

# **“VÍCIOS PRIVADOS, VIRTUDES PÚBLICAS”: A RELAÇÃO SOROCABANA RAILWAY COMPANY COM AS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS (1907-1919)**

**Lucas Mariani Corrêa**  
FCL-UNESP/Assis. lucasmcorrea@hotmail.com.

## **Resumo**

Dentro da dinâmica do progresso e necessidade de escoamento dos produtos agrícolas no interior do território paulista, surge a Estrada de Ferro Sorocabana. Tal ferrovia é, em 1907, arrendada pelo grupo Faquhar, desempenhando além do transporte ferroviário novas atividades. Contudo, os anos que fica sob administração privada, 1907 a 1919, são tumultuosos, voltando para as mãos do Estado. Nesse período o estado cria diretrizes governamentais que tem como uma das peças chaves o controle da malha ferroviária para o interior do estado. Assim, a partir dos documentos da empresa e do governo, além da bibliografia especializada do tema, propomo-nos analisar a relação dessa empresa privada com as diretrizes governamentais, buscando uma nova perspectiva histórica e entendimento da história do interior paulista e da própria ferrovia.

**Palavras-chave:** diretrizes governamentais; relação; empresa ferroviária

## **INTRODUÇÃO: UM BREVE CONTEXTO HISTÓRICO**

Para melhor compreensão de nosso tema e proposta, optamos fazer uma breve reconstrução histórica. Nesse sentido, com o aumento da “agroeconomia” do café e a necessidade de transportá-lo de forma rápida e segura, a província de São Paulo, ou melhor, os cafeicultores, passam a incentivar o desenvolvimento ferroviário. O governo provincial passa a dar incentivos financeiros para quem construísse uma estrada que ligasse Santos à região de maior desenvolvimento cafeeiro.

Nesse contexto surgiriam várias das mais importantes ferrovias do país, que se estenderiam por todo território paulista. Assim, em 1860 surgiria com capital e engenheiros ingleses a primeira estrada de ferro paulista, ligando Santos à Jundiaí. Tal estrada seria gerida pela companhia São Paulo Railway, que teria o direito de explorar o potencial ferroviário na província paulista. No entanto surgiria com a expansão do café a necessidade de expandi-la ainda mais para o interior. Essa empresa não se interessaria na expansão, ficando a cargo dos fazendeiros interessados tal feito. A partir dessa estrada e desse interesse e necessidade de estendê-la para o interior surgiriam novas estradas (MATOS, p. 78, 1990).

O primeiro exemplo de tal fato é a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Porém, os fazendeiros de outras regiões de São Paulo idealizariam suas próprias ferrovias que os ligassem a capital sem a necessidade da utilização da linha tronco da Paulista

(MATOS, p. 83, 1990). Surgiam nesse contexto outras três importantes ferrovias, a Estrada de Ferro Mogiana, a Estrada de Ferro Ituana e a Estrada de Ferro Sorocabana.

Em vista de nossa proposta, a Estrada de Ferro Sorocabana surge no interesse em se ligar a região de Sorocaba ao porto de Santos. Um plano de ligação direta foi aceito pelo governo criando a Lei Provincial nº 33 de 29 de março de 1871, que além de conceder e aprovar tal construção concedia “à nova linha as mesmas garantias e privilégios vigentes para as ferrovias até então construídas”, nascendo assim o projeto da futura Estrada de Ferro Sorocabana idealizada por Luis Mateus Maylasky.<sup>1</sup> A construção da estrada foi iniciada em 13 de julho de 1872, atingindo seu destino inicial, Sorocaba, em 1875 e algum tempo depois Itapema (MATOS, p.89-90, 1990).

A Estrada de Ferro Sorocabana expandia seus trilhos em finais do século XIX e início do XX com certa dificuldade, atingindo Botucatu em 1889 e ainda tendo mais dois pequenos ramais, um para Porto Feliz e outro para Tiete, ambas as cidades ribeirinhas (MATOS, p. 102, 1990). Nesse mesmo período a Companhia Ituana de Estrada de Ferro passava por problemas econômicos e a Sorocabana se uni, em 1893, com essa companhia, tornando-se uma única, passando a se chamar Companhia União Ituana e Sorocabana de Estrada de Ferro. (OLIVEIRA e SILVA, p. 5, 2011).

Posterior a união, novas expansões foram realizadas. Contudo, mesmo expandindo, no início do século XX a Companhia União Sorocabana e Ituana passava por momentos econômicos graves. Tal crise fez com que ela fosse encampada pela União em 20 de setembro de 1904 (GHIRARDELLO, p.25, 2002). Depois de adquirido a Companhia, a União transfere-a para o estado de São Paulo e este a arrenda, em 1907, para o empresário Percival Farquhar <sup>2</sup> e seu sindicato<sup>3</sup>. A partir de então, a Companhia União Ituana e Sorocabana de Estrada de Ferro passaria a ser chamada de Sorocabana Railway Company, nosso ponto de partida de análise (BERNADINI, p.

---

<sup>1</sup> Como propõe Maria de Fátima Salum Moreira, em **Ferrovários, trabalho e poder** (2008), vale salientar que diferente das demais ferrovias, a E.F. Sorocabana surge para sanar as necessidades de escoamento da agricultura algodoeira e não do café.

<sup>2</sup> Vale ressaltar a figura controversa que foi Percival Farquhar. Até mesmo nas suas biografias, existem contraposições. GREMAULD (1992) considera que “Percival Farquhar foi um personagem controverso na história do Brasil. (...) Para alguns não passou de um agente do imperialismo americano (...) que queria sugar nossas riquezas (...) para outros, um empreendedor ativo e perseverante, uma pessoa que procurou dar condições ao desenvolvimento nacional.” (GREMAULD, 1992, p. 91. In: SILVA, 1999, p. 57)

<sup>3</sup> O termo “sindicato” deve ser entendido aqui como o grupo empresarial e financeiro do qual Farquhar e outros nomes da economia mundial faziam parte como donos de várias empresas de diversos ramos financeiros e em diversos países. (SILVA, 1999)

37-40, 2010). Visto isso, é válido salientar quais eram as propostas políticas nas quais nosso objeto se envolve.

## **A RELAÇÃO DAS FERROVIAS COM AS POLÍTICAS DE GOVERNAMENTAIS DE DESENVOLVIMENTO**

A configuração do desenvolvimento brasileiro, ou de forma mais específica, dos diferentes estados brasileiros se deram por construções e heranças de políticas de desenvolvimento que se arrastaram ao longo dos anos, desde o Brasil Imperial até o Brasil Republicano. Para não construirmos uma simples história factual, pulemos um grande percurso histórico e apontemos a constituição dos primeiros anos republicanos brasileiros.

Assim, como aponta José Murilo de Carvalho, a consolidação da República no Brasil esteve pautada em diferentes ideologias de república, sendo as principais da teoria dos Estados Unidos e a francesa. A teoria de república estadunidense era baseada na idéia federalista que Carvalho expressa como uma república onde os interesses particulares são levados em consideração. Nessa teoria/consolidação, havia uma possível combinação e a promoção do interesse privado com o interesse público. Já a teoria de República Francesa veio para o Brasil baseados na idéias positivistas de Comte, onde o desenvolvimento da pátria era o centro dos ideais (CARVALHO, p. 18-19, 1990).

Nesse sentido, esses distintos ideais de república consolidaram na república brasileira diferentes formas de políticas públicas de desenvolvimento, ou melhor, diferentes interesses. Em vista de nossa proposta, focando o Estado de São Paulo, o Partido Republicano Paulista baseou-se nos moldes dos Estados Unidos, pois assim, o interesse dos grandes fazendeiros seria justificado, teria importância política e seria o foco do desenvolvimento. Contudo, vale salientar que a idéia de progresso era predominante no período e esses fazendeiros também davam importância para tal ideal.

Nessa perspectiva, Emília Viotti da Costa aponta que o estado de São Paulo tornou-se um grande produtor de café diante da situação do mercado mundial com o aumento da demanda desse produto por parte das economias estrangeiras. Essa grande demanda promoveu o enriquecimento dos grandes cafeicultores em todo estado, em vista do acúmulo de capital gerado a partir de tais investimentos. Assim, esses cafeicultores passam a investir no progresso para as respectivas cidades que residem, sendo a

ferrovia parte desse progresso. É assim que muitas cidades do interior passam a se desenvolver de acordo com a marcha do progresso, relegando ao estado uma característica própria, já que cidades como Salto Grande, Ribeirão Preto e São Carlos, tornam-se modelos de civilidade (COSTA, 1999).

Pontuado as perspectivas, estímulos e heranças políticas, onde os interesses privados sobressaiam e davam o direcionamento do que deveria ser o centro da discussão política da então Província de São Paulo, chamamos a atenção para nosso verdadeiro interesse de discussão no presente artigo, a relação ente o **público** e o **privado**. De forma a clarear a discussão presente, o **privado** aqui expresso seria propriamente a Sorocabana Railway Company e o **público**, seria o governo da província paulista e suas diretrizes governamentais.

Diante de tais apontamentos, achamos extremamente valioso nos voltar para algumas questões pontuais que possivelmente darão o desenrolar de nossa discussão. Entre tais questões pontuais podemos descrever a trajetória do então grupo que, como já salientado anteriormente, assume a concessão da empresa Estrada de Ferro Sorocabana, o sindicato Faquhar. Percival Faquhar, junto ao seu sindicato, adquire concessões nos países sul-americanos. Estas concessões eram basicamente ligadas aos serviços públicos, como a distribuição de energia na cidade do Rio de Janeiro. Todavia, Farquhar tem por prioridade as concessões de transportes públicos, mais propriamente pelas ferrovias. O grupo passa a conseguir concessões de ferrovias por vários países sul-americanos. No Brasil, adquirem concessões no Norte como a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, como já dito, em São Paulo a Estrada de Ferro Sorocabana. Juntamente a essas concessões, o grupo e Farquhar ganhava o direito de exploração da ferrovia, além das terras e muitas vezes plantações que circundavam essas estradas de ferro (SILVA, 1999, p.64).

Por outro lado, temos nesse contexto e período em São Paulo<sup>4</sup>, dentre as políticas de desenvolvimento, uma secretaria como responsável por fiscalizar e levar o progresso e desenvolvimento para todo seu território, principalmente os denominados “vazios” ou “oestes” ou então “sertões”, a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.<sup>5</sup> Essa secretaria era responsável pela infraestruturação das redes de saneamento,

---

<sup>4</sup> Aqui no sentido amplo, a província de São Paulo que posteriormente seria denominado estado de São Paulo.

<sup>5</sup> Os termos “vazios”, “oestes” e “sertões” determinavam nos discursos e textos de caráter oficial o interior do território paulista, ou em âmbito nacional, os locais ditos como não povoados ou não desenvolvidos. Existe uma discussão na historiografia e nas áreas das humanidades em geral que tem como objeto a própria discussão desses termos, que retrataremos de forma breve no presente artigo.

comunicação, transporte e equipamentos públicos de todo o estado. Assim, a expansão da malha ferroviária paulista estava entre suas preocupações, pois era uma das peças da estratégia de desenvolvimento econômico e de progresso.

O governo paulista, comandado pelo Partido Republicano Paulista, tinha como plano político estruturar e guiar o desenvolvimento da então província e a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas era o então responsável por tal feito. Em passagens do século XIX e início do século XX, houve uma mudança de perspectivas e interesses. As após o surgimento das ferrovias paulistas, existia uma política de controle de expansão, direcionando cada uma para uma fronteira com as outras províncias. Contudo, as empresas ferroviárias, nascidas de interesses dos grandes fazendeiros, não seguiam tal plano, preocupavam-se apenas com a competição pelo transporte. Entretanto no início do século XX, a Secretaria da Agricultura passa, segundo os discursos de dirigentes, primeiramente a questionar essa livre concorrência e posteriormente a tentar interferir (BERNADINI, p. 42-43, 2011).

A partir disso, a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas mapearia e dividiria todo o território paulista, ou melhor, a expansão da malha ferroviária paulista, em territórios de influência, onde não poderia uma interferir e atuar na área da outra empresa férrea. Nesse mesmo contexto, o Governo estatiza as empresas ferroviárias que não atendiam a demanda desse plano de organização da malha e já não estavam bem economicamente, sendo nesse contexto, a Companhia União Ituana e Sorocabana de Estrada de Ferro estatizada. Em uma esfera de âmbito nacional, o governo paulista não estava à parte dos planos do governo federal.

Uma das primeiras preocupações do novo estado republicano foi a constituição de uma estado nacional coeso. Para tanto, tinha pontos estratégicos importantes, estando a ocupação dos “sertões”, “oestes” e “vazios” no centro deles. Como disserta Gilmar Arruda, o governo republicano, através das Comissões Geográficas e Geológicas criou a dicotomia progresso-atraso, usando os termos “sertão”, “oeste”, “vazio”, como atraso, em contraponto com cidade, como o símbolo do progresso. Para atingir esse progresso, a cidade, era preciso ocupar e “ocupar” esses “sertões” (ARRUDA, 2000). As Ferrovias eram uma peça fundamental para alcançar essa ocupação, além das empresas de colonização.<sup>6</sup> Assim, fica expresso que as ferrovias eram uma questão de políticas públicas e tendo a necessidade de controlar seu desenvolvimento.

---

<sup>6</sup> Várias empresas ferroviárias acabaram desenvolvendo o papel de empresas de colonização e até mesmo expandiram seus ramos comerciais para essa área uma vez que juntamente com a concessão da exploração do transporte ferroviário, os concessionários recebiam terras ao

Entretanto, no ano de 1906 para 1907, o governo de São Paulo cede a concessão da Estrada de Ferro Sorocabana, como já dito, para um grupo particular. Esse grupo atendia os requisitos necessários para assumir essa concessão, porém como já exposto anteriormente, esse grupo também havia assumido a concessão de outros transportes públicos em outros estados brasileiros e até mesmo em outros países. Aqui nos cabe uma interrogação, seria essas concessões uma forma do estado realizar e aplicar suas diretrizes governamentais sem necessitar investir capital público?

O que se vê é que essa empresa férrea, a Sorocabana, após a concessão assume ainda mais o papel de uma empresa que passa a explorar e ocupar ramos comerciais os quais o estado não conseguia preencher, como o de colonização e “ocupação” e desenvolvimento estrutural do interior do estado. O que fica possível a uma primeira discussão é que essas empresas particulares, que atuavam no interior do estado de São Paulo, como aqui em nossa proposta, a Sorocabana Railway Company, se torna um complemento, uma extensão das políticas governamentais, contudo não seguem simplesmente essa diretrizes propostas no caso de São Paulo pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, elas desenvolvem suas atividades e se tornam muitas vezes em poderes locais.

Tal fato é possível notar em uma análise mesmo que superficial das “simples” introduções dos Relatórios da Sorocabana. Nesses relatórios, ou melhor, em sua introdução, feita pelo engenheiro chefe, ou diretor geral, demonstra em muitos casos as políticas e diretrizes que a empresa pretendia tomar. Fica em muitos deles expresso em um primeiro plano a importância econômica, ou seja, o lucro de uma empresa como as outras e em segundo o seu desenvolvimento. Como exemplo disso, a Sorocabana Railway desenvolve os trens de passageiros noturnos, para assumir o papel de uma empresa peculiar e competir com as outras. As diretrizes governamentais não ficam expressas como preocupações principais. Porém, havia uma preocupação em expandir a linha férrea até o limite do território paulista. Entretanto, mais uma vez fica evidente nos relatórios da empresa a preocupação econômica e a estratégia em usar a possibilidade e ocupar um espaço de ação onde havia apoio governamental.<sup>7</sup>

---

entorno da linhas essas empresas acabavam muitas vezes loteando essas terras e construindo núcleos de colonização (GHIRARDELLO, 2002).

<sup>7</sup> Os Relatórios da empresa eram de anuários fiscais e a maioria deles têm uma introdução do engenheiro fiscal, ou Diretor, explicando e resumindo todo o ano fiscal, ou seja, todas as atividades realizadas pela empresa férrea, indo desde a expansão de trilhos, passando pelas

Todavia, sob esta administração a Sorocabana Railway Company causaria colapsos no sistema de transporte na região em que atuava. Seus novos arrendatários trariam problemas de todas as ordens aos longos de seus quinze anos de administração. Entretanto, na tentativa de amenizar os problemas, o governo de São Paulo subsidiaria gastos da empresa nesse mesmo período. Porém, em vista dos problemas e da má execução dos serviços da empresa ferroviária, mesmo sendo subsidiado, em 1919 o contrato de arrendamento é rescindido, voltando a empresa para as mãos do Estado (BERNADINI, p. 37-40, 2010).

No entanto, ao longo desses quinze anos, 1907 até 1919, a Sorocabana Railway Company têm como características a expansão dos seus trilhos cada vez mais para o interior do estado, além da formação de novos núcleos urbanos e núcleos de colonização uma atividade econômica extremamente lucrativa.

## **BREVES CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A fim de compreender mais teoricamente essas políticas e diretrizes governamentais e a relação com as diretrizes da empresa ferroviária privada, podemos afirmar que esse momento o qual nos propomos analisar, o início do Regime Republicano dentro de sua dinâmica da busca pelo novo, do moderno, do progresso a todo custo, como “lutas de representação”<sup>8</sup> a fim de legitimarem sua política. Podemos ainda notar, como afirma Roger Chartier, que “as percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros por ela menosprezados, a legitimar um projeto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas”<sup>9</sup> Dessa forma, podemos compreender a ferrovia, ou melhor, suas ações e relações com o governo como uma representação além de julgar as próprias ações de grupo que administrava a Sorocabana como uma representação, fazendo parte das “lutas de representações”

Podemos ainda afirmar que o estudo das ferrovias deve ser revisados e revisitados, pois como salientado, elas foram em determinados momentos peças fundamentais

---

melhorias estruturais realizadas, como construção de novas Oficinas de Locomotivas, trens noturnos de passageiros, indo até o balanço econômico anual.

<sup>8</sup> Roger CHARTIER descreve essas lutas de representação como os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção de mundo social os valores que são seus, e o seu domínio.

<sup>9</sup> CHARTIER, Roger. **A História cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990. p.17

das diretrizes governamentais de desenvolvimento do Estado de São Paulo e até mesmo do Brasil. Entretanto, ficou também expresso, que essas ferrovias não podem ser encaradas como uma única história, e já findada, como demonstrado a simples modo, todas eram empresas que tinham caráter e diretrizes de desenvolvimento peculiar, como em nosso caso a Sorocabana Railway Company.

Além disso, não podemos ter o olhar simplista e encarar que essas empresas assumiram e realizaram o papel e as diretrizes governamentais. O que se viu, no caso da Sorocabana é que como uma empresa, ela assume as diretrizes governamentais para expandir seus negócios e atividades econômicas. Mais do que isso, fica expresso a necessidade em se realizar pesquisas dessas administrações particulares dessas empresas a fim de entender melhor como se formou o interior do estado de São Paulo. Entender esse funcionamento nos possibilitará compreender a política que marcou todo um período e a partir dela entendermos a formação sociocultural de um estado e um país extremamente miscigenado e plural. Devemos entender a história política e econômica, para depois compreendermos uma história cultural.

## **REFERÊNCIAS**

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Bauru, SP:

EDUSC, 2000.

BERNADINI, Sidney Piochi. O Público e o Privado na expansão da Rede Ferroviária no Estado de São Paulo no início do século XX. In: OLIVEIRA, E.R.; GUITAHY, M. ; CAMPOS, C. **Território e cidades**. São Paulo: Alameda, 2011.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

CARVALHO, José Murilo. **A Formação das Almas: O imaginário de República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHARTIER, Roger. **A História cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República: Momentos Decisivos**. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste**. CIA. Paulista de E.F., 1968.

GAULD, Charles. **FARQUHAR: O último Titã: Um empreendedor americano na América Latina**. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.



GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o café**: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934. Trad. Englê Malheiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. Coleção Estudos brasileiros, v. 71.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

LEITE, José Ferrari. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Hucitec, 1998.

LOVE, Joseph. **A Locomotiva: São Paulo na federação Brasileira 1889-1937**. trad.Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Pontes, 1990.

OLIVEIRA, Eduardo Romero; SILVA, Fernanda Henrique Aparecida da. Povoamento, ocupação de terras e tecnologias de transporte às margens do rio Paraná (1907-1957). In: OLIVEIRA, E.R.; GUITAHY, M. ; CAMPOS, C. **Território e cidades**. São Paulo: Alameda, 2011.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder**: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

\_\_\_\_\_. **Uma Ferrovia entre dois Mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RELATÓRIOS, **Sorocabana Railway Company**. 1906-1919.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SILVA, Luciana. **A atuação da companhia “Brasil Land, Cattle and packing CO” no leste sul mato-grossense**. 1999. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.