

# **A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO FERROVIÁRIO: A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO NO PERÍODO 1868-1879**

Marcelo Werner da Silva

Doutor em Geografia, Professor da Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes/RJ, Brasil.

## Introdução

Esse trabalho é parte da tese de doutorado intitulada “A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892”, defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em março de 2008 (2008a). A tese, realizada na perspectiva da geografia histórica, investigou a implantação de um grande sistema de transportes e suas conseqüências territoriais em um período pretérito. Ela se insere no contexto da penetração ferroviária no então denominado “Oeste Paulista”, no atual estado de São Paulo, realizada a partir de 1868 com a criação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Dessa fase de expansão ferroviária também participaram as companhias Ituana, Mogiana e Rio Claro, fundadas, respectivamente, em 1870, 1872 e 1882. Também foram criadas outras ferrovias de menor porte, geralmente tributárias dessas grandes companhias e que, pouco a pouco foram incorporadas a elas. A implantação ferroviária ocorreu de modo concomitante à expansão da cultura cafeeira, como é amplamente conhecido, causando também o adensamento populacional da região. Tais ferrovias foram construídas em um contexto de disputas territoriais entre as companhias. Deste modo cada uma buscava consolidar e ampliar seu território ferroviário, entendido como a área de atuação privilegiada, em que mediavam as principais interações espaciais, particularmente de mercadorias, passageiros e mensagens telegráficas. Portanto o objetivo do presente trabalho é abordar o processo de construção inicial do território ferroviário da Companhia Paulista entre 1868, data de criação da ferrovia, até 1879, quando conclui sua rede básica de transporte. A formação do território ferroviário inicial se dá através da configuração de relações, de interações espaciais entre os diversos pontos da ferrovia e o serviço que executa, no caso, o serviço de transporte. No período analisado serão abordadas duas fases da estruturação inicial da companhia, que se completa em 1892. Na primeira fase, de 1868 a 1872, trata-se da estruturação da companhia, a obtenção de capitais e a construção da estrada de ferro, que ainda não presta o serviço de transporte. Inicia-se então, a construção do trecho inicial entre Jundiaí e Campinas. Na segunda fase, de 1872 a 1879, a Companhia Paulista segue construindo sua rede básica inicial: o prolongamento de Campinas a Rio Claro e o ramal do Mogi-Guaçu, que se completa em 1880, quando chega a Porto Ferreira. Até 1877, a Companhia Paulista funciona como três empreendimentos separados, com ações para cada tramo da ferrovia. Neste ano, é realizada a unificação de interesses que a transforma de fato em uma só ferrovia, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste, nome adotado naquele período, com a tripla escrituração sendo substituída por uma só. No final do período analisado a ferrovia chega às margens do rio Mogi-Guaçu, na estação de Porto Ferreira, alcançando 224,5 km. Em 1890, ela terá 250 km, acrescentando apenas a linha para Descalvado, de 18,5 km em 1881, e o pequeno ramal entre Laranja Seca e Emas, de sete km, em 1887.

A importância do estudo da formação desse território ferroviário inicial é que se constituirá em uma base sobre a qual a ferrovia vai, no período seguinte, sedimentar e fortalecer seu sistema de transporte, para se transformar em uma das principais ferrovias brasileiras até a estatização em 1961. As decisões e estratégias adotadas nesse período serão fundamentais para o sucesso posteriormente alcançado por essa ferrovia.

### **A construção da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas**

A primeira fase da formação do território da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi a construção da ferrovia, que em um primeiro momento ligou Jundiaí, final dos trilhos da Companhia São Paulo Railway e a cidade de Campinas.

Tratou-se de conseguir financiamento local para a construção e o dia-a-dia da construção desse tramo da ferrovia, que se completa em agosto de 1872, como a inauguração oficial acontecendo no dia 11 desse mês.

Tal processo foi detalhado em um trabalho anterior (SILVA, 2008b). A partir de agora iremos detalhar a operação da ferrovia construída e as providências para a ampliação da ferrovia, até formar a estrutura básica de operação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

### **A construção de um território ferroviário: a operação no período 1872-1879**

No período de 1872 a 1879, a Companhia Paulista começava a operar, mas ainda sem uma articulação interna e sem a conclusão final de sua rede básica, que se completa em 15 de janeiro de 1880, com a chegada dos trilhos a Porto Ferreira.

Este tópico foi dividido em quatro partes. Na primeira, é abordada a operação inicial da estrada entre Jundiaí e Campinas. Na segunda, as dificuldades para a obtenção da concessão do chamado prolongamento para Rio Claro e sua construção. Na terceira, abordaremos a construção do segundo ramal, que se dirigia ao rio Mogi-Guaçu. Procuraremos mostrar as dificuldades (financeiras) para sua execução que só se resolvem com o recurso a um empréstimo externo.

Finalmente o período final, de 1877 a 1879, em que os interesses da empresa são unificados e ela passa a operar como uma única empresa, o que não acontecia até então: a estrada principal e os dois ramais funcionavam como empresas distintas, com acionistas e interesses diferentes.

### **A operação inicial da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy à Campinas**

A estrada de ferro entre Jundiaí e Campinas começa a funcionar em março de 1872, inicialmente até Valinhos e chegando a Campinas a 6 de Agosto do mesmo ano.

Na tabela 1, podemos acompanhar o crescimento da Companhia Paulista, desde o início de sua operação até o final do período. Os dados mostram os bons resultados operacionais conseguidos, apesar das dificuldades em sua operação.

**TABELA 1– RECEITA, DESPESA E RENDA LÍQUIDA ANUAIS E VARIAÇÕES  
PERCENTUAIS, 1872-1879**

Anos	Receita anual	Variação da Receita (%)	Despesa anual	Variação da Despesa (%)	Renda Líquida	Variação Renda Líquida (%)
1872	311:148\$940	-	186:262\$224	-	124:886\$716	-
1873	650:463\$069	+109,1*	269:823\$154	+44,8	380:639\$915	+204,8
1874	758:169\$207	+16,5	283:510\$724	+5,0	474:658\$483	+24,7
1875	889:414\$782	+18,1	365:360\$766	+28,7	524:054\$016	+10,4
1876	1.126:189\$760	+26,6	484:649\$218	+32,6	641:540\$542	+22,4
1877	1.541:836\$645	+36,9	567:156\$781	+17,0	974:679\$864	+51,9
1878	2.195:525\$850	+42,4	687:074\$060	+21,1	1.508:451\$790	+54,7
1879	2.297:935\$790	+4,7	747:796\$839	+8,8	1.550:138\$951	+2,7

Fonte: REFCP 30.04.1893, p. 39; 73-74.

Obs.: \* No relatório aparece como 10,9.

O bom rendimento da ferrovia também pode ser verificado na diminuição significativa do desembolso da província em juros garantidos, o que acontece no primeiro dividendo após o início das operações, em 31 de dezembro de 1872. Nessa ocasião os 7% sobre o capital de 4.000 contos somaram 140:000\$000.

No primeiro semestre de funcionamento, com o lucro operacional de Rs. 124:886\$715, coube à Província o complemento de Rs. 15:113\$284 (REFCP 24.08.1873, anexo 7). Este representou o último dispêndio da Província com garantia de juros com a Companhia Paulista. Nos anos seguintes a companhia foi realizando o pagamento dos valores recebidos durante a construção da ferrovia e, em 1877, abre mão definitivamente da garantia de juros.

Esse resultado foi possível porque no primeiro semestre (incompleto) de operação a arrecadação total foi de Rs. 839:777\$160. Desse total, deduziu-se Rs. 490:873\$000, pertencentes à Companhia Inglesa pelo tráfego recíproco. Deduziu-se também, Rs. 37:756\$120 de imposto de trânsito. Esses resultados se referem, ademais, a apenas quatro meses e meio de operação. Nas palavras da diretoria, “... ninguém jamais previu tão próspero resultado de contas!” (REFCP 24.08.1873, p. 7).

No primeiro semestre de operação a Companhia Paulista transportou 24.894 passageiros (de julho a dezembro de 1872). No primeiro semestre de 1873 esse número se elevou a 27.047 passageiros. Em relação ao transporte de cargas, foram transportadas, no primeiro período, 14.330,33 toneladas de “gêneros de exportação” e 10.476,75 toneladas de “gêneros de importação”, totalizando 24.807,08 toneladas de cargas transportadas (REFCP 24.08.1873, p. 26-27).

O aumento do tráfego já no início das operações fez com que a companhia encomendasse mais uma locomotiva, pois as quatro existentes se encontravam constantemente em serviço, e mais 25 vagões, pois os existentes além de servirem a um tráfego em aumento constante ainda servem nos trabalhos da construção do prolongamento da estrada (REFCP 28.02.1874, p. 4).

Na tabela 2, verificamos o aumento do tráfego, tanto de mercadorias, quanto de passageiros.

Ano/ Semestre	Passageiros Transportados	Mercadorias		
		Importação	Exportação	Total
1872-2	24.894	10.476	14.330	24.806
1873-1	27.047	7624	19.029	26.653
1873-2	29.165	8.526	19.787	28.313
1874-1	35.561	10.525	21.672	32.197
1874-2	40.841	16.110	19.224	35.334
1875-1	39.547	13.039	25.772	38.811
1875-2	44.860	12.777	20.461	33.238

Fonte: REFCP 04.09.1875, p. 14; REFCP 20.02.1876, p 20-21.

No segundo semestre de 1875, apesar do início das operações de um trecho do prolongamento (entre Campinas e Santa Bárbara) houve queda no transporte, assim explicado no relatório da companhia: “A diminuição da importação é devida à completação dos fornecimentos de materiais para a construção da Estrada de Ferro Mogiana e as obras do Gás de Campinas, e a diferença na exportação provém da inferioridade da safra de café do ano passado” (REFCP 20.02.1876, p. 20).

Na tabela 3, podemos verificar a extensão progressiva da companhia, os volumes transportados (número de passageiros e tonelagem de mercadorias transportadas) e a variação percentual de cada item. Observar que, até 1874, apenas o trecho entre Jundiá e Campinas está em funcionamento.

Anos	Via Férrea (km)	Passageiros transportados	Variação percentual	Toneladas transportadas	Variação percentual
1872	38	33.531	-	26.150	-
1873	45	56.212	+67,6	54.968	+110,2
1874	45	76.402	+35,9	67.522	+22,8
1875	58	96.614	+26,5	76.362	+13,1
1876	106	156.952	+62,5	84.137	+10,2
1877	155	159.706	+1,8	75.600	-10,1
1878	185	157.944	-1,1	93.843	+24,1
1879	204	165.503	+4,8	95.336	+1,6

Fonte: REFCP 30.04.1893, ‘Quadro synoptico do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes, desde o seu começo em 1872 até 31 Dezembro de 1892’.

Observa-se um progressivo incremento do transporte de passageiros e em menor escala do volume de mercadorias.

## O prolongamento de Campinas a Rio Claro

A construção desse tramo da Companhia Paulista não foi isento de polêmicas. Logo após a fundação da Companhia Paulista, a Lei provincial n. 44, de 12 de julho de 1869, autorizava “... a Presidência da Província a garantir o juro de 7% do capital até 5.000:000\$000 a qualquer indivíduo, Companhia nacional ou estrangeira que encarregar-se do prolongamento da estrada de ferro de Campinas até o Rio Claro, passando pela Limeira, e também para conceder todas as mais vantagens que foram, ou forem concedidas à Companhia Paulista” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-79).

Em abril de 1870, particulares, entre eles o fazendeiro José Vergueiro, organizaram uma “Companhia do Oeste” para a construção do dito prolongamento. Voltou então à baila a preferência da São Paulo Railway relativa ao decreto de 1856. A companhia inglesa solicitou então conhecimento das condições propostas pela Companhia do Oeste (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-79).

Em julho de 1870 o Governo Imperial, através do Ministro da Agricultura comunica ao Governo da Província que a Companhia Inglesa “...não desistia do seu privilégio, e que *decretada a garantia de 7% sobre o capital*, o Inspetor das Estradas de Ferro do Brasil em Londres proporia aos acionistas a construção deste prolongamento” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-80).

Entre 1870 e 1873, várias propostas são feitas<sup>1</sup>, com e sem garantia de juros, para a construção do prolongamento, tanto em bitola larga como em bitola estreita. No ano de 1873, foi publicada a regulamentação do Governo Imperial, disciplinando as concessões de estradas de ferro. Ficava habilitado o governo provincial para realizar a dita concessão. Foi aberto novo concurso, em que “...sobrevieram as propostas que já se acham indicadas e com datas posteriores” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82). O governo provincial publicou então a Circular de 26 de março de 1873, em que são feitas exigências quanto ao estabelecimento da companhia e prazos de execução. “A única resposta que obteve, em condições muito favoráveis, foi a do Major João Ribeiro dos Santos Camargo e D. M. Fox” (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82).

Consultada a Companhia Paulista sobre a preferência que detinha do seu contrato de 29 de maio de 1869, que aprovou em assembléia a realização da obra. Com a desistência dos demais interessados, foi finalmente consultada a Companhia Inglesa que abre mão nos termos propostos (sem garantia de juros). Foi então assinado, em 12 de Maio de 1873, o contrato entre a Companhia Paulista e o governo provincial. O contrato não previa garantia de juros, mas a garantia de um rendimento líquido de 7% sobre o capital de 5.000 contos, sendo autorizados reajustes que garantissem esta remuneração ao capital (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82-83).

---

<sup>1</sup> Para detalhamento das propostas ver o anexo 15 do citado Relatório do Presidente da Província de 1874, disponível em [Mhttp://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1015/000115.html](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1015/000115.html) e páginas seguintes.

Conquistado o direito de construção do prolongamento as obras se iniciam. O relatório da Companhia Paulista de 28 de fevereiro de 1874 assim consigna o andamento dos trabalhos:

No dia 26 de Julho próximo passado fincou-se a primeira estaca da linha de exploração no extremo dos trilhos na estação de Campinas; no dia 31 de Dezembro seguinte fincou-se no Rio Claro a última estaca finalizando aí os estudos do prolongamento; e todo o trabalho de engenharia mais se fez, que habilitou-nos, a estarmos hoje com metade da linha em construção, isto é, desde Campinas até o rio Piracicaba, extensão essa que mede 45 quilômetros (REFCP 28.02.1874, p. 18).

A obra seguiu com celeridade, mas também com dificuldades, devidas a problemas com empreiteiros que necessitaram ser substituídos. Outra dificuldade foi o encontro de rochas de difícil extração. Para vencer este obstáculo foi necessário

...pedir à Europa o fornecimento de um agente mais poderoso que a pólvora para o arrebatamento da pedra, como é a dinamite, que no Brasil não há, e para cuja condução tem a Diretoria encontrado extraordinária repugnância da parte dos carregadores de navios. Está felizmente vencido este embaraço: devem estar hoje em viagem quatro e meia toneladas de dinamite, que, aqui chegando em março, darão às obras a celeridade desejada e para a qual a pólvora é impotente (REFCP 28.02.1875, p. 10-11).

Destacamos essa observação para assinalar que o meio ferroviário era veículo de rápida transferência tecnológica da Europa para o Brasil, tendo em vista que a dinamite havia sido inventada em 1867, por Alfred Bernhard Nobel.

A primeira parte do prolongamento foi inaugurada em 27 de agosto de 1875, até a estação de Santa Bárbara (atual Americana). A cerimônia contou com a presença do Imperador D. Pedro II. O prolongamento se deteve aí devido à necessidade de construção de grande ponte metálica sobre o rio Piracicaba, ponte que foi integralmente construída na Inglaterra.

Apesar da inauguração da estrada, as condições ainda não eram as ideais, pois haviam condições desfavoráveis ao tráfego, como

fossem a princípio [a] falta de caminhos para a estação de Santa Bárbara, a falta de acomodações para passageiros e animais naquele ponto, e ainda hoje, a falta de cargas, que com mais facilidade conseguem em Campinas as tropas e carros para a viagem de volta, evitando por isso irem à Santa Bárbara e vindo de preferência à Campinas, ainda assim é certo que o rendimento da linha foi vantajoso, pois deu alguma coisa mais de 7 por cento (REFCP 20.02.1876, p. 4).

Vencidas as dificuldades relativas à instalação da ponte metálica sobre o rio Piracicaba, o trânsito até Limeira foi aberto em 30 de junho de 1876 e até Rio Claro aos 11 de agosto de 1876.

Nas palavras do Inspetor Geral da linha, "...no dia 11 de Agosto próximo passado, terceiro aniversário da abertura da linha de Jundiaí à Campinas, autorizado por V. S. abri ao tráfego a estação do Rio Claro que fica na Cidade daquele nome, e

felizmente desde essa época até hoje o serviço tem marchado regularmente” (REFCP 28.02.1877, p. 26).

Quanto ao custo do prolongamento o relatório de 1º de setembro de 1876 declarava que “...comparativamente com o custo da estrada de Jundiá à Campinas, vemos que a do prolongamento com quase duplicada extensão pouco mais nos vai custar” (REFCP 01.09.1876, p. 13).

Quanto ao movimento, o relatório do Inspetor Geral da linha, assinalou a diminuição da exportação pela razão, anteriormente apontada, de que “...não havendo comodidades em Santa Bárbara, quase todos os tropeiros vinham a Campinas entregar as cargas que conduziam” (REFCP 01.09.1876, p. 27).

### **O Ramal de Mogi-Guaçu**

Antes da finalização do prolongamento de Campinas a Rio Claro, a Companhia Paulista já solicitava autorização para realizar estudos para o prolongamento do chamado Ramal do Mogi-Guaçu. A princípio foi contratado com o governo provincial a construção de um ramal de bitola estreita e sem garantia de juros, que partindo da localidade de Cordeiro (atual Cordeirópolis) chegasse às margens do rio Mogi-Guaçu “...no lugar mais conveniente, quer em vista das explorações que se fizesse, quer em vista dos interesses da lavoura dos municípios de Pirassununga e Bethlem do Descalvado...” (REFCP 04.09.1875, p. 9-10). O contrato com o governo provincial foi assinado em 1º de Maio de 1875 e previa que “...no ponto mais próximo de cada cidade, vila ou freguesia, por onde passar a via férrea haverá sempre uma estação” (REFCP 04.09.1875, p. 70), o que nos alerta para as motivações para o estabelecimento de estações.

Apesar da intenção inicial de realizar a estrada em bitola estreita, o corpo de engenheiros aconselhou realizá-la em bitola larga, pelas vantagens advindas de uma linha com bitola unificada. Tal construção foi aprovada pela Assembléia Geral da companhia de 9 de dezembro de 1875, tendo sido assinado novo contrato com o governo com data de 21 de janeiro de 1876 (REFCP 20.02.1876, p. 13).

Como a primeira chamada de capitais não rendeu o esperado, foram contratados com os empreiteiros responsáveis pela obra, apenas os trechos iniciais e não toda a linha. “Melhores tempos virão e o capital por si mesmo então procurará o excelente emprego que achará numa estrada de tanto futuro” (REFCP 20.02.1876, p. 14). Essa observação já prenuncia as dificuldades que surgiriam para a conclusão do ramal.

Um ponto importante para a realização do ramal foi a conciliação de direitos e interesses entre a Companhia Paulista e os senhores Barão do Tietê e Coronel Joaquim Sertório, que tinham pretensões de também construir essa estrada de ferro. “Toda a oposição contrária à Companhia Paulista cessou, mediante a indenização de 40:000\$000 pelas despesas dos concessionários, sendo 35:000\$000 em dinheiro e 5:000\$000 em ações do ramal... (REFCP 20.02.1876, p. 15). Acordo esse “...que dá tranquilidade e firmeza aos direitos da Companhia Paulista para marchar daqui em diante naquele intento, desassombrada de óbices, e ganhou ainda ela um auxiliar para a realização de seu desideratum na pessoa do Coronel Joaquim Sertório” (REFCP 20.02.1876, p. 15).

A construção deste ramal enfrentou problemas financeiros, diferentemente da linha entre Jundiaí e Campinas e o do prolongamento desta cidade a Rio Claro. Com a falta de recursos, surge a questão de até onde levar a ferrovia. Nessa discussão, podemos perceber elementos importantes da relação entre a ferrovia e os sistemas de transporte anteriores, como as tropas de muares. Como os recursos disponíveis eram suficientes para levá-la somente até Leme, faltariam apenas a 3,5 léguas para chegar a Pirassununga. Porém,

...é sabido que os condutores de café (carreiros e tropeiros) têm como questão muito importante para o seu ramo de comércio a *volta com carga*. Preferem levar os produtos das fazendas a um povoado, embora mais distante, do que a uma estação próxima, mas que não lhes dá aquelas comodidades e arranjo do seu negocio, que o povoado favorece.

Nestas condições a Companhia terá construído uma das melhores linhas da Província, mas verá o seu trafego reduzido, porque ele se escaparia por pontos laterais, mais distantes, porém mais cômodos para os condutores (REFCP 25.08.1877, p. 21, grifo do relatório).

Nessa simples citação percebemos a grande importância que continuaram tendo os tropeiros, pois eram eles que alimentavam a ferrovia com o café das fazendas.

Outro argumento para a defesa da construção até Pirassununga é que já havia no rio Mogi-Guaçu uma barca de transporte de sal e que chegando “...a linha à Pirassununga, ficará o sal a distância apenas de dezoito à vinte quilômetros de excelente caminho, até o Porto Ferreira” (REFCP 25.08.1877, p. 22), o que seria imensamente dificultado com a estrada chegando apenas até Leme.

O empecilho para a chegada da ferrovia até Pirassununga (a falta de recursos) foi contornada com a proposta de Antônio da Silva Prado, que se propunha a realizar as obras sem receber de imediato o valor das mesmas.

Empresário e político de família tradicional, fazendeiro na região e que posteriormente foi presidente da companhia por muitos anos, Antônio da Silva Prado assina contrato a 3 de agosto de 1877, para a construção do trecho entre Leme e Pirassununga, em que se estipula que haveria uma conta corrente entre a companhia e o empresário, no qual seriam lançadas as quantias empregadas, vencendo sobre as mesmas o juro de 8%. O contrato também previa que ao ficar pronto o trecho contratado, o débito total seria liquidado em oito letras de quantias iguais vencendo de 6 em 6 meses, podendo a companhia liquidar o débito antecipadamente quando quisesse (REFCP 25.08.1877, p. 23).

As obras entre Leme e Pirassununga se iniciam em agosto de 1877, tendo a seção sido entregue “ao uso público” em 24 de outubro de 1878. O relatório de 28 de fevereiro de 1879, considerou a inauguração da estação de Pirassununga como de extrema importância, pois funcionando apenas dois meses, deu maior rendimento do que as outras três estações do ramal durante seis meses (REFCP 28.02.1879, p. 9), comprovando a relação estabelecida anteriormente sobre as conveniências dos tropeiros transportadores.

Finalmente, o empréstimo externo contraído em 15 de agosto de 1878, habilitava a Companhia Paulista a concluir a obra: “Só tem a Diretoria a acrescentar que, habilitada pelo empréstimo estrangeiro, vai dar andamento às obras até o rio Mogi-



Guaçu, cumprindo-se assim o contrato celebrado com o Governo da Província que marcava como terminal desta estrada a margem daquele rio” (REFCP 31.08.1878, p. x).

Com o aporte do empréstimo externo, a Companhia Paulista concluiu as obras do ramal, que chegou então a Porto Ferreira, às margens do Mogi-Guaçu em 15 de janeiro de 1880.

### **A fusão entre os três ramais da Companhia Paulista**

A Companhia Paulista, antes da chamada fusão de interesses funcionava, na prática, como três ferrovias diferentes, com acionistas e contabilidade diferenciada, de modo a se calcular o rendimento de cada estrada separadamente.

Neste sentido, “... a Companhia, que tem em movimento de tráfego, ou construção, três seções, de estrada, sendo duas além da cidade de Campinas, não podia mais chamar-se – *Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy à Campinas* – nem tinha mais por fim – *construir e custear a estrada de ferro entre essas duas Cidades*” (REFCP 28.02.1877, p. 18, grifo do relatório).

Foi então solicitada ao Governo Imperial a alteração dos artigos 1º e 37º dos estatutos para que a companhia “...se denominasse *Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste* – e que, quanto ao seu fim, se declarasse que era o de – *custear a estrada de ferro entre Jundiaí e Rio Claro – construir e custear ramais para Mogi-Guaçu e outras estradas, que possam ser projetadas*” (REFCP 28.02.1877, p. 18, grifos do relatório). A outra alteração se relacionava à elevação do capital social para 15.000 contos.

O novo contrato com o Governo Provincial foi assinado em 12 de junho de 1877, e envolveu a renúncia da garantia de juros da estrada entre Jundiaí e Campinas, que passou a vigorar a partir de 1º de julho de 1877. Em substituição, a Companhia poderia elevar suas tarifas de modo a nunca distribuir um dividendo menor que 7%, condição já presente no contrato para a construção do ramal do Mogi-Guaçu.

Todas as três estradas passaram então a ser consideradas uma só, para todos os efeitos. O capital considerado foi o montante gasto para a realização das três seções da estrada, mais o ágio sobre as ações da estrada de Jundiaí a Campinas até um máximo de 15.000 contos, capital da Companhia aprovado pelo Decreto do Governo Imperial de nº. 6433 de 22 de dezembro de 1876 (REFCP 25.08.1877, anexo 10).

O pagamento da dívida da companhia com a província pelos juros que forneceu sobre o capital gasto deveria ser feito do seguinte modo: “Logo que os lucros líquidos excedam a oito por cento, nesse excesso entrará o Governo em partilha igual com a Companhia, e o pagamento se realizará semestralmente como tem sido até hoje” (REFCP 25.08.1877, p. 62).

A tríplice escrituração foi então encerrada a 30 de junho de 1877, “...para começar-se a 1º de Julho o novo sistema, visto terem sido fundidos os interesses da Companhia” (REFCP 25.08.1877, p. 13).

Porém, nem tudo eram flores em uma companhia que congregava interesses de diferentes atores sociais. A fusão foi contestada por um grupo de acionistas, através de libelos pela imprensa e um recurso judicial. O que não passaria de um simples conflito interno de uma companhia por ações se não fossem as conseqüências desta disputa.

A Companhia Paulista estava negociando, por esta época, um empréstimo externo devido às dificuldades de financiamento para a conclusão do ramal do Mogi-Guaçu, conforme já relatado. Após negociações iniciais que exigiam a hipoteca das linhas da empresa, o mesmo foi descartado. Porém, pouco depois, surgiu a possibilidade de se efetuar o empréstimo sem a hipoteca. Tudo caminhava para um acerto, quando as notícias sobre a contestação da fusão chegaram a Londres, impedindo o prosseguimento da operação. A diretoria, em seu relatório, destilou palavras ácidas para descrever o ocorrido:

Lá, do outro lado do oceano, o capitalista inglês não pode medir a procedência ou improcedência do ruído que lhe chega aos ouvidos, e com bastante razão e prudência diz-nos em suas ultimas comunicações – tranquilizai vossa vida interna e contai depois com o nosso dinheiro. Quer isto dizer que o empréstimo em Londres não se levanta tão cedo. Devem estar satisfeitos os anti-fusionistas! Neste ponto lograram completo triunfo. A Companhia quase unânime votou a fusão: a Companhia quase unânime votou o empréstimo: eles, uma diminuta fração, desmontaram os planos da Companhia. Ela [a Diretoria] podia obter dinheiro barato em Londres: há de obtê-lo mais caro no Brasil; - queria alargar o círculo de seu crédito penetrando nos mercados Europeus com a consideração de que goza: há de ficar circunscrita às operações nacionais, atrofiando a sua nomeada; queria obter capitais, que de uma vez a habilitassem a concluir sua tarefa e solver todos os seus compromissos; há de ficar reduzida aos escassos recursos do País, pedindo aqui e ali, hoje e amanhã, aquilo que de uma vez e numa fonte abundante poderia haurir de um sorvo. Os anti-fusionistas devem estar satisfeitos! O triunfo é completo. Mas que triste triunfo (REFCP 25.08.1877, p. 26-27).

Com a derrota judicial dos chamados “anti-fusionistas” o empréstimo londrino de 150.000 libras foi efetivado, sendo assinado a 15 de agosto de 1878. Convertido o mesmo em moeda nacional rendeu Rs. 1.668:907\$387. Para a diretoria, o empréstimo garantia à companhia “...dinheiro por prazo largo – por juro cômodo – e que nos abre relações com o mercado Europeu, onde não há escassez de capitais como no nosso país” (REFCP 31.08.1878, p. ix).

Com a fusão dos interesses já efetivada, algumas comparações puderam ser realizadas:

Aqui releva dizer que um vagão percorrendo a linha entre Leme e Cordeiro, deixa mais do que cinco de Campinas à Jundiá; porque ali a linha custou mais de ¼ por quilômetro do que na linha de Jundiá à Campinas, e o serviço do trem é fácil, e conveniente que não ocupa uma máquina o dia inteiro, embora ela reboque vagões suficientes para dar bons juros sobre o capital empregado na linha. Posso aqui fazer mais uma observação das vantagens atuais na economia de serviço de máquinas numa linha comprida sobre uma linha curta. Quando a linha era somente entre Jundiá e Campinas, quatro máquinas foram empregadas no serviço, hoje, com uma linha quatro vezes em extensão, somente seis máquinas são empregadas, diariamente. A razão é, que agora os maquinistas percorrem maior extensão de linha e tem muito menos tempo em paradas, etc., etc. (REFCP 28.02.1878, p. 26-27).

Na tabela abaixo aparece demonstrado o rendimento da companhia desde a fundação até o final de 1879, com as sucessivas incorporações em sua extensão, por semestre.

Ano/Semestre	Extensão (km)	Estradas Abertas	RENDA		Dividendos
			Total	Renda/km	Pagos (%)
1872-2	44,5	Jundiaí a Campinas	311:148\$940	6:992\$111	7,00
1873-1	44,5	Jundiaí a Campinas	307:189\$610	6:993\$137	8,00
1873-2	44,5	Jundiaí a Campinas	331:086\$535	7:440\$146	8,75
1874-1	44,5	Jundiaí a Campinas	364:892\$840	8:199\$839	10,56
1874-2	44,5	Jundiaí a Campinas	372:015\$627	8:359\$901	10,00
1875-1	44,5	Jundiaí a Campinas	418:900\$024	9:413\$403	10,33
1875-2	82,5	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	457:170\$408	5:541\$459	9,90
1876-1	90	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	462:738\$480	5:141\$539	9,44
1876-2	134,5	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	657:625\$496	4:889\$408	9,56
1877-1	152,5	Jundiaí a Campinas, Rio Claro e Mogi-Guaçu-Guaçu	569:253\$580	3:732\$810	7,56
1877-2	180,5	Fusão entre as três estradas	896:307\$853	4:965\$694	8,90
1878-1	180,5	Fusão entre as três estradas	888:711\$250	4:923\$608	8,30
1878-2	203,5	Fusão entre as três estradas	1.026:870\$130	5:046\$044	(1)
1879-1	203,5	Fusão entre as três estradas	900:538\$550	4:425\$250	8,78
1879-2	203,5	Fusão entre as três estradas	1.118:161\$600	5:494\$651	10,12

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.

Obs.: (1) ilegível.

#### Nas palavras do inspetor geral da companhia

...deve-se notar que o rendimento da estrada por quilômetro tem diminuído sensivelmente depois da abertura dos prolongamentos até Rio Claro e Mogi-Guaçu, isto, porém era de esperar pelo fato de quanto mais se internar a estrada, em relação, será o rendimento quilométrico reduzido, porém, por outro lado, é preciso não esquecer que o custo por quilômetro tem diminuído proporcionalmente; assim se o rendimento é inferior a de outros pontos da estrada, também o capital, comparativamente, é inferior, sobre o qual se terá de pagar os dividendos (REFCP 29.08.1880, anexo 1, p. 5).

Isto porque os custos foram diferentes para cada trecho construído. De Jundiaí a Campinas foi de Rs. 120:000\$000 por quilômetro, de Campinas a Rio Claro o custo já baixou para Rs. 60:000\$000 por quilômetro e no ramal do Mogi-Guaçu foi de apenas Rs. 36:000\$000 por quilômetro. Outra comparação possível, é entre a receita comparativamente à despesa e a conseqüente renda líquida.

Ano	Receita anual		Despesa anual		Renda Líquida	
	Total da receita	Variação %	Total da despesa	Variação %	Total	Variação %
1872	311:148\$940		186:262\$224		124:886\$716	

1873	650:463\$069	10,9	269:823\$154	44,8	380:639\$915	204,8
1874	758:169\$207	16,5	283:510\$724	5,0	474:658\$483	24,7
1875	889:414\$782	17,3*	365:360\$766	28,7	524:054\$016	10,4
1876	1:126:189\$760	26,6	484:649\$218	32,6	641:540\$542	22,4
1877	1:541:836\$645	36,9	567:156\$781	17,0	974:679\$864	51,9
1878	2:195:525\$850	42,4	687:074\$060	21,1	1:508:451\$790	54,7
1879	2:297:935\$790	4,7	747:796\$839	8,8	1:550:138\$951	2,7

Fonte:REFCP 30.04.1893, p, 39.

Obs.: No relatório consta como 18,1.

Para ampliar o movimento de mercadorias do ramal do Mogi-Guaçu, baixo nos primeiros momentos da implantação da ferrovia, a Companhia Paulista adotou algumas medidas listadas abaixo:

Comprou-se uma balsa de propriedade particular, que no rio Mogi-Guaçu funcionava, dando passagem de cargas e viandantes por meio de um serviço caro e irregular.

Agora a Companhia Paulista presta com ela passagem gratuita.

Não se fez esperar o resultado desta providência: o tráfego aumentou consideravelmente.

Além disso diminuiu-se o frete naquela seção da estrada.

E finalmente, com vistas de abrir passagem franca e fácil para as povoações e municípios de Santa Rita, S. Simão e Ribeirão Preto, encarregou-se a Companhia, por contrato com o Governo Provincial, de fazer uma ponte sobre o rio Mogi-Guaçu – e aterros a ela anexos, estabelecendo-se assim livre comunicação com a estrada de ferro (REFCP 29.08.1880, p. vi-vii).

A construção da ponte era extremamente necessária para carrear as produções da outra margem, que em caso contrário, seriam levados com maior facilidade para a linha da Mogiana.

Quanto ao transporte de passageiros, este pode ser visualizado na tabela seguinte, que totaliza os dados da estrada de Jundiaí a Campinas (do segundo semestre de 1872 ao primeiro de 1877) e da estrada com os interesses unificados após o segundo semestre de 1877:

<b>Ano/Semestre</b>	<b>1ª Classe</b>	<b>2ª Classe</b>	<b>3ª Classe</b>	<b>Total</b>
1872-2	8.059	10.563	14.909	33.531
1873-1	5.694	8.787	12.566	27.047
1873-2	6.119	8.850	14.196	29.165
1874-1	9.408	26.153		35.561
1874-2	9.336	31.505		40.841
1875-1	9.521	30.026		39.547
1875-2	9.983	30.877		40.860
1876-1	9.454	31.822		41.276
1876-2	9.272	33.568		42.840
1877-1	9.417	31.303		40.720
1877-2	15.370	58.945		74.315
1878-1	16.831	60.979		77.810
1878-2	16.782	63.352		80.134

1879-1	17.188	64.361		81.549
1879-2	16.999	66.955		83.954

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.

Obs.: No período 1872-2 a 1877-1 os dados são da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí; No período 1877-2 a 1879-2 os dados são unificados para toda a estrada (fusão); 2ª classe de 1877-1, REFCP 25.08.1877, p. 4; total de 1877-2 alterado para corrigir inconsistências.

Já na tabela 7, aparecem os valores de transporte de passageiros dos ramais nos períodos em que não havia a fusão dos interesses dos prolongamentos da companhia:

**TABELA 7 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS RAMAIS DA CPEF, 1875-1877**

Semestre	Ramal	1ª Classe	2ª Classe	Total
1875-2	Prolongamento Rio Claro	2.284	13.923	16.207
1876-1	Prolongamento Rio Claro	3.037	20.803	23.840
1876-2	Prolongamento Rio Claro	8.220	37.736	45.956
1877-1	Prolongamento Rio Claro	6.411	34.919	41.330
	Ramal do Mogi-Guaçu	579	2.778	3.357

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.

Em relação ao transporte de passageiros, o que se observa é um contínuo aumento do número de passageiros transportados, na medida em que a ferrovia vai ampliando sua abrangência espacial.

Como já comentado, este é o período de construção da base da companhia que será então prolongada posteriormente. Em 1880, quando chega às margens do rio Mogi-Guaçu, na estação de Porto Ferreira, a ferrovia alcança 224,5 km. Em 1890, ela terá 250 km, acrescentando apenas a linha para Descalvado, de 18,5 km em 1881, e o pequeno ramal entre Laranja Seca e Emas de 7 km em 1887. Portanto, em um período de dez anos a ferrovia se amplia em cerca de 25 quilômetros, denotando uma mesma estrutura durante esse período, então de consolidação do território ferroviário. Na figura 1 podemos visualizar o trecho analisado, bem como as demais ferrovias concorrentes existentes no período.

### Considerações Finais

Nesse trabalho apresentamos o processo de implantação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que foi fundamental na configuração de um território ferroviário por parte desta companhia. As dificuldades e obstáculos políticos ao seu pleno desenvolvimento, visto haverem empresas concorrentes, levou ao fortalecimento do serviço de transporte no trecho analisado, que posteriormente proporcionou, à companhia, sua grande expansão que ocorre a partir dos anos 1890.

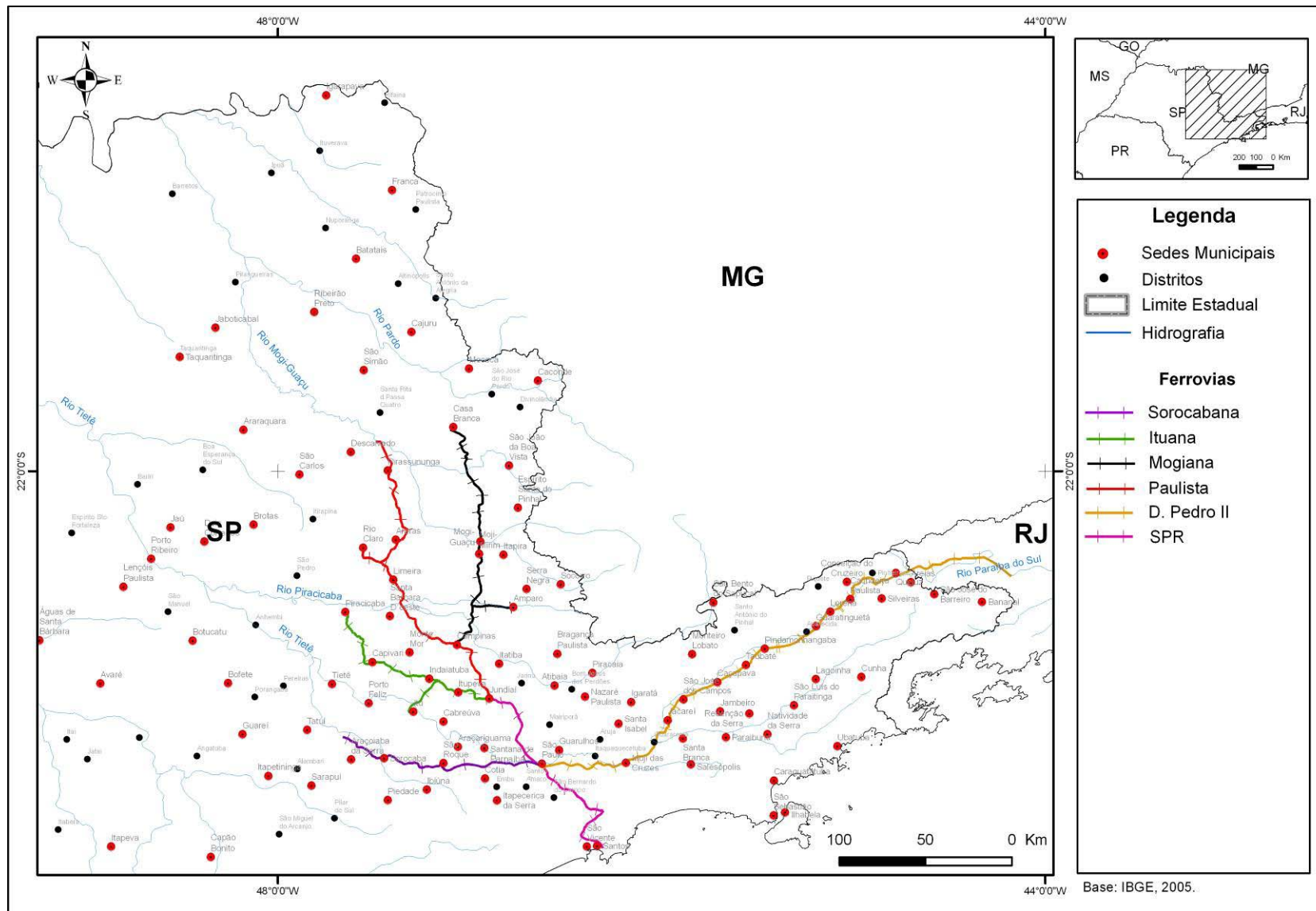
## Referências

SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. 2008a. 311 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. A implantação ferroviária na Província de São Paulo, 1860-1875. In: ENCONTRO INTERNACIONAL GEOGRAFIA: Tradições e Perspectivas, 2008, São Paulo: **Anais...** São Paulo: USP, 2008b, p. s/n-s/n.

REFCP. Relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Período 1869-1893.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1874. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da provincia, o exm. sr. dr. João Theodoro Xavier em 5 de fevereiro de 1874**. S. Paulo, Typ. Americana, 1874. Disponível em: <<http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>>. Acesso em 08 nov. 2006.



**FIGURA 1 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1880 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES**

Fonte: Elaborado pelo autor com dados em tabelas constantes em SILVA (2008a).

Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.