rentabilidade operacional, devemos somar à crise nas

carteira FF 10.000.000 a 6% e FF 6.600.000 a 5,5% da *Madeira Mamoré Railway Co.*

43 Como já vimos anteriormente, a principal empresa era a *Guaporé Rubber Co.*, mas provavelmente existiam outras não claramente identificadas.

44 Como já mencionamos anteriormente, para uma análise mais precisa da crise da borracha na década de 1910 no Brasil, várias obras merecem ser consultadas como as de SANTOS, Roberto (1980); PINTO, Nelson Prado A. (1984) e mais recentemente o trabalho de DEAN, Waren (1989).

exportações de borracha, a abertura do Canal do Panamá em 1914 e o esforço realizado pela Bolívia no sentido de desenvolver suas conexões com outros portos sul americanos. A ligação ferroviária com o porto de Arica, no Chile⁴⁵, juntamente com o pleno funcionamento do Canal do Panamá, fizeram deste caminho um forte concorrente para o trajeto que passava pela Ferrovia Madeira Mamoré. Muitas mercadorias bolivianas preferiram o novo caminho e o governo da Bolívia passou a se desinteressar pelo projeto Mamoré do lado brasileiro.

Mas também havia outra importante questão a ser analisada, era o problema das tarifas. Em 1912 pode-se perceber o primeiro movimento operacional da empresa, em que as receitas se elevavam a 4.656 contos de réis; destes, 232 contos de réis iam para o governo e, descontadas as despesas de 1.791 contos de réis, constatava-se um saldo positivo de 2.631 contos de réis. "Entretanto, aquela receita era devida a uma alta tarifa aprovada pelo governo brasileiro, em 1909, quando concedera o arrendamento"⁴⁶. Tanto isto é verdade que as reclamações dos produtores e comerciantes de borracha se fizeram crescentes, culminando, quando o frete tomava praticamente todos os lucros dos produtores, em meados de

45 Esta linha foi construída pelo Chile a fim de indenizar a Bolívia pelas suas perdas litorâneas na guerra entre os dois países, a construção também foi acertada em um tratado no ano de 1904. Outra linha que estava sendo construída ligava Cochabamba na Bolívia à rede férrea argentina.

46 A citação e os dados são obtidos em FERREIRA, M.R. (1959), pg. 278.

1913, "em um estado de verdadeira revolta naquela longínqua região na selva amazônica"⁴⁷. Depois de alguns incidentes, a direção da empresa capitulou e concordou em reduzir as tarifas para a borracha. Ainda no ano de 1913, o saldo se mostrou fortemente superavitário, mas nos anos seguintes isto não mais ocorreu devido aos fatores mencionados, chegando em alguns anos a acusar expressivos déficits operacionais⁴⁸. Assim, apesar de em alguns anos se contar com saldos positivos, estes eram infinitamente menores do que aquilo que se esperava de uma ferrovia no coração da produção monopolista de borracha do mundo.

Quanto às empresas subsidiárias, todas elas relacionadas à borracha, tanto produzindo a própria ou em atividades de apoio, principalmente comerciais, não há muito o que se comentar, elas entraram em franca decadência ao mesmo tempo que os negócios da borracha no Brasil faliam. Como muitas outras companhias que funcionavam sobre o sistema de aviamento, as empresas ligadas à *Madeira Mamoré Railway Co.* foram pegas, na *débacle* do sistema, com elevado crédito junto a intermediários e comerciantes que agiam para a empresa. Não se podia mais encontrar nestas empresas grandes fontes de lucro: Algumas poucas tentativas foram

47 FERREIRA, M.R. (1959), pg. 303. O autor continua: "E aqueles homens tomaram a decisão de destruir a ferrovia. Não havia mais garantias, e a estrada estava à mercê dos produtores de borracha. Houve ataques isolados à estrada."

48 Segundo FERREIRA, M.R. (1959), em 1914, 1918, 1922 e depois de 1929 quase todos os anos.

feitas no sentido de se procurar um outro produto que pudesse ser exportado, mas foram em vão⁴⁹.

A esperança de salvar todo o empreendimento depositava-se assim nas mãos do governo federal através do pagamento da construção da estrada de ferro. Este pagamento, porém, foi alvo de enorme controvérsia que mobilizou muitos espaços nos jornais brasileiros. Depois de terminada a construção, a empresa apresenta a conta final dos custos que dizia ter incorrido e que gostaria que fossem ressarcidos: 96.690:731\$612⁵⁰. Deste total, até 1912, já haviam sido pagos pelo governo 40.474:872\$622, sendo que este pagamento correspondia ao valor final da construção de acordo com os valores fixados na concessão ganha por Catramby em 1906 e então de posse da *Madeira Mamoré Railway Co*⁵¹.

O valor adicional reclamado pelo grupo *Brazil Railway* (56.215:858\$990) correspondia a custos adicionais incorridos pela empresa na construção. Deste total, parte era devido a serviços de lastreamento da estrada de ferro

49 Segundo PINTO, N.P.A. (1984) pg. 23, as empresas do grupo Farquhar, juntamente com os Irmãos Soares e G. Booth (*Booth Line*) foram uma das planejadoras e financiadoras da Missão Akers que procurou investigar a situação da Amazônia e procurar saídas para a crise. É também interessante notar que nos relatórios da empresa de 1913 nada consta acerca da crise da borracha, isto é apenas sugerido pela esperança em outros produtos.

50 Os números do custo da construção da estrada de ferro variam um pouco dependendo do momento em que são tomados em função de pequenas melhorias que foram sendo feitas na estrada ao longo do tempo. Este valor é do início de 1913 e correspondia a algo próximo aos 30.000.000 de dólares.

51 Este valor não correspondia às medições da empresa que eram de 47.682:058\$402.

(15.015:000\$000) e outras obras alvos de disputa jurídica, pois estavam autorizados por decreto federal e contratados com a empresa, mas que foram contestadas pelo Tribunal de Contas da União⁵²; o restante correspondia a serviços que se alegavam prestados, mas que não estavam incluídos na concessão ou cujo preço fixado nesta era inferior à realidade. Entre estes custos adicionais encontravam-se também os custos financeiros que teve a empresa no lançamento de suas obrigações⁵³.

Esta demanda por parte da empresa provocou inflamados debates na imprensa e entre os políticos nacionais, sendo um dos grandes pilares da linha de ataque nacionalista sofrida por Farquhar e seu grupo. A empresa porém, respaldada por pareceres favoráveis de importantes juristas brasileiros, como Rui Barbosa, Clóvis Bevilacqua, Sancho de Barros Pimentel e Inglês de Souza, consegue fazer com que o governo lhe pagasse a soma correspondente ao lastreamento da

52 O Decreto 8.347 de 8.11.1910 autoriza o lastreamento da ferrovia ao custo de 2.750 libras por quilômetro e algumas outras obras e em 12.11.1910 o contrato foi assinado pela empresa, mas em 16.06.1911 o Tribunal de Contas negou registro para o contrato. Todos concordaram que este valor para lastreamento era exagerado, mesmo a própria empresa que alegava porém que tal valor servia para compensar outros custos incorridos por ela.

53 Uma apresentação detalhada do memorial da companhia onde se apresentam estes custos adicionais pode ser encontrado em FERREIRA, M.R. (1959), pgs. 286 a 294. Em um número exclusivamente dedicado à questão pelo jornal Brazil Ferro Carril (número 25A de fevereiro 1912), também se publica um relatório da empresa em que se descrevem os gastos adicionais efetuados. Interessante notar que o inspetor federal, Geraldo Rocha, que deveria verificar as contas da empresa, também assina o memorial.

ferrovia. Assim, ao final de 1916, a soma total paga pelo governo à empresa se elevou a 62.194.373\$366, este na verdade, é o montante final pago pelo governo brasileiro, apesar de persistirem os reclames da empresa sobre os 40.000.000\$000 restantes⁵⁴.

Como o afirma Manoel Rodrigues Ferreira, o custo real da construção da ferrovia "continuará, para sempre, um segredo"⁵⁵. É difícil dizer se o preço final pago pelo governo é inferior ao custo da ferrovia, como alega a empresa, ou o contrário, como afirmam seus críticos. Acreditamos juntamente com o autor citado, porém sem podermos fazer afirmações categóricas, que o aumento dos custos de construção devem-se, em parte, à proposta irrealista feita por Catramby quando da concorrência, e principalmente, à quebra das expectativas de fabulosos lucros das empresas comerciais e produtoras de borracha, bem como daqueles que adviriam da própria operação da estrada de ferro, perdas que teriam sido compensadas por aumentos irreais no custo de construção a ser pago pelo governo brasileiro. Para justificar esta afirmação podemos levantar que, apesar das condições reconhecidamente adversas de construção, o custo da empresa por quilômetro pago é

54 Foram pagos mais aproximadamente 1.000.000 libras (17.000.000\$000) pelo lastreamento e mais 5.000.000\$000 por outras obras efetuadas. O valor total pago corresponde a aproximadamente 20.000.000 de dólares. Nesta época o pagamento reclamado pela empresa já ultrapassava os 100.000.000\$000.

55 FERREIRA, M.R. (1959), pg. 315.

praticamente quatro vezes superior àquele incorrido pela Mogiana⁵⁶.

De qualquer modo, a empresa consegue em alguns momentos manter seus compromissos financeiros, mas a situação se desestabiliza a ponto de não mais poderem ser efetuados os pagamentos completos dos juros das obrigações que, devemos ressaltar, haviam sido levantados por um preço bastante elevado. De modo que a situação para a holding, a partir desta empresa, não era das mais favoráveis, principalmente pelas expectativas que se criaram em torno dos empreendimentos colaterais à construção, talvez em parte compensados pelo pagamento efetuado pelo governo brasileiro. Mas o montante ainda reclamado pela empresa, e não pago pelo Brasil, de mais de U\$ 10.000.000, foi tomado por responsável, pela empresa, para a situação de inadimplência em que o empreendimento acabou por desembocar e pela perda acarretada aos investidores:

⁵⁶ FERREIRA, M.R. (1959), pg. 313. O custo reclamado pela empresa é quase sete vezes superior.

As empresas portuárias⁵⁷

Como vimos anteriormente, duas empresas do setor portuário estão presentes dentro do sistema da *Brazil Railway*. Porém, estas empresas têm uma ligação indireta com a holding. Em relação à *Compagnie du Port du Rio Grande* a maioria de seu capital acionário pertencia a *Brazil Development & Colonization Co*, sendo que apenas 2.613 das 60.000 ações desta companhia pertenciam à *Brazil Railway Co.*⁵⁸ Já a *Compagnie du Port du Rio de Janeiro* era dominada pela *Sorocabama Railway Co.*, que possuía 16.132 de suas 20.000 ações. Deste modo os rendimentos diretos recebidos pela holding eram praticamente inexistentes. Eventuais dividendos pagos a estas ações iam para as empresas intermediárias que, por sua vez, remuneravam as suas ações, estas sim possuídas pela *Brazil Railway Co.*

Com relação a empresa responsável, até 1921, pela exploração por arrendamento do Porto do Rio de Janeiro, o segundo mais importante porto do país, poderíamos esperar que, em termos operacionais, o empreendimento fosse bastante lucrativo. A administração do porto ficava a cargo de uma subfilial da empresa, a *Companhia das Docas do Porto do Rio de Janeiro*; esta garantia os serviços da dívida em

57 As informações financeiras acerca destas empresas são mais escassas, não sendo possível uma análise mais pormenorizada destas.

58 A *Brazil Development & Colonization Co.* possuía 54.797 ações da empresa, segundo o Relatório da *Brazil Railway* de 1919 (AN - 65 AQ - E 111).

obrigações da empresa, bem como os dividendos das ações. Além desta Cia Docas, a empresa como um todo ainda explorava um série de terrenos e armazéns e tinha participação em outra filial, uma companhia frigorífica.

Mesmo sendo as cotas reservadas ao governo bastante altas⁵⁹ e de ter havido algumas escaramuças com "clientes" do porto, a receita operacional do empreendimento parece ser suficientemente grande para cobrir as despesas e pagar todo o montante de juros das obrigações. Em relação ao capital acionário, provavelmente era possível se garantir alguns dividendos para as ações⁶⁰, de modo que a Sorocabana Railway Co, por este lado, deveria ter algum alívio.

Porém, para a *Compagnie du Port du Rio Grande*, a situação não parecia ser a mesma. A empresa e o porto propriamente dito enfrentaram uma série de adversidades que, acreditamos, tenham diminuído sua rentabilidade financeira. Como vimos, entre outras atividades menores, a empresa era responsável e obtinha suas receitas a partir dos pagamentos recebidos pelas obras na Barra do Rio Grande e no porto desta cidade e das receitas provenientes do arrendamento do

59 Já nos referimos anteriormente a porcentagem a que tinha direito o governo. Em 1919, vemos, a partir do balanço da empresa, que de uma receita bruta total de FF 23.566.851, a parte que coube ao governo brasileiro elevava-se a FF 14.345.957, ou seja mais de 60%. Relatório de 1919 da *Brazil Railway Co* (AN - 65 AQ - E 111).

60 O montante de obrigações emitidos foi de FF 12.500.000 a 5% (levantado em 1911 no mercado francês a um tipo de 92%) e, segundo o balanço de 1919, a empresa neste ano pagou estes juros e amortizou parte deste capital obrigação. Neste balanço nada se comenta acerca de dividendos pagos, mas o lucro final da empresa foi superior aos FF 3.000.000.

porto, além de outras pequenas atividades, como um serviço de tramways na cidade de Rio Grande.

Os problemas se iniciaram já na própria escolha da empresa responsável pela construção, inicialmente as obras foram acordadas com uma empresa de engenharia americana. Porém, dado que a empresa construtora não dera as garantias exigidas pelos banqueiros franceses financiadores do empreendimento⁶¹, estes exigiram a substituição desta empresa e a contratação de uma nova companhia, na qual estivesse nomeado, como engenheiro chefe, Edouard Quellenec, nome famoso na França e que havia participado da construção do Canal de Suez. Assim feito, com algum atraso, reiniciaram-se as obras; porém, não sem muitas dificuldades de ordem técnica que atrasaram novamente a obra e elevaram bastante os custos⁶². Estes atrasos e aumentos provocaram a insatisfação do governo gaúcho e, aliados a certas indisposições políticas, acarretaram problemas no pagamento das despesas incorridas na construção e dos respectivos juros que haviam sido garantidos.

Pelo lado das operações do porto os negócios também se complicavam em função da forte concorrência de outros portos situados na Lagoa dos Patos, como o de Pelotas e principalmente o de Porto Alegre. Também aqui problemas

61 Estes queriam que as obras fossem garantidas pelo prazo de 20 anos.

62 As principais dificuldades estavam nas obras do canal, na Barra de Rio Grande, e nos trabalhos de contenção das águas no porto, sendo necessária a vinda de engenheiros que então trabalhavam no porto de Belém do Pará, como A. Lavandeyra.

lucros, principalmente depois de terem retirado seus antigos ocupantes.

A *Southern São Paulo Colonization Co.* atuava no Estado de São Paulo procurando vender terras (não se sabe se adquiridas ou recebidas em concessão) a colonos estrangeiros, principalmente na região sul do estado, perto das linhas férreas, também sob responsabilidade da *Brazil Railway Co.*, que ligavam Juquiá a Santos, Sorocaba a Itararé e Botucatu ao vale do Paranapanema. Apesar de vender terras pelo elevado preço de U\$ 10, ou talvez mais corretamente em função disto, parece não ter obtido muito sucesso⁶⁸.

Quanto à *Brazil Development & Colonization* sua atuação era extremamente diversificada, tendo também sob seu controle grandes extensões de terra principalmente na região amazônica. Em relação a estas terras, várias atividades foram desenvolvidas, incluindo tentativas de estabelecimento de colônias, seringais, criação de gado e atividades especulativas; acreditamos, porém, que este complexo provavelmente existente na Amazônia tenha entrado em colapso juntamente com a crise da borracha.

68 Esta é uma suposição baseada mais na absoluta falta de informações sobre a empresa do que em dados. Percebemos, a partir de GAULD, C. (1964), pg. 215, um arrependimento de Farquhar em não ter dado a devida atenção, com esta companhia e outras, à efetiva colonização no vale do Paranapanema e mesmo de ter sido lento em levar as linhas férreas até esta região que, depois, teve um florescimento estrondoso. Também devemos notar que é exatamente na década de 1910 que se inicia a colonização japonesa no vale do Ribeira através de empresas que contavam com a subvenção do governo japonês.

Outros empreendimentos

Além destas atividades ligadas a serviços públicos, uma série de outras também foram desenvolvidas. Podemos afirmar, embora sem muitas informações⁶⁷, que algumas delas (mas não todas) com certo sucesso.

O setor imobiliário e de colonização era o que envolvia o maior número de empresas, isto é, quatro: *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.*, *Southern São Paulo Colonization Co.*, *Brazil Development & Colonization* e *Brazil Land, Cattle & Packing Co.*, sendo a primeira a mais conhecida e mais atuante neste setor.

A *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* atuava principalmente nos Estados de Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná e São Paulo. Como veremos, sua atividade principal estava na pecuária e na exportação de carnes, mas também exerceu importante atuação especulativa no mercado imobiliário, comprando e vendendo grandes extensões de terra. Estima-se que, em 1914, tivesse adquirido a baixos preços mais de 3.500.000 hectares de terras, muitos constituindo fazendas de gado, mas também alguns esperando improdutivamente uma valorização a fim de serem vendidas com

⁶⁷ Praticamente nenhum dado preciso sobre a rentabilidade das empresas, ou o retorno que dava à holding, foi encontrado

lucros, principalmente depois de terem retirado seus antigos ocupantes.

A *Southern São Paulo Colonization Co.* atuava no Estado de São Paulo procurando vender terras (não se sabe se adquiridas ou recebidas em concessão) a colonos estrangeiros, principalmente na região sul do estado, perto das linhas férreas, também sob responsabilidade da *Brazil Railway Co.*, que ligavam Juquiá a Santos, Sorocaba a Itararé e Botucatu ao vale do Paranapanema. Apesar de vender terras pelo elevado preço de U\$ 10, ou talvez mais corretamente em função disto, parece não ter obtido muito sucesso⁶⁸.

Quanto à *Brazil Development & Colonization* sua atuação era extremamente diversificada, tendo também sob seu controle grandes extensões de terra principalmente na região amazônica. Em relação a estas terras, várias atividades foram desenvolvidas, incluindo tentativas de estabelecimento de colônias, seringais, criação de gado e atividades especulativas; acreditamos, porém, que este complexo provavelmente existente na Amazônia tenha entrado em colapso juntamente com a crise da borracha.

68 Esta é uma suposição baseada mais na absoluta falta de informações sobre a empresa do que em dados. Percebemos, a partir de GAULD, C. (1964), pg. 215, um arrependimento de Farquhar em não ter dado a devida atenção, com esta companhia e outras, à efetiva colonização no vale do Paranapanema e mesmo de ter sido lento em levar as linhas férreas até esta região que, depois, teve um florescimento estrondoso. Também devemos notar que é exatamente na década de 1910 que se inicia a colonização japonesa no vale do Ribeira através de empresas que contavam com a subvenção do governo japonês.

A mais conhecida empresa atuando no setor imobiliário e de colonização era a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.*; esta foi responsável pelo estabelecimento das colônias previstas na concessão da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Além de contar com os 6.000.000 de acres previstos na concessão, a companhia também adquiriu grande extensão de terras a preços irrisórios, com esperança de valorização. A empresa afirma que em 1910 dispunha de 13 colônias agrícolas totalizando 779.459 acres ao longo da EF SP-RG no vale do Rio Peixe (hoje Santa Catarina) e, em 1911, iniciar-se-ia o levantamento no Rio Iguaçu, onde se esperava dispor de 10 colônias em 1.270.000 acres⁶⁹. Porém, não se chega a tanto: segundo o Ministério da Agricultura, entre 1909 e 1916, a empresa teria loteado em colônias 512.259 hectares, sendo que aproximadamente metade dessas terras estavam ocupadas⁷⁰. Eram lotes de em média 23 hectares cujo preço oscilava entre 650\$000 e 1:500\$000. Nestes lotes estavam 641 famílias de 4,5 pessoas cada em média (total de 3018 pessoas) e, em

69 GAULD, C. (1964) pg. 210, a área total aproximada correspondia a 830.000 hectares. Segundo o próprio GAULD, C. (1964), pg. 210 destas, apenas 4 colônias eram importantes em 1912.

70 *Brazil Ferro Carril*, nº 138 de 10.04.1917. Segundo este artigo seriam 14 colônias: nos municípios de Faxina (colônia de Faxina), Castro (Carambehy), Triumpho (A. Rebouças), União da Vitória (Nova Galícia), Campos Novos (Savaio, Rio do Peixe e Rio das Antas) e Palmas (Rio das Pedras, Rio Bonito, Rio Capinzal, Herzal, Capella e Rio Uruguai, esta também no município de Campos Novos).

1916, a produção total alcançou mais de 900.000\$000, principalmente em milho e mandioca⁷¹.

A produção das colônias era entregue à própria *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.*, ou também à *Brazil Development & Colonization*, que comercializava os produtos, além de também serem fornecedoras de bens às colônias. Durante os anos de guerra, esta comercialização cresceu um pouco em função do desenvolvimento da economia interna do Brasil, porém este período provocou a completa estagnação da imigração que já era difícil nos anos anteriores e impedia um maior desenvolvimento das atividades. A empresa nomeara Francis E. Cole, que já havia trabalhado em Cuba, para a administração destes serviços de colonização, sendo responsável por trazer colonos europeus, inicialmente, sobretudo poloneses e austríacos e, depois de 1911, holandeses⁷². Mas vários problemas desencorajaram a vinda de imigrantes para estas colônias, tais como a

71. O valor da produção atingiu 607.797\$000 e o da criação 293.567\$000. Para uma comparação superficial, os lotes da União produziram, de acordo com *Brazil Ferro Carril*, nº 139 de 20.04.1917, um total de 11.261.715\$105 para um total de 32.634 pessoas. Mostrando que a produtividade individual era razoavelmente semelhante.

72. Muitos holandeses se situaram na colônia de Carambehy, no município de Castro no Paraná, onde se pretendia desenvolver uma criação de gado leiteiro e a produção de laticínios. Depois de uma série de dificuldades iniciais, em 1925, estes imigrantes se juntaram em cooperativa e deram origem ao que é hoje conhecida como *Cooperativa Agropecuária Datavo*. Também foi tentado, para a colônia de Faxina, a imigração norte americana, através do embaixador Edwin Morgan, porém sem sucesso.

concorrência das novas colônias federais⁷³, problemas com solo, as leis proibitivas européias, a concorrência da imigração para os Estados Unidos e Argentina etc. Porém, também as condições oferecidas pela empresa não eram das mais vantajosas, principalmente na concorrência com as colônias montadas pela União, já que os colonos deveriam pagar além de sua viagem, uma entrada em dinheiro para as terras. O fato é que frente ao esperado, a vinda de imigrantes foi baixa, o que, mesmo compensado com a migração interna⁷⁴, por este lado, frustrou as expectativas de retorno da companhia, além de também não ter gerado um maior tráfego para a ferrovia⁷⁵.

Mas a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.* tinha rendimentos que advinham de outras atividades e que, de

73 As atribuições federais na promoção de imigração e colonização tinham sido transferidas aos Estados quando da constituição do regime republicano. Porém, em função das dificuldades enfrentadas pelos Estados, a partir de 1907 a União retomou algumas destas atribuições e voltou a intervir no setor.

74 Segundo HANSON, S. (1936), pg. 318, muitos dos estrangeiros alocados nas colônias migraram interestadualmente (principalmente do Rio Grande do Sul) e muito poucos teriam vindo da Europa. Isto também é confirmado por PETRONE, M. T. S. (1977), pgs 124 a 131; segundo a autora, as colônias dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul "embora visassem atrair imigrantes, tiveram que contar com migrações internas provenientes de áreas de colonização mais antigas", isto porém não é verdade para as colônias paranaenses.

75 Devemos atentar também ao fato de que a instalação de colônias era uma obrigatoriedade assumida pelo grupo em função da concessão de terras; esta porém foi suprimida em acordo com o governo, logicamente alegando-se as dificuldades na imigração, mas a concessão de terras permaneceu.

certa forma, compensavam os problemas da colonização. A empresa trouxe Hiram C. Smith e John McComb e, entre 1909 e 1910, comprou aproximadamente 230.000 hectares de florestas a fim de desenvolver suas atividades madeireiras. Já em 1910 foi construída a primeira serraria da empresa às margens da ferrovia, na cidade de Calmon; em seguida, ampliando os negócios, construíram-se as serrarias de Jaguariuva e principalmente Três Barras, na linha do São Francisco, onde se construiu a então mais desenvolvida serraria de toda América Latina, totalmente mecanizada e com capacidade para produzir 200.000 pés de tábuas por hora. Para o fornecimento de madeira foram contratados trabalhadores e, às vezes, os próprios colonos participavam do trabalho⁷⁶. A empresa também estabeleceu contato, usando Affonso de Camargo⁷⁷ como intermediário, com diversos fazendeiros da região para ceder pinheiros e madeira de lei à empresa.

Em 1912, as serrarias produziam em conjunto mais 23.000.000 pés de tábuas de madeira destinados (para atender a conveniências) tanto ao porto de São Francisco (depois de terminado o ramal da estrada de ferro) como ao de Paranaguá,

 76 Segundo Vinhas de Queirós, em junho de 1912 a serraria de Três Barras possuía 600 peões que trabalhavam no corte e transporte de madeira, eram toreiros ou lenhadores e recebiam em média 4 mil réis por dia, mas tinham que comprar no armazém da companhia e, apesar de não existirem serviços de água e esgoto e de terem sido constatados casos de tifo, havia um desconto mensal de 2 mil réis de "taxa sanitária" QUEIRÓS, M.V. (1977) pg.47

77 Este era chefe de polícia e vice governador do Paraná e tornou-se advogado do grupo (já havia intercedido na questão da legalidade da concessão de terras).

e de lá comercializados com São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Argentina e Uruguai. A empresa desbancou a concorrência de outros pequenos produtores, muito mais em função do domínio sobre a ferrovia do que em função de preços mais baixos. Segundo Salvador de Mendonça as "serrarias particulares já estabelecidas tiveram que enfrentar o colosso, que apoderando-se dos meios de transportes, fechou-lhes a saída dos produtos"⁷⁸, isto em especial em Santa Catarina. A atividade madeireira parece ter se mostrado bastante frutífera e, apesar da falta de dados para constatá-lo, deve ter gerado bons lucros para a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.*

Um importante episódio envolvendo a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.* e também a *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* foi a chamada "Revolta do Contestado". No início do mês de setembro de 1914, os revoltosos chegaram a queimar a serraria e a estação ferroviária da cidade de Calmon (Santa Catarina), atacaram também a estação ferroviária de São João e alguns colonos da região e, ao final do mesmo mês, a própria sede da *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.* foi atacada. A revolta causou muitos problemas à empresa, parando as atividades agrícolas

78 QUEIRÓS, M.V. (1977) pg.74. Muitos dos grandes cartéis americanos, como o da carne, se formaram através do monopólio dos meios de transportes. Em relação aos preços praticados pelas serrarias, apesar dos alegados ganhos de produtividade em função do tamanho do empreendimento e da mecanização das serrarias, Hanson contesta a idéia de que este preço fosse inferior ao dos concorrentes. HANSON, S. (1936), pg. 317.

e de colonização na região do Contestado, levando ao fechamento temporário das serrarias de Calmon e Três Barras e ao abandono prático, no início de 1915, da estrada de ferro.

Mas as empresas não são apenas vítimas de fanáticos como alegam. O conflito do Contestado, segundo a análise de Vinhas de Queirós, tem sua explicação nas tensões sociais que "se originaram principalmente do anseio de terras, de bem estar e de segurança que era sentido pelo povo sertanejo; mais ali do que em qualquer outra parte do Brasil porque, entre outros motivos, se assistia à entrega de lotes a colonos estrangeiros. Esta aspiração coletiva se chocava com a organização social e política representada pelos coronéis, a qual não apenas negava os meios intitucionalizados de satisfazer às necessidades da massa sertaneja, como até privava da terra muitos que já a possuíam. Tal era o conflito básico que provocava as maiores tensões, as quais se tornavam mais acirradas quando na situação se introduziam sentimentos nativistas, uma vez que a terra era entregue não apenas a simples colonos - muitos dos quais apesar de tudo permaneceram despojados e vieram participar da luta - mas a grandes Cias como a Brazil Railway Co. e a Lumber"⁷⁹. A participação da Lumber e da companhia ferroviária se deu de duas maneiras básicas: i) A questão das terras e a expulsão dos que nelas habitavam⁸⁰ e

79 QUEIRÓS, M.V. (1977) pgs. 249 e 250.

80 Já nos referimos anteriormente à prática muito utilizada dos chamados bendengós e da especulação imobiliária

ii) o aumento do contingente populacional desempregado na região, principalmente quando da dispensa ao fim da construção da via férrea, engrossando a massa de descontentes⁸¹.

Ainda há um outro setor em que o grupo atuava: era a pecuária e a indústria das carnes. Neste setor, a empresa do grupo que operava era a *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* liderada por um famoso fazendeiro texano, Murdo Mackenzie⁸². A empresa tinha, em 1914, 3.500.000 hectares de terras espalhados por vários estados do Brasil, destinados além da especulação imobiliária, à criação de gado para corte. Estima-se para a mesma época que a companhia possuía, em 5 enormes fazendas⁸³, aproximadamente 230.000 cabeças de gado. Visava-se principalmente a exportação de carne e para isto procurou-se montar um frigorífico na região paulista de Osasco juntamente com os *Sulzbergers* de Chicago, sendo que

praticada pelas empresas do grupo. Na instalação das colônias também eram expulsos antigos habitantes da região para a instalação dos novos colonos estrangeiros (internacionais ou interestaduais), daí os ataques a alguns colonos. Muitos destes, porém participaram do lado dos revoltosos, principalmente aqueles com situação financeira delicada com a empresa ou insatisfeitos com o tratamento por ela dispensado.

81 Muitos dos operários da construção da ferrovia foram trazidos da região nordeste do Brasil com a promessa de passagem de volta quando a construção tivesse terminada, o que não ocorreu.

82 Segundo nos informa Gauld, Murdo Mackenzie veio para o Brasil em 1912 recebendo o polpudo salário de U\$ 50.000.

83 A maior delas era a de Descalvados, no Mato Grosso, dirigida por James R. Burr.

foram incorporados vagões frigoríficos na Sorocabana⁸⁴. O frigorífico, depois de uma série de problemas de financiamento, foi inaugurado em 1914, com capital levantado através do banqueiro suíço Louis Daples.

Neste mesmo ano, porém, os Sulzbergers retiraram-se dos negócios com uma alegação que demonstra a dificuldade do empreendimento: a carne brasileira ainda era inferior, em termos de preço e qualidade à Argentina para competição nos mercados europeus, além disto os Sulzbergers já notavam a tradicional dificuldade em se vender carne refrigerada no mercado interno brasileiro. O problema da baixa qualidade da carne brasileira e da necessidade de se fazer modificações no rebanho nacional, principalmente através da importação de matrizes, também era aceita pelos diretores da *Brazil Land, Cattle & Packing Co.*⁸⁵ e estimava-se que em 1915 eram necessários, no mínimo, mais U\$ 400.000, apenas para esta importação. O que se evidencia é que apesar de ser um negócio próspero a nível nacional, não se podiam esperar altos lucros, principalmente no início, com as exportações, dada a baixa qualidade da carne brasileira e a concorrência internacional⁸⁶.

84 Houve dificuldades no acordo, acerca dos transportes da carne refrigerada, com a *São Paulo Railway Co.*

85 Como pode ser percebido em entrevista dada por Murdo Mackenzie ao jornal *Brazil Ferro Carril* de 15.3.1915.

86 Para se ter uma idéia, o preço médio pago à arruba de boi brasileiro era a metade da Argentina.

De um modo geral, as empresas ditas industriais parecem dar lucros, em especial as atividades imobiliárias e madeireiras; as atividades de colonização e agrícolas a ela atreladas enfrentavam problemas que exigiam mudanças de enfoque (imigração) mas que poderiam ser viabilizadas, principalmente se pensarmos na então formação de um poderoso mercado consumidor no Sudeste Brasileiro. O mesmo se dá com a pecuária, mas devemos ressaltar que os prazos de maturação para projetos como este são longos e exigem aportes constantes de capital, o que se mostrava difícil nas condições da época.

A CRISE DO SYNDICATO FARQUHAR

"If Farquhar rose like a rocket, he fell like a meteor." (J. Fred Rippy).

Ao mesmo tempo que crescia o número de subsidiárias e de empreendimentos em que se engajava o grupo liderado pela *Brazil Railway Co.*, também multiplicavam-se os rumores sobre uma possível falência da empresa. Já em 1911 jornais ingleses denunciavam as imprudentes aventuras nas quais se estavam aplicando as libras conseguidas no mercado londrino e alertavam para prováveis perdas dos investidores, afirmando que a empresa já se encontrava em dificuldades. Estes alertas vinham sempre seguidos de desmentidos feitos por diretores do grupo ou de bancos associados.

Mesmo em 1912, talvez o ano de maior prestígio de Farquhar¹, apareciam certos sinais de que havia problemas, ou no mínimo desconfiança para com a empresa. Um dos principais diretores do empreendimento e fundador da empresa, alarmado com a imprudente expansão, sobre capitalização e insegurança que os negócios vinham tomando, vende toda a sua participação e deixa a cúpula da *Brazil Railway Co.* Por outro lado, vemos o mercado monetário inglês desinteressando-se da maioria das aplicações propostas pelo grupo, mostrando que começavam a dar resultado os alertas

1 GAULD, C. (1964) pg. 228.

feitos, mesmo porque estes alertas cresciam e procuravam mostrar que os prospectus e relatórios apresentados pela companhia eram enganosos.

Além disto, notava-se que os mercados monetários passavam a exigir, dos títulos lançados pela holding e pela maioria das suas subsidiárias, taxas de juros, comissões e descontos cada vez mais pesados, mesmo sendo uma época favorável em termos financeiros. É também por volta deste período que uma campanha mais agressiva contra as atividades de Farquhar ganha a opinião pública brasileira, o que, segundo o banqueiro inglês E. Speyer, é um péssimo sinal para a empresa que liderava o seu futuro no Brasil². Esta campanha também é objeto de considerações das autoridades financeiras francesas; suas posições são menos pessimistas que as dos ingleses³, mas reconhecem que a empresa vinha enfrentando uma série de problemas tanto em relação aos pagamentos por conta do governo brasileiro, como na obtenção de capital nos mercados francês e inglês.

As dificuldades que afetavam o sistema como um todo logo passaram a se refletir no mercado de valores. Ao final de 1913, notava-se uma queda importante na cotação, em

² Entrevista dada ao jornal The Times de 12.11.1912. A principal razão para esta nova postura da opinião pública brasileira seria, segundo o banqueiro, o medo em relação aos quase 13.000.000 acres que teriam sido dados ou comprados por Farquhar. GAULD, C. (1964) pg. 236.

³ Em Carte da Legation de la République Française au Brésil ao Ministère des Affaires étrangères, de 5.4.1913 (MAE - CPC - Vol. 31), o missivista acredita na superação desta campanha por parte do grupo.

mercado aberto, dos títulos da *Brazil Railway Co.*⁴, o que demonstrava uma queda nas expectativas de seus rendimentos. Esta situação, aliada aos rumores de que a empresa estaria em vias de suspender o pagamento de dividendos, acaba preocupando as autoridades monetárias francesas, que, em rápida análise, concluem que o futuro do grupo não seria dos mais promissores⁵.

Assim, com dificuldades de levantar novo capital, em função das baixas perspectivas da empresa, com o valor de suas ações continuando em queda livre, e principalmente com um relatório para o ano de 1913 apontando uma vertiginosa ascensão das despesas e queda nas receitas líquidas⁶, o início de 1914 se apresentava bem sombrio para os empreendimentos. A isto deve ser somada a inadimplência do

4 Já em meados de 1913 isto é denunciado pelas autoridades francesas. Carte da Legation de la République Française au Brésil ao Ministère des Affaires étrangères, de 16.6.1913 (MAE - CPC - Vol. 32 - carton 33). Durante o ano de 1913 os valores das ações despencaram, as ações privilegiadas caíram de FF 641 (1912) para FF 270 (16.12.1913), para as ordinárias a queda era ainda maior, passaram de FF 610 para FF 200, de acordo com Note da Prefecture de Police de fevereiro 1914 (MAE - CPC - Vol. 32). HANSON, S. (1936), pg. 235, estima que em julho de 1924 os títulos da *Brazil Railway Co.* em bolsa tinham um valor de 12.000.000 libras, bem inferior às 23.000.000 libras de julho de 1912.

5 Note da Prefecture de Police de fevereiro 1914 (MAE - CPC - Vol. 31). Estas conclusões baseavam-se no elevado grau de endividamento da empresa, na dificuldade de se conseguir capital novo, especialmente para a construção de obras (responsável por parte importante dos lucros da empresa), na crise que atravessam o café, a borracha e o próprio Estado brasileiro.

6 As receitas líquidas caíram em 5% enquanto as despesas elevaram-se 25%, passando de 57% para 63% das receitas brutas.

governo brasileiro, tendo este suspendido os pagamentos devidos ao grupo. Neste sentido algumas tentativas vinham sendo feitas; procurava-se, juntamente com outras empresas também com problemas de recebimento em relação ao governo brasileiro, conseguir um empréstimo para o Brasil, condicionado à utilização deste capital, por parte do país, para ressarcir as empresas credoras. Farquhar participou ativamente desta tentativa em conjunto com a *Société Générale* e a *Banque de Paris et Pays Bas.*, tendo vindo ao Brasil em meados de 1913 a fim de convencer as autoridades brasileiras a aceitar tal acordo⁷.

As nuvens não se dissiparam. Muito pelo contrário, com a deflagração da Primeira Guerra Mundial e o fim das

7 O atrelamento deste empréstimo ao pagamento das dívidas é facilmente notado em *Carte da Société Générale ao Ministère des Affaires étrangères de 4.11.1914* (MAE - CPC - Vol. 32 - carton 192), onde se escrevia acerca do empréstimo: eles devem "fazer face aos encargos contratados pelo governo brasileiro com diversas sociedades de construção e exploração de estradas de ferro ou portos no Brasil e nas quais capitais franceses estão engajados". Pode também ser visto pela *Carte da Legation de la République Française au Brésil de 5.11.1914* (MAE - CPC - Vol. 32 - carton 197), onde lia-se sobre "os esforços dos representantes da *Banque de Paris et Pays Bas* e da *Société Générale* de obter que uma parte deste empréstimo fosse destinado ao pagamento de todas as somas devidas pelo governo à *Brazil Railway Co.*, principalmente para a Estrada de Ferro Madeira Mamoré"; a carta ressalta ainda que era a única chance de salvar a holding, mas que as negociações foram interrompidas em função da guerra. No Brasil este fato causava indignação: "a irritante sem-cerimônia com que o consórcio de banqueiros interessados nos negócios da *Brazil Railway* pretenderam impor ao Governo brasileiro a humilhante e inconcebível condição de pagar ao Sindicato Farquhar as contas impugnadas (Madeira Mamoré), na importância de 1.200.000 libras para poderem ser entabuladas negociações para um grande empréstimo de vinte milhões de esterlinos, é simplesmente inqualificável" *Jornal Brasil Ferro Carril* de 15.4.1914.

negociações do empréstimo brasileiro, a situação se tornou impossível e, em meados de 1914, a empresa declarava que estavam suspensos os pagamentos dos dividendos e dos juros das obrigações, assim como já haviam feito algumas subsidiárias. Em função disto, um investidor americano, Deane Mann entrou, entrou com um processo contra a *Brazil Railway Co.* na U.S. District Courts de Portland e New York. As cortes americanas indicaram, em outubro de 1914 um 'receiver', isto é, um interventor judiciário, para a *Brazil Railway Co.* e outras companhias. Para esta espécie de sindicância de empresa concordatária, foi indicado, com o aval dos diretores da grupo, W. Cameron Forbes⁸. Na verdade, como o afirmaremos mais adiante, acreditamos que a indicação deste receiver juntamente com a intervenção judiciária norte-americana, era uma última tentativa do grupo fundador, especialmente de Farquhar, de manter seu poder.

Mas que razões que levaram a tal estado de coisas? Para Hanson: "Tivessem os planos de Farquhar parado na coordenação das instalações ferroviárias no sul do Brasil, a operação de suas companhias poderia ter continuado. Mas os vastos esquemas desenvolvidos levaram-no a criar muitas

⁸ W. Cameron Forbes era primo de J. Grant Forbes, alto diretor da *Brazil Railway Co.* O receiver era um milionário aristocrático, formado em Harvard, que fora entre 1909 e 1913, durante a presidência do republicano William Howard Taft, governador das Filipinas (anexadas aos Estados Unidos em 1898, depois da guerra hispano-americana). O nome de Cameron Forbes foi indicado pelo próprio primo e por Bradley W. Palmer, advogado de Farquhar. A empresa de advocacia deste último recebeu posteriormente US\$ 120.000 por serviços prestados à sindicância.

subsidiárias que estavam ainda em formação e não podiam contribuir para as receitas da companhia holding, e para isto demandariam um grande suporte financeiro por longo tempo. O crescimento dos valores das terras do sindicato e o melhoramento das raças de gado, por exemplo, exigiam longo-prazo e bons processos, que requeriam investimento contínuo. Além disso, a expansão tinha se descontrolado e muitas compras haviam sido feitas a preços excessivos; a consolidação se realizara também a um alto custo". Além disto ele ressalta que "muitos investidores tinham perdido a confiança pois não estavam acostumados às práticas corporativas americanas. Foram amplamente expressas objeções em relação ao mistério de como os ativos foram avaliados, a necessidade de informações detalhadas nos relatórios, a natureza complicada dos lucros e a dificuldade dos investidores em saber exatamente quais as companhias que possuem" e por fim "a distribuição de grandes blocos de ações em função da subscrição de ações ou promoção de vantagens representava pouco caixa colocado na companhia." Também a falta de pagamento do governo brasileiro e os entraves impostos pela guerra, especialmente nos mercados monetários, eram tidos como fortes responsáveis pelo estado de insolvência em que acabaram os enormes planos do sindicato.

Mais precisamente, podemos entender que a crise que assolou o grupo em 1914 é essencialmente o reflexo de graves

problemas estruturais da empresa, acirrados por uma conjuntura bastante desfavorável. Vamos então aos motivos desta crise.

A dificuldade estrutural, como já procuramos mostrar, pode ser vista da seguinte maneira: as atividades exercidas pelo grupo precisavam fornecer elevados rendimentos a fim de que se possa fazer frente a uma estrutura de capital a ser remunerado em que parte significativa deste capital não foi aportado à empresa. Mais do que isto, em função da necessidade de amortização do capital-obrigação, seria necessário um constante aporte de capital novo ou, novamente, uma alta taxa de rendimento do empreendimento a fim de que a própria empresa pudesse se capitalizar internamente.

Mas, como já notamos, não era este o caso. As taxas de retorno, apesar de provavelmente positivas, não eram suficientemente elevadas, nem para fazer frente aos rendimentos a que tinham direito as ações e obrigações, tão pouco para algum tipo de capitalização própria da empresa. Nas páginas anteriores mostramos os problemas enfrentados pelas empresas e, de maneira global, podemos ver que os setores em que se encaixavam as empresas do grupo atravessavam problemas e a integração dos serviços não conduzia a um aumento substancial de receita, sendo este muitas vezes compensado por uma elevação equivalente dos custos.

Na verdade começava-se a viver uma fase em que os lucros advindos das concessões públicas, especialmente ferrovias, declinavam. Também, assistíamos a duas fortes crises na economia brasileira: a crise do café (contudo as empresas ligadas a este setor ainda eram fortemente lucrativas, apesar desta lucratividade estar em queda), e o colapso da borracha (este, sim, parece não ter sido previsto pela empresa e causou sérios estragos).

Mostrava-se então, claramente, que a integração de sistemas ferroviários não eram economicamente tão lucrativos quanto fora alardeado nos mercados europeus. As ferrovias continuavam sendo essencialmente caminhos para o mar, para as exportações; a economia interna apesar de já se desenvolver fortemente, não era sustentáculo suficiente para as ferrovias, ainda mais com elevado nível de endividamento. Mesmo os caminhos para o mar enfrentavam grandes problemas em sua lucratividade, principalmente com a configuração de oposições entre os seus rendimentos e os dos exportadores ou produtores, as mediações do governo (basicamente tarifas) nem sempre se mostraram favoráveis a empresa, apesar de toda a pressão exercida por esta.

Devemos também atentar ao fato de que na ânsia de estender seus domínios, a empresa pagava altos preços para obter aquilo que queria. Isto pode ser visto, por um lado, pelas quantias gastas para se adquirir concessões ou o controle acionário de determinadas empresas, por outro, pelas próprias concessões e contratos de arrendamento

aceitos, que a julgar pelos reclames posteriores, em sua maioria, não condiziam com os custos e possibilidades reais. Podemos também sugerir que as despesas da empresa eram bastante elevadas, como demonstram os altos valores pagos em termos de comissões a banqueiros e salários de diretores, além de propinas e subornos¹⁰; Lembrando ainda que os custos de manutenção e da integração dos empreendimentos não eram pequenos.

Muitas das atividades potencialmente mais rentáveis, como a pecuária e as operações imobiliárias, demandavam um constante aporte de novo capital e tinham um prazo de maturação bastante longo e, dado o já elevado nível de endividamento da empresa somado às perspectivas desfavoráveis, este capital só poderia ser conseguido a preços cada vez mais proibitivos, exigindo ainda mais dos empreendimentos. Outro setor que demandava constantemente novo capital era o de construções, talvez o setor mais rentável da empresa, mas que precisava de adiantamento e este, com o passar do tempo, se escasseava, impedindo que

¹⁰ Logicamente que não há provas quanto a isto, mas se pensarmos que o livro de Gauld é feito em defesa de Farquhar e utiliza como fontes entrevistas feitas com o próprio, podemos talvez encarar as citações a seguir praticamente como confissões. Na página 234: "Farquhar estava preocupado pelo crescimento no orçamento da Brazil Railway da quantia alocada para subornos utilizadas pelo popular e influente Carlos Sampaio. O crescimento era devido parcialmente ao decreto de 1911, "gerador de trabalho para engenheiros", criando um corpo de engenheiros inspetores de construções ferroviárias federais. Farquhar queixava-se que, como sempre, na América Latina, isto significava outra horda de sinecuristas nomeados através de influências para serem subornados a fim de não se tornarem sempre mais obstrutivos".

muitas obras fossem realizadas (estavam ainda projetadas, por parte das empresas subsidiárias, mais de 2000 Km de ferrovias).

Em relação à situação econômica nacional, um outro aspecto há de ser ainda ressaltado: os problemas causados à empresa pelas desvalorizações da moeda nacional. Estes problemas são de duas ordens: i) os lucros e receitas, sendo auferidos em moeda nacional, sofrem uma redução nos seus valores quando enviados ao estrangeiro e convertidos em outras moedas; ii) elevam-se os custos de importação das empresas, em termos de moeda nacional, principalmente no caso dos equipamentos para a construção e o material rodante¹¹. Estes dois fatos são em parte compensados pelo impacto positivo que esta desvalorização tem quanto ao capital novo que é adquirido no exterior. Esta compensação é parcial pois apenas uma parte deste novo capital levantado é utilizada em atividades de construção, manutenção e melhoria dos equipamentos; a outra parte é destinada à aquisição de novas empresas, cuja negociação é feita principalmente em moeda estrangeira, e, no período justo anterior à deflagração efetiva de crise, também era utilizado para cumprir com o serviço de suas dívidas.

Assim, com as atividades enfrentando problemas de rentabilidade e demandando níveis cada vez maiores de endividamento, as perspectivas da empresa não podiam ser das

11 A maioria das empresas estrangeiras com atuação na construção e operação de serviços públicos tem cláusulas de isenção tarifária para o material importado.

mais alvissareiras. A isto devemos adicionar dois problemas conjunturais, que funcionaram como catalisadores da crise do sistema *Brazil Railway*: a inadimplência do governo brasileiro e a Guerra Mundial¹².

Em relação ao governo brasileiro, colocamos este motivo como conjuntural uma vez que as dívidas com a empresa acentuaram-se só nos momentos derradeiros do empreendimento e foram em parte pagas quando da reestruturação da empresa. Os principais reclames estão relacionados aos juros da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* e ao pagamento pela ferrovia *Madeira - Mamoré*. Este último pode ser fortemente contestado e, na verdade, podemos vê-lo, por um lado, como um reflexo da avidez pela qual o grupo espalhava suas atividades, dadas as contestadas cláusulas da concessão, e por outro, como tentativa de recuperação dos lucros perdidos no setor gomífero. Com relação à garantia de juros, o não pagamento destes afetou a empresa e podemos dizer que foi uma das últimas gotas d'água no tranbordante copo do grupo *Brazil Railway Co.*, mas foi, neste caso, usado como bode expiatório.

O relacionamento do governo brasileiro com a empresa parece ter sido bastante próximo, apesar de existirem alguns conflitos especialmente em relação às tarifas. Em termos

¹² Evidentemente que a palavra conjuntural para estes dois problemas é um tanto quanto forçada, devendo talvez ter sido usada a palavra externo. Mas acreditamos que o termo reflita melhor a idéia de que, se estes problemas não tivessem ocorrido, ainda assim a situação da empresa também mostraria-se problemática, pelo menos a longo prazo.

jurídicos muitas das pendências foram decididas em favor da empresa¹³. As concessões de terra mostraram-se extremamente generosas, assim como o preço cobrado por outras terras. Não cremos que Farquhar e seu grupo pudessem ter muitas queixas em relação ao aparato jurídico e político brasileiro, pelo menos nos primeiros anos de atuação, mesmo porque sabia-se exatamente como lidar com este aparato¹⁴. Porém dada a expansão dos negócios da empresa, na qual logicamente não deixou de atropelar certos interesses de nacionais, deflagrou-se dentro do país¹⁵ uma forte campanha contra o

13 Em relação à própria *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* alterou-se a concessão por várias vezes em benefício da empresa.

14 Segundo GAULD, C. (1964) pg. 167, comentando os problemas relacionados às terras da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande*: "Farquhar estava confiante. Ele teria muitas debêntures e empregos para distribuir entre burocratas e políticos chaves em Curitiba e Florianópolis. Com o astuto Mackenzie e com hábeis brasileiros, Farquhar aprendeu a forma de agir no Brasil. Ele o achou muito parecido com Cuba em termos de corrupção. Farquhar era, entretanto, muito quaker para lidar diretamente com tais repugnantes mas essenciais 'caixinhas' (largesse). Ele sempre deixava os pagamentos para os muitos advogados e engenheiros brasileiros bem relacionados, que ele continuava trazendo para a Brazil Railway à medida que ela se expandia". Além disso, o caso já comentado da Sorocabana e o fato do inspetor federal de obras alocado para supervisionar a Madeira-Mamoré ter se tornado advogado da empresa, e contratado especificamente para tratar de assuntos relacionados ao governo, não devem deixar muitas dúvidas em relação a esta prática.

15 Em outros países latino-americanos o mesmo ocorreu, demonstrando receio em relação à expansão dos negócios e das aspirações norte-americanas em relação ao resto do continente. Também acreditamos que muitos dos ataques feitos na Europa ao grupo podem ser entendidos dentro desta perspectiva de receio em relação ao expansionismo americano que, com Cuba, Filipinas e o Canal do Panamá, não parecia estar disposto a uma simples integração dos povos americanos.

grupo que, com todo o seu discurso nacionalista, serviu para vigiar os atos do governo. Talvez possamos atribuir a isto, o fato de o governo brasileiro ter resistido às demandas da empresa em relação a Madeira Mamoré¹⁶.

A deflagração da Primeira Guerra Mundial também veio afetar negativamente o sistema montado. O efeito mais evidente se deu-se sobre os mercados financeiros, que elevaram sobremaneira os preços a serem pagos por novos fluxos de capital, para não dizer que parte destes fluxos foram praticamente extintos, especialmente o capital alemão. Como a empresa tinha necessidade de novos capitais, a guerra mundial e os precedentes conflitos localizados, como as guerras balcânicas, tiveram um efeito negativo sobre a empresa, por conta das condições para obtenção deste capital adicional. Mas também do ponto de vista das receitas a guerra influiu negativamente sobre a empresa. Isto é verdade se lembrarmos que muitas atividades nas quais estavam envolvidas as empresas do grupo eram relacionadas à exportação de produtos brasileiros e que sofreram baixas.

Porém, não podemos atribuir à guerra um efeito preponderante, pois antes dela sinais claros da crise já eram evidentes. A queda no valor dos títulos das empresas é

¹⁶ Comenta FERREIRA, M.R. (1959), pg. 295, acerca das reivindicações da *Madeira Mamoré Railway Co.*: "o obstáculo residia, não no simples fato de uma reivindicação, mas sim, no de ser feita por um grupo liderado por Percival Farquhar (...) se a empresa construtora e arrendatária fosse solitária, sem nenhuma ligação com aquele poderoso 'sindicato Farquhar', tudo teria sido estudado com calma e reflexão, provavelmente."

anterior à guerra e a causalidade não pode ser a ela atribuída. Anos antes o mercado inglês já criava dificuldades à obtenção de capital por parte do grupo; o mesmo ocorria no mercado francês, no qual se viam crescentes taxas de juros e comissões sendo impostas à empresa, indicando muito mais o risco das atividades do que a perspectiva de guerra. Também não podemos afirmar que a guerra foi, em última instância, a causadora dos baixos rendimentos operacionais das subsidiárias da holding. É por isto que vemos o assassinato de Francisco Ferdinando apenas como o fato deflagrador da crise, vindo muito mais pôr em evidência as causas da falência do que figurar, ele próprio, como causa.

OS ANOS INTERMEDIÁRIOS E A REFORMULAÇÃO DO SISTEMA BRAZIL RAILWAY CO.

Entre o fim de 1914 e 1918 a empresa esteve sob a tutela do receiver e, neste período, tivemos uma série de modificações em relação ao grupo. Podemos também encarar esta época como um momento de confronto entre, de um lado, o restante do grupo fundador - que possuía a maioria do capital acionário e, portanto, não fosse o receiver, o controle da *Brazil Railway Co.* - e, de outro, os responsáveis pelo capital-obrigação da empresa, os chamados obrigacionistas.

Como já mencionamos anteriormente, acreditamos que a própria instituição de um 'receivership' a partir das cortes de justiça norte-americanas foi provocada pela apreensão da alta cúpula da *Brazil Railway Co.* (os donos do capital acionário) quanto à possibilidade de uma intervenção judicial desfechada a partir das cortes européias, tendo por trás de si os obrigacionistas. Deste modo, o receiver norte-americano teria sido rapidamente introduzido no processo¹ e, num primeiro momento, procurado preservar os interesses dos então diretores da empresa.

1 O fato deste receiver ser primo de um dos membros da alta direção da empresa e de que uma das empresas de advocacia contratadas pelo receiver era exatamente a do advogado de Farquhar, parece dar certa sustentação a esta hipótese. Além disto também é de se estranhar a rapidez com que se entrou na justiça norte-americana, levando a suspeitar que o autor do processo tenha sido instruído, por diretores da *Brazil Railway Co.*, para fazê-lo.

O receiver manteve Farquhar e outros diretores em seus cargos, com a função de pressionar o governo brasileiro para: i) que este pagasse suas dívidas para com o grupo e, ii) que se fizesse a revisão dos contratos de arrendamento. Esta foi a postura inicial de Forbes. Ele procurou manter intacto os bens possuídos pela empresa, e aceitou a idéia defendida por Farquhar de que, para a melhora da empresa bastava a modificação das concessões e o pagamento das dívidas do governo federal. Para o receiver, também seria necessária a obtenção de mais capital para alguns empreendimentos². Assim continuava a se alegar que a insolvência da empresa era devida à falta de pagamentos do governo brasileiro e à crise mundial que se vivia.

Os franceses e seu governo não concordam com este tipo de interpretação³. Os obrigacionistas procuram se associar em comitês para negociar no mínimo o pagamento dos juros das obrigações, que não era feito desde 1914, e não o seria até o fim da atuação do receiver. O próprio governo francês, em função dos enormes montantes de capital, de propriedade de franceses, investidos nas empresas do grupo, foi levado a se preocupar e a dar assistência a estes interesses⁴. O capital

2 Exposé de M. W. Cameron Forbes aux Comité Français d'Obligataires de 21.1.1916 (MAE - CPC - Vol. 33, pgs. 59/88).

3 Carte da Legation de la République Française au Brésil au Ministère des Affaires étrangères de 12.3.1915 (MAE - CPC - Vol. 32 - carton 227).

4 Podemos ler em uma Note para o Ministre des Affaires étrangères, elaborada pela Direction des Affaires Politique et Commerciale pour l'Amérique de 31.8.1915 (MAE - CPC - Vol. 33 - carton 21), o seguinte trecho: "O Département des Affaires

francês empregado no sistema como um todo se elevava, em 1916, a aproximadamente FF 900.000.000, que, somados aos investimentos feitos na *Port of Pará Co.*, totalizavam um bilhão de francos franceses, levantados pelo grupo Farquhar, na França⁵.

étrangères foi lavado, nas condições que o ministro conhece, a se preocupar, em acordo com o Ministère des Finances, com a defesa dos interesses franceses consideravelmente empregados na *Brazil Railway*." Mas já em fins de 1914 a intervenção diplomática era tida como possível pelo Ministério das Finanças (Carte de 5.12.1914 do Ministère des Finances - Direction du Mouvements Générale des Fonds, para o Ministère des Affairs étrangères MAE - CFC - Vol. 32 - carton 199).

⁵ Este montante foi calculado pelo Office National des Valeurs Mobilières (Note de 10.2.1916 MAE - CFC - Vol. 33 - pgs. 91/100). Segundo este o valor total se elevava a exatos FF 1.014.600.000, onde FF 116.000.000 correspondiam a *Port of Pará Co.* O restante estava aplicado no sistema *Brazil Railway*, e estava assim distribuído (em francos franceses):

Brazil Railway Co.

Ações	58.000.000	
Obrigações série francesa	83.000.000	
Obrigações série internac.	63.500.000	
Bônus	104.000.000	
Dívida Flutuante	34.200.000	342.700.000

Sorocabana Railway Co.

Obrigações a 4,5%	38.300.000	38.300.000
-------------------	------------	------------

Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande

Obrigações a 5%	282.000.000	
Dívida Flutuante	12.700.000	299.700.000

Norte do Paraná Railway Co.

Obrigações a 5%	2.000.000	2.000.000
-----------------	-----------	-----------

Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer du Brésil

Obrigações a 4,5%	27.000.000	
Bonus a 6%	12.600.000	
Dívida Flutuante	3.000.000	42.6000.000

Compagnie du Port du Rio Grande

Ações	5.000.000	
Obrigações a 6%	109.000.000	
Dívida Flutuante	43.800.000	157.800.000

As negociações começam a mudar de figura e, ao mesmo tempo em que os obrigacionistas reconhecem que incorrerão em perdas, estes procuram assumir a direção da empresa. Quem assume posição importante nas negociações é Jules Chevalier⁶, então presidente do Office Nationale des Valeurs Mobiliers, entidade que praticamente assume a direção das posições dos obrigacionistas franceses. A partir da proposta deste órgão, e, assumindo, juntamente com os obrigacionistas ingleses e belgas, uma posição de maior força com apoio do próprio governo francês, estes obrigacionistas conseguem chegar a um acordo com o receiver, o resto dos credores e os acionistas.

Por este acordo⁷, os obrigacionistas, reunidos em vários comitês de defesa, renunciam a uma taxa fixa de rendimentos e aceitam passar a receber juros variáveis, distribuídos proporcionalmente, em função da renda líquida obtida pela empresa ao final de cada ano⁸. Porém apenas

Compagnie du Port du Rio de Janeiro

Ações	3.000.000	
Obrigações a 5%	12.500.000	15.500.000
Total		598.600.000

⁶ Communication do Office National des Valeurs Mobiliers de 18.8.1917 (MAE - Série: Amérique: Brésil - Vol. 79).

⁷ A fonte que possuímos é um Note do Ministério das Finanças de 18.7.1917, sobre o "Arrangement entre la compagnie, les obligataires, les créanciers garantis et non garantis et les actionnaires." (MF - B 32.798).

⁸ A princípio eram juros não cumulativos; depois de cinco anos recebendo juro máximo (na verdade metade do original), estes juros passam a ser cumulativos e depois de mais cinco anos voltam a ser juros fixos. (Note de 18.7.1917 MF - B 32.798, op cit.)

depois de completamente pagos estes juros é que algum rendimento seria pago aos acionistas. Em compensação, os comitês de obrigacionistas assumem o poder na empresa. Estes são encarregados de designarem um comitê conjunto de obrigacionistas que, por sua vez, elegeriam o Conselho de Administração da *Brazil Railway Co.* e seus principais diretores⁹. Este é o acordo básico da empresa, nele ainda se percebe a idéia de manter a unidade do sistema e a necessidade de novos capitais para continuar os empreendimentos¹⁰, mas o que se vê é a completa perda de poder dos antigos acionistas, apesar de ainda lhes restarem a possibilidade de obter algum ganho com suas ações desde que o rendimento dos empreendimentos fosse suficiente. Porém, até este momento, nada havia sido feito em relação as atividades em que se baseava a empresa.

Ao tomarem a empresa, os obrigacionistas logo criaram o novo conselho administrativo, e nomearam novos diretores, sendo designado L. Wibratte como novo presidente da empresa¹¹. Com os recém empossados diretores, rapidamente

9 Ainda segundo este "Arrangements ..." (Note, de 18.7.1917 MF - B 32.798, op cit.) vemos que este comitê conjunto era formado por vários membros, cada um com um peso diferente em função de sua representatividade, isto é em função da quantidade de capital recolhido em cada país para cada série de obrigações.

10 Foi autorizado um empréstimo imediato de FF 20.000.000 para as subsidiárias, mas este nunca foi levantado.

11 Em 18.7.1917, o comitê conjunto dos obrigacionistas foi constituído, sendo formado por: R. Georges Levy, representante francês da série internacional; E. Bloudel, representante francês da série internacional; Baron D'Authouard, representante francês das obrigações prioritárias, M. Bauwens, representante belga da série

foi dada uma nova orientação à empresa. A *Brazil Railway Co.*, apesar das novas facilidades que lhe apareciam, como alguns acertos monetários com o governo brasileiro e, principalmente, a desvalorização do franco francês - reduzindo a carga de juros a ser paga em termos de outras moedas -, passa a abandonar várias das atividades em que esteve envolvida. Pela nova orientação, a empresa devia buscar ser apenas uma grande operadora de títulos, ou administradora de portfólio. Assim, paulatinamente ela vai se desfazendo de uma série de empresas em que fazia a exploração direta do empreendimento.

Depois da época do receiver, que só terminou em 1919, muitas empresas saíram da órbita de atuação da *Brazil Railway Co.* A primeira delas foi a *Madeira Mamoré Railway Co.*¹², que também passou para as mãos dos credores e obrigacionistas, essencialmente britânicos. Segundo o acordo estabelecido, foi cancelada a garantia que a *Brazil Railway Co.* dava aos títulos desta empresa, sendo, ao mesmo tempo, os reclamos da empresa sobre 30/55 das alegadas dívidas

 internacional; B. Brinder, representante belga das debêntures conversíveis; J. Chevalier, representante das debêntures garantidas; Follet Holt, representante inglês da série internacional; A.J.S. Locherer, representante inglês dos Bônus a 6% e J. Meéus, representante inglês das obrigações prioritárias. Este comitê escolheu o conselho de Administração da empresa formado por L. Wibratte, B. Brinder, E. Grandmasson, P. Hivonnant, Malcolm Hubbard, A. Locherer e J.T. Soares. Foram designados como diretores da empresa: Wibratte, presidente, De Decker, A. Rondy e O. Farevell, vice-presidentes.

12 Acordo assinado em 1.3.1919 entre a *Brazil Railway Co.*, *Port of Pará Co.*, *Madeira Mamoré Railway Co.* e obrigacionistas.

devidas pelo Brasil à companhia (o restante que se esperava receber) divididos entre o restante dos credores. Os obrigacionistas desta empresa continuaram, até a década de 1930, administrando as operações da ferrovia, mas já não tinham qualquer ligação com a *Brazil Railway Co.*

No mesmo ano, mesmo depois de ser ressarcida por algumas dívidas passadas, também a *Compagnie du Port du Rio Grande* vende seu ativo ao governo estadual e deixa de lado o arrendamento do porto - isto, depois de algumas dificuldades - por aproximadamente FF 200.000.000. A empresa continua no ativo da *Brazil Railway Co.*, mas agora é apenas uma empresa financeira, administradora de uma carteira de títulos, especialmente Obrigações do governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Ainda neste ano as ações da *Auxiliaire* são vendidas em massa, juntamente com as da *Sud-Ouest*, para o antigo grupo controlador da estrada de ferro, por algo em torno dos FF 220.000.000. Algumas ações ainda permanecem em carteira, mas, pouco depois, também esta empresa assume uma função apenas financeira, pois as ferrovias são encampadas pelo Estado do Rio Grande do Sul.

Em 1920 é a vez do arrendamento possuído pela *Sorocabana Railway Co.* ser abandonado. O governo do Estado de São Paulo assume a gestão da estrada de ferro, pagando quase 3.000.000 libras à empresa, que embora permaneça filiada à holding, mas, livre dos encargos da operação da via férrea ou de qualquer tipo de construção, passa a

manter-se como administradora de portfólio tendo algumas ações de outras empresas e, principalmente apólices do Governo do Estado de São Paulo. Outra empresa que gere a mesma espécie de títulos é a *Southern São Paulo Railway Co.*, ainda nas mãos da mesma holding, detentora de suas ações e obrigações. A pequena companhia vendeu ao Estado de São Paulo todo o seu ativo.

Em 1921, termina o contrato de arrendamento do porto do Rio de Janeiro, e a *Compagnie du Port du Rio de Janeiro* não volta a se apresentar para a concorrência do porto. A empresa no entanto permanece existindo. Sendo agora responsável por alguns títulos financeiros que administra, ainda mantém relações com a empresa frigorífica atrelada ao porto (que continua em operação) e, finalmente, administra também alguns imóveis.

As outras empresas ferroviárias paulistas, a *Mogiana* e a *Paulista*, continuam tendo parte de suas ações nas mãos da *Brazil Railway Co.*, mas provavelmente esta já não detinha mais seu controle acionário, dado que não subscreveu mais ações novas que as empresas lançaram em mercado. O complexo da *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande* é mantido sob responsabilidade da holding. Está é a única empresa ferroviária mantida com a gestão das linhas, isto se deve provavelmente à garantia de juros que a empresa possuía. Apenas em 1930, com a encampação pelo governo federal de toda a rede, a empresa deixou de gerir operacionalmente as linhas.

As empresas ditas industriais, especialmente a *Brazil Land, Cattle & Packing Co.* e a *Southern Brazil Lumber & Colonization Co.* também continuam sendo geridas normalmente pela holding, estando sujeitas a riscos e lucros. Mas o restante dos empreendimentos são em essência financeiros, sem maiores riscos, uma posição substancialmente diferente dos anos de domínio de Farquhar.

Assim, podemos perceber que 20 anos depois de seu grande auge o "sistema" atrelado à *Brazil Railway Co.* havia mudado completamente. O grupo fundador norte-americano não mais se fazia presente na empresa, agora a empresa era administrada oficialmente pelos comitês de defesa dos obrigacionistas, os quais, na sua grande maioria, eram dominados por parte do sistema bancário francês. Por outro lado, como vimos, o empreendimento passa a ser gerido como uma empresa financeira sem a ousadia e os riscos dos anos iniciais.

Em 1932, a *Brazil Railway Co.* continua a ser uma holding e dominar suas subsidiárias, mas a natureza da maioria destas é outra. Estas modificações podem ser vista pelo próprio portfólio desta empresa em 1932¹³. Neste observamos a existência de títulos referentes a dezoito empresas. Destes apenas quatro conferem o domínio a empresas que se mantem em operações produtivas: as antigas *Brazil Land, Cattle and Packing Co.* e *Southern Brazil Lumber and*

13 As informações a seguir foram obtida a partir do Annexe B do 14º Rapport anual do Comitê Conjunto dos Obrigacionistas do ano de 1932 (MF - 832.793).

Colonization Co., a Empresa de Armazens Frigoríficos¹⁴ e a Cia Indústria Brasileira de Papel. Existem ações em pequeno número da Paulista e da Mogiana. Também encontram-se ações e obrigações da Sorocabana Railway Co., da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, da Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil, da Estrada de Ferro Norte do Paraná e da Southern São Paulo Railway Co., todas empresas de portfólio, operando, na sua maioria, com títulos públicos, cujas linhas eram administradas pelo Governo. Em relação às empresas portuárias o mesmo ocorre; existe a presença de títulos da Cie Française du Port du Rio Grande, que não mais opera o porto, apenas administra títulos (principalmente do governo do Rio Grande do Sul); da Port of Pará Co., que espera o recebimento de haveres junto ao governo brasileiro; e ainda temos a Companhia Docas do Rio de Janeiro e a Cie du Port du Rio de Janeiro, que também não administram o porto. Para finalizar no portfólio da empresa existem ainda três séries de títulos: Renda Interna Paraguaia (títulos públicos paraguaios), Royaume de Belgique (títulos públicos belgas) e obrigações da Barcelona Traction, Light and Power Co.,

A empresa opera, desta forma, ainda por mais alguns anos até ter seu processo de encampação deflagrado por volta de 1940. Neste ano os bens e direitos da empresa e subsidiárias, existentes em território brasileiro, foram incorporados ao patrimônio da União, através dos decretos

¹⁴ Esta empresa fazia parte dos empreendimentos associados ao Porto do Rio de Janeiro.

2.073 (8.3.1940) e 2.436 (22.6.1940). Apesar de algumas disputas jurídicas permanecerem por vários anos podemos dar por encerradas as atividades da *Brazil Railway Co.*, no Brasil, em torno de 1942.

Cabe ainda uma última observação em relação à Percival Farquhar. Este, ao mesmo tempo que perdia sua posição no grupo *Brazil Railway*, lançava-se em outro controverso empreendimento. Juntamente com grupos financeiros ingleses e norte-americanos, Farquhar procurou obter o virtual domínio sobre a produção e exportação brasileira de minério de ferro, através da *Itabira Iron* e da *Estrada de Ferro Vitória-Minas*. Aqui também recebeu forte oposição nacionalista que causou problemas legais, além de ter tido dificuldades em levantar o capital necessário para a operação.

CONCLUSÃO

A *Brazil Railway Co.* foi uma holding controladora de outras empresas. Enquanto empresa americana, mas atuando com capitais europeus, é representante, para a sua época, da vigorosa penetração de capitais estrangeiros que se instalam na economia brasileira, no início do século XX. Mais do que isto, ela mostra um avanço dos investimentos estrangeiros diretamente ligados à estrutura produtiva brasileira (em contraposição aos empréstimos públicos que se constituem no principal foco de atração para o capital estrangeiro). A atuação das empresas atreladas à *Brazil Railway Co.* se dava principalmente sobre atividades ligadas a concessões de serviços públicos; apesar de existirem outros empreendimentos, a base do sistema era constituída por ferrovias.

Um aspecto muito importante do complexo que foi montado em torno da *Brazil Railway Co.* era o aspecto financeiro do empreendimento. Este pode ser observado na incorporação e na consequente estrutura de capital da empresa e de várias das subsidiárias criadas e também nas confusas ligações que se estabeleceram entre tais subsidiárias. Este conjunto de empresas nos conduz a pensar que uma parte relevante das operações realizadas por capitalistas estrangeiros tinha este elemento especulativo como fundamental. É bem verdade que empresas como a *São Paulo Railway Co.*, e, contemporaneamente o grupo *Light*, tinham uma base mais

sólida; nestas este aspecto eminentemente financeiro era menos relevante, mas, assim mesmo, cremos que este elemento do sistema *Brazil Railway Co.* é representativo para a sua época, tanto no que se refere a prática de saídas de capital europeu em uma época em que as Sociedades Anônimas e os Bancos dominavam os mercados financeiros, como em relação ao modo de atuação das demais empresas estrangeiras que atuavam no Brasil.

A estrutura de capital, dividida em capital acionário, em sua maioria não aportado, e capital-obrigação, com o qual efetivamente se trabalhava, provavelmente refletia a estrutura de muitas empresas estrangeiras com atuação no Brasil da época e, mais do que isto, indicava a razão destas empresas terem sido concebidas, ou seja, a enorme lucratividade conseguida, essencialmente pelo grupo fundador e pelos banqueiros a ele associados, na própria criação das empresas e na especulação que se forja sobre os sistemas a elas associados. É exatamente na taxa de lucratividade destes indivíduos que se deve pensar para uma real avaliação da empresa e de sua crise. Apesar da crise e do fracasso financeiro do empreendimento em si, banqueiros e fundadores foram os grandes beneficiados com os empreendimentos realizados.

Para os obrigacionistas, ou seja, aqueles que efetivamente aportaram capital à empresa, a motivação do investimento é essencialmente a lucratividade financeira, ou seja, a taxa de juros embutida nos títulos através dos quais

era obtido o capital, pois não havia, a princípio, nenhum tipo de controle efetivo sobre os empreendimentos por parte destes investidores franceses. Dentro deste raciocínio, o fato de algumas das empresas atuarem com base em contratos com cláusulas de garantia de juros também deve ser considerado como um fator de atração para a captação de capital monetário francês. Efetivamente estes aplicadores tiveram perdas quando da crise, dado que a enorme rentabilidade prometida dos títulos que possuíam (e que era a razão para terem fornecido o capital) não se concretizara. Porém, no momento de reconstrução da empresa, assumiram o seu controle, mas neste instante mudaram seu caráter, tornando-se apenas uma companhia administradora de portfólio, sem atuação direta sobre a maioria dos antigos empreendimentos. Assim, podemos verificar uma motivação essencialmente financeira também na atuação dos investidores franceses.

A crise da empresa é provocada essencialmente em função da rentabilidade insuficiente dos empreendimentos em que se engajaram suas subsidiárias para fazer frente a uma pesada estrutura de capital. As dificuldades em relação às atividades refletem a própria situação conflituosa que havia se estabelecido entre os setores de serviços públicos e o núcleo cafeeiro da economia brasileira. Além disto, alguns empreendimentos estavam associados a setores econômicos que, ou atravessaram fortes crises depois de estabelecidas as empresas (como é o caso da borracha amazônica), ou que

tradicionalmente apresentavam baixo poder de acumulação (situação esta que não se modificava com a integração destes setores entre si ou mesmo com a economia cafeeira). Outros fatores que são sugeridos pelas fontes, como a guerra e a falta de pagamentos do governo brasileiro, não devem ser totalmente descartados, mesmo porque alguns investimentos exigiam um prazo de maturação extremamente longo, com constante aporte de capital novo, o que foi interrompido pela guerra. Mas as dificuldades da empresa já se manifestavam antes da guerra, sendo assim consideramos estes fatores como conjunturais, que vieram a acelerar o processo de crise da empresa.

Em relação aos efeitos sobre a economia brasileira, podemos destacar algumas observações: inicialmente, devemos tomar certo cuidado em relação ao montante de capital que efetivamente penetra e é novo em nossa economia. Assim, apesar de efetivamente ter sido levantado, nos mercados europeus, um volume bem considerável de capital, grande parte deste foi utilizado em operações financeiras efetuadas principalmente no exterior, visando o controle acionário de inúmeras empresas, ou seja, parte do capital levantado era utilizado na compra de ações de outras empresas já estrangeiras e não em investimentos em nossa economia, ocorrendo apenas modificações dos grupos que detinham o domínio acionário das empresas.

Apesar disto pode-se verificar que houve, tanto, i) investimento direto, que pôde ser visualizado na construção

de ferrovias, remodelação de portos, construção de serrarias e frigoríficos, mesmo que grande parte destes investimentos tenham sido feitos sem risco, ou seja, feitos com garantia de rentabilidade por parte do governo, ou contra pagamento deste; quanto, ii) a aquisição do controle de empresas antes dominadas por nacionais.

Esta efetiva entrada de capital no país tem, por um lado, o papel de reforçar o caráter agro-exportador da economia brasileira, na medida em que grande parte das empresas vinculadas à *Brazil Railway Co.* fazem parte do complexo infraestrutural que dava sustentação às exportações do país, sendo outra parte constituída pelas próprias empresas extrativistas voltadas para a exportação. Aliado a isto deve-se ressaltar que tal entrada de capital também cumpre o papel de reforçar o condicionamento de uma estrutura financeira dependente, principalmente em função do endividamento do governo brasileiro, dado pelas garantias de juros, e pelas necessidades de importação. Por outro lado, destaca-se a atuação destas empresas na aceleração do desenvolvimento da acumulação e do próprio capitalismo no Brasil. Isto se verifica, na medida em que muitas das empresas se estabelecem em locais onde o capital nacional então empregado encontrava seus limites expansivos ou encontrava dificuldades na sua reprodução, tais como as ferrovias e portos e o "complexo cafeeiro"; além de estar por trás do próprio significado de exportação de capital, entendido este como uma relação social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES PRIMÁRIAS

Fundos Documentais Franceses:

1. Archives Nationales.

Série: 65 A0 (Archives d'Entreprises)

Série: F 12 (Commerce et Industrie)

Série: F 14 (Travaux Publiques)

2. Ministère des Affaires étrangères (Archives).

Série: Correspondance Politique et Comerciale

Série: Amérique: Brésil

3. Ministère des Finances (Archives économiques et Financières).

Série: B (Mouvements de fonds)

Jornais

Brazil Ferro Carril, vários anos.

BIBLIOGRAFIA SECUNDÁRIA

- AGLIETTA, Michel Régulation et Crises du Capitalisme: l'expérience des Etats Unis. Paris: Calmann-Lévy, 1976.
- AMARAL, Antéro Freitas do Sindicato Farquhar. Força e Grandeza. Assalto e Conquista. Nacionalismo. Rio de Janeiro: 1915.
- AZEVEDO, Fernando de Um Trem Corre Para o Oeste. Estudo Sobre a Noroeste e Seu Papel no Sistema de Viação Nacional. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.
- BANDEIRA, Moniz A Presença dos Estados Unidos no Brasil (dois séculos de História). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- BREWER, Anthony. Marxist Theories of Imperialism: a Critical Survey. London: Routledge, 1980.
- BROWN, Robert T. "El Futuro de los Ferrocarriles Internacionales de Sudamérica. Un Enfoque Histórico." In: Revista de la CEPAL, nº 8, Agosto, 1979.
- BUENO, Clodoaldo "Ferrovias e Penetração Capitalista Norte-Americana na América Latina. Um Documento Significativo.", In: Estudos Históricos, nº 16, 1977.
- BUKHARIN, Nikolai I. A Economia Mundial e o Imperialismo. 2ª ed. São Paulo, Nova Cultural, 1986.
- CAPUTO, Orlando e PIZARRO, Roberto Imperialismo, Dependência y Relaciones Economicas Internacionais. 2ª ed. Santiago do Chile: Cuadernos de estudios socio economicos - CESO/Universidade de Chile, 1972.
- CARDOSO, Fernando Henrique e FALETTTO, Enzo Dependência e Desenvolvimento na América Latina. Ensaio de Interpretação Sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.
- O Caso que não foi e não é sério. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Comércio, 1915.

CARUSO, John Anthony "The Pan American Railway.", In: Hispanic American Historical Review. Vol. 31, nº 4, novembro, 1951.

Centro de Memória da Eletricidade no Brasil. Panorama do Setor de Energia Elétrica no Brasil. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988.

COEHN, Benjamin J. A Questão do Imperialismo: a Economia Política da Dominação e da Dependência. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira - Mamoré: História Trágica de uma Expedição. São Paulo: Nacional, 1947.

CUNHA, Euclides da "Viação Sul-Americana" in: À Margem da História. 6ª ed. Porto: Lello, 1946

DEAN, Warren A industrialização em São Paulo. 3ª. São Paulo: Difel, sd.

DEAN, Warren. A Luta Pela Borracha no Brasil. São Paulo: Nobel, 1989.

DIAS, José R. de Souza A E. F. Porto Alegre a Uruguiana e a Formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul - Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional 1866 - 1920. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP, 1981.

DOBB, Maurice H. A Evolução do Capitalismo. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

FERREIRA, Manoel Rodrigues A Ferrovia do Diabo: História de uma Estrada de Ferro na Amazônia. São Paulo Melhoramentos, 1959.

FEIS, Herbert Europe, The World's Banker, 1870 - 1914. New York: Keller, 1964.

FIELDHOUSE, David K. "Imperialism, an historiographical revision." *The Economic History Review*. Second Series, Vol XIV, nº 2, 1961.

FONSECA, Pedro C. D. "A Transição Capitalista no Rio Grande do Sul: A Economia Gaúcha na Primeira República" in: *Estudos Econômicos*, Vol. 15, nº 2, maio - agosto 1985.

FOOT HARDMAN, Francisco Trem Fantasma: A Modernidade na Selva São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho Homens Livres na Ordem Escravocrata. São Paulo: IEB - USP, 1969.

FURTADO, Celso Formação Econômica do Brasil. 16ª ed. São Paulo: Ed Nacional, 1979.

GAULD, Charles A. The Last Titan Percival Farquhar, American Entrepreneur in Latin America. Stanford: Stanford University - Institute of Hispanic America and Luso Brazilian Studies, 1964.

GRAHAM, Richard Grã Bretanha e o Início da Modernização no Brasil (1850 -1914). São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRANOU, André; BARON, Yves e BILLAUDOT, Bernard Croissance et Crise. Paris: Maspero, 1983.

HANSON, Simon G. "The Farquhar Syndicate in South America." In: *Hispanic American Historical Review*. Vol. 17, nº 3, Agosto, 1936.

HILFERDING, Rudolf O Capital Financeiro. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBBSBAWM, Eric J. A Era do Capital: 1848 - 1875. 3ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOBBSBAWM, Eric J. A Era dos Impérios: 1875 - 1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

- HOBSON, John A. El estudio del imperialismo. Madrid: Alianza, 1981.
- HOBSON, John A. A Evolução do Capitalismo Moderno. 2ª ed., São Paulo: Abril Cultural, 1985.
- KEYNES, John M. "A Europa Antes da Guerra" in: SZMERECSÁNYI, Tamás (org) John Maynard Keynes: economia. 2ª ed., São Paulo: Ática, 1984.
- KROETZ, Lando Rogério As Estradas de Ferro do Paraná. 1880 - 1940. Tese de doutoramento. São Paulo: FFLCH/USP, 1985.
- LENIN, Vladimir I. O Desenvolvimento do Capitalismo na Rússia. São Paulo: Abril Cultural, 1982.
- LENIN, Vladimir I. O Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo. São Paulo: Global, 1987.
- LUXEMBURG, Rosa A Acumulação de Capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo. São Paulo: Abril Cultural, 1984.
- MARICHAL, Carlos "Perspectivas Históricas sobre el imperialismo financeiro en America Latina.", in: Economía de America Latina. nº 4, marzo, 1980.
- MARX, Karl O Capital: Crítica da Economia Política. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (5 Volumes)
- MARX, Karl El 18 Brumário de Luis Bonaparte. Madrid: SARPE, 1985.
- MAYER, Arno J. A Força da Tradição: a Persistência do Antigo Regime, 1848 -1875. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- MELLO, João Manuel Cardoso de O Capitalismo Tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

MENDONÇA, Salvador de A Situação Internacional do Brasil
Paris/Rio de Janeiro: Garnier, 1913.

MIGLIOLI, Jorge Acumulação de Capital e Demanda Efetiva. São
Paulo: T. A. Queiroz, 1982.

NURSKE, Ragnar "Padrões de Crescimento e Desenvolvimento"
in: BAER, W.; MALAN, P.S. e SAVASINI, J.A. (org)
Economia Intenacional. São Paulo: Saraiva, 1979.

OLIVEIRA, Francisco de "A emergência do modo de produção de
mercadorias", In: FAUSTO, Boris (org) "O Brasil
Republicano: Estrutura de Poder e Economia, 1889 -
1930", In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.) História
Geral da Civilização Brasileira. Tomo III, Vol. 1. São
Paulo: Difel, 1975.

PALLOIX, Christian. A Economia Mundial Capitalista.
Editorial Estampa, 1975.

PETRONE, Maria Teresa Schorer "Imigração" in: FAUSTO, Boris
(org) "O Brasil Republicano: Sociedade e Instituições,
1889 - 1930", In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.)
História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III,
Vol. 2. São Paulo: Difel, 1977.

PINTO, Nelson Prado A. Política da Borracha no Brasil: a
Falência da Borracha no Brasil. São Paulo:
HUCITEC/CORECON, 1984.

PRADO Jr, Caio História Econômica do Brasil. 32ª ed. São
Paulo: Brasiliense, 1985.

QUEIRÓS, Maurício Vinhas de Messianismo e Conflito Social.
(A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912-1916). 2ª Ed.
São Paulo: Ática, 1977.

RIPPY, J. "A Century and a Quarter of British Investment in
Brazil" in: Inter-American Economic Affairs, vol 6, nº
2, summer, 1952

RIPPY, J. Fred Latin America and the Industrial Age. 2ª ed.
New York: G. T. Putnam's Sons, sd.

ROSDOLSKY, Roman "Remarque Méthodologique à propos de la Critique des Schémas de Reproduction de Marx par Rosa Luxemburg." in: Critiques de l'Économie Politique, nº 4/5, juillet/dec. 1971.

SAES, Flávio A. Marques de "A Controvérsia sobre a Industrialização na Primeira República" in: Estudos Avançados. vol. 3, nº 7, set/dez 1989.

SAES, Flávio A. Marques de As Ferrovias de São Paulo 1870 - 1940. São Paulo: HUCITEC/INL-MEC, 1981.

SAES, Flávio A. Marques de A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira. 1850 - 1930. São Paulo: HUCITEC, 1986.

SAES, Flávio A. Marques de "Os Investimentos Franceses no Brasil: O Caso da Brazil Railway Company (1900 - 1930)." In: Revista de História. (nova série), nº 119, Julho - Dezembro, 1985 - 1988.

SAES, F. A. Marques de e SZMRECSÁNYI, Tamás "O Capital Estrangeiro no Brasil. 1880 - 1930" in: Estudos Econômicos. vol 15, nº 2, maio/agosto 1985.

SANTOS, Roberto História Econômica da Amazônia (1880 - 1920) São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SCHUMPETER, Joseph A. Capitalismo, Socialismo e Democracia. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

SCHUMPETER, Joseph A. "Sociologia dos Imperialismos", In: Imperialismo e Classes Sociais. Rio de Janeiro: Zahar sd.

SILVA, Sérgio Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. 7ª ed. São Paulo: Ed Nacional, 1986.

SINGER, Paul Israel "O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional. 1889 - 1930.", In: FAUSTO, Boris (org) "O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e Economia, 1889 - 1930", In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.) História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III, Vol. 1. São Paulo: Difel, 1975.

SODRÉ, Nelson Werneck Introdução à Revolução Brasileira. 4ª ed. São Paulo: Livraria Editora de Ciências Humanas, 1978.

SODRÉ, Nelson Werneck História da Burguesia Brasileira. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

SUZIGAN, Wilson Indústria Brasileira. Origem e Desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TORRES, Alberto O Problema Nacional Brasileiro. 3ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

WEINSTEIN, Barbara "Pará 'versus' Amazonas" In: Estudos Econômicos, Vol. 15, nº 2, maio - agosto 1985.