

DEBES (Célio). — *A caminho do Oeste (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)* — 1a. Parte. Indústria Gráfica Bentivegna Editôra. São Paulo, 1968, formato 0,16 x 23, 178 páginas, ilustrado com 9 fotos, 3 encartes, 9 apêndices, 259 notas de rodapé e cronologia.

A estante paulista, porque não dizer a brasileira acaba de ser enriquecida com uma obra, fruto de intensa e fecunda pesquisa — *A caminho do Oeste*.

Não seríamos capazes de dizer mais do que já disse Brasil Bandecchi, a respeito do Autor: "Sabe pesquisar e sabe escrever". O documento em suas mãos adquire a dinâmica que o processo histórico moderno exige. Relata com segurança, clareza e é franco e sincero, sem ser áspero ou deselegante.

A obra é dividida em cinco capítulos, Apêndice com 9 partes, Cronologia e vasta Bibliografia consultada, além de índice alfabeto remissivo.

### I. — *O advento da ferrovia.*

Nêste capítulo, o Autor nos dá um panorama da organização administrativa da Província. A preocupação do govêrno provincial após 1830 de dotar São Paulo de estradas de ferro.

Assim nasce a primeira proposta para a construção de uma estrada de ferro no Brasil e praticamente a 1a. concessão — Aguiar, Viuva, Filhos & Companhia e Platt e Reid.

Fala ainda da Lei Imperial e são as leis paulistas as primeiras no Brasil a cogitar de estrada de ferro. (Lei nº 51, de 18 de março de 1836 — Assembléia Provincial e Lei 115, de 30 de março de 1838 do Poder Legislativo Imperial).

### II. — *A Estrada de Ferro de São Paulo.*

Frederico Fomm, sócio gerente da casa Aguiar, Viuva Filhos & Cia. dirigira-se à Europa para tratar da construção de estrada de ferro; entretanto, por uma série de acontecimentos, volta ao Brasil sem concretizar seu intento.

Ao falecer, todos os papéis realtivos à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com as respectivas plantas e orçamentos, foram confiados por sua viuva ao marquez de Monte-Alegre, seu parente. Êste os entregou ao Visconde Mauá seu protegido, e serviram de base aos estudos da atual via férrea de Santos a Jundiaí, estudos que aquêie vendeu à companhia inglêsa pela importância de quarenta mil libras esterlinas.

Após uma série de dificuldades, o Govêrno Central aprovou a proposta, firmando contrato com Sharp & Filhos, representados pelo Barão de Mauá em junho de 1862.

Os trabalhos foram atacados simultâneamente nas três secções de que se compunha a estrada — 1a. de Santos à Raiz da Serra (Mogí); 2a. da Raiz da Serra à Capital e 3a. da Capital a Jundiaí.

Ao instalar-se a Assembléia Legislativa, em 1865, afirmava o Presidente da Província, Conselheiro Crispiniano, que a 1a. secção estava concluída, faltando apenas consolidar a via permanente, que não estava perfeita, para se dizer acabada a obra. A 2a. aberta em tôda sua extensão, estava com o viaduto da Grota Funda

em construção e já tinha o primeiro plano inclinado em atividade. Em ambas as secções achavam-se os trilhos assentados com pequenas interrupções de Santos a São Paulo. Finalmente a 3a., com exceção de alguns cortes e aterros, estava rasgada em sua dimensão completa, indo em curso a perfuração do túnel.

No mesmo ano, em 6 de setembro, cêrca do meio dia, o Presidente da Província, João da Silva Carrão, e comitiva tomaram seus lugares. Aquêlê foi acomodado na primeira locomotiva. Na cerimônia compareceu também uma banda de música. Ao som dos instrumentos, teve início a etapa derradeira da viagem inaugural. Nas imediações da ponte sôbre o Tamanduateí, a segunda locomotiva salta dos trilhos, tombando num fosso. Atrás de si arrasta os carros. O acidente ocasiona a morte do maquinista e lesões em vários passageiros: figuras da mais alta relevância social, lentes da Academia, vereadores, jornalistas.

Talvez face ao desastre, um dos jornais da Capital publica "A Pedidos":

"Progressos da estrada de ferro.

1º). — Recebemos a correspondência da côrte mais tarde do que recebíamos no tempo dos *burros do regresso*.

2º). — Pagamos mais caro o transporte de cargas do que se paga pela estrada dos *burros do regresso*. Um cesto de ostras custa em Santos 800 rs e paga-se de transporte na estrada de ferro 5\$000! Um tropeiro traz dois cestos de ostra por 2\$600. — Um passageiro pagou 12\$000 por duas canastras, e mandou-se para Santos, em costas de burros pagou 4\$600!

3º). — Na estrada de ferro não há cuidado com os objetos que recebe para transportar. Últimamente, chegaram à esta capital plantas vindas da côrte por baixo de pesados caixões! As plantas morreram e o dono pagou de transporte 12\$000.

Enfim, quem duvidar do que dizemos, experimente depòis não se queixe.

Um progressista"

(pág. 2 de 30 de maio de 1867, Diário de São Paulo).

### III. — *A necessidade de prosseguir na obra.*

O progresso da cultura cafeeira obrigou o prolongamento da estrada de ferro, assim, em 1862, o Superintendente da Companhia Inglesa declarava que a intenção da empresa, desde o início, era não parar a ferrovia em Jundiaí. Se esta fôra escolhida como um de seus extremos, o fato decorrera, simplesmente, de não terem se realizado os seus sonhos de obter recursos para se atirarem os trilhos mais longe. Bastava assinalar que Jundiaí não produzia café. Campinas, sim. Até ela pelo menos deveriam chegar os trilhos. Era "a capital dos distritos do café".

A despeito de "brigas", polêmicas entre os políticos cujas vozes levantavam-se na Assembléa Provincial, vemos que de Campinas se espraiva por Itú, Sorocaba, Pôrto-Feliz, Pirapora, Capivarí, Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Brotas e Araraquara, enfim era o progresso que adentrava pela Povíncia de São Paulo.

Os jornais da época estavam empenhados na publicação de tais polêmicas, quando um acontecimento de suma gravidade, viria relegar ao silêncio as pendências com Fox e com Mauá, em que Vergueiro se envolvera.

A guerra com o Paraguai, exigindo a mobilização de recursos e o máximo de atenção das autoridades, ocupou todo o espaço disponível nos jornais. A opinião pública desviou-se para outro problema que afetava a todos, principalmente aos que não eram proprietários de terras...

IV. — *Uma empresa nacional.*

E' de se imaginar o que eram os meios de comunicação entre São Paulo e o Rio de Janeiro e as demais regiões do país, ao deflagrar a guerra com o Paraguai. Esta capital não dispunha de telégrafo. As notícias chegavam pela mala postal, trazidas de Santos em lombo de animais. Até esse porto, vinham nas embarcações, no geral de cabotagem, que o ligavam à Côte. A rede telegráfica existente no Império era precária e incipiente. De sorte que a notícia da invasão de Mato Grosso chegou ao conhecimento do Governo Central através de mensagem trazida por navios, vindos de Montevideo, com escala em Buenos Aires. Quando se difundiu em São Paulo, em meados de janeiro de 1865, as autoridades imperiais já haviam tomado medidas tendentes a mobilizar os recursos nacionais em defesa de sua honra e integridade.

O Correio Paulistano de 17 de janeiro de 1865, trazia longa lista dos "Voluntários da Pátria", que foi a primeira a encabeçar outras mais, num crescente entusiasmo, tanto que em breves dias a Província já organizara três batalhões de Voluntários da Pátria, o 7º, o 42º e o 45º.

Longe estava, ainda, o fim da guerra. No entanto, vencidos os percalços, que se lhe antepuzeram a "São Paulo Railway" lograra, em inícios de 1867, estabelecer o tráfego em toda a linha. Tornava-se oportuno, pois, cogitar, de novo, de se estender os trilhos até Campinas.

V. — *A Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiá a Campinas.*

A tomada de ações crescia de instante a instante. Menos de um mês da reunião de Campinas, já se computavam 14.000! Mais da metade do capital que a empresa requeria. Contudo, a concessão para realizar o prolongamento da linha férrea tinha dono. O objeto da companhia que se organizava continuava em mãos de terceiros. Do desinteresse da São Paulo Railway pela ligação Jundiá-Campinas só se tinha notícia oficiosa, pela publicação dos jornais. De concreto, nada. O êxito da idéia lançada nesta última cidade, em meados de dezembro de 1867, impunha uma tomada de posição dos acionistas e exigia uma definição da sociedade sediada em Londres.

As adesões cresciam, dilatando o rôl dos acionistas. Em meados de janeiro de 1868, a lista dos tomadores ascendia a mais de 10 mil. Chegara o instante de se dar forma à Companhia. Com esse objetivo, o Conselheiro Saldanha Marinho reuniu, em palácio, a 23 daquele mês, os acionistas que foram "possível avisar", a fim de comunicar-lhes que suas gestões junto ao Governo Imperial, sôbre o cometimento, lograra desfêcho favorável. Na conformidade de manifestação recebida do ministro da agricultura, estava

"autorizado a declarar, que a nova empresa que se levanta para o prolongamento da estrada de ferro podia esperar do governo todo o auxilio para a sua realização".

Inteira ainda, os presentes, de que o Barão de Mauá, tocado pelo entusiasmo dos paulista, dera-lhe ciências de que iria tomar as ações faltantes para que se completasse o capital de 5 mil contos de réis! Mauá, também, se propunha a rea-

lizar os trabalhos de construção, na forma do que viesse a ser deliberado, dentro das condições que apresentara.

Já tinha forma a empresa lançada em Campinas, em fins de 1867. Restava, porém, a legalização de sua existência. Essa a missão primordial da Diretoria Provisória, que representada por seu procurador na Côrte, Joaquim Saldanha Marinho, então no exercício tão somente da advocacia, firma, com o Capitão de Engenheiros João Ernesto Viriato de Medeiros, contrato para o exame das plantas do prolongamento da Estrada de Ferro de Jundiá à Campinas, bem como para a dirigir os trabalhos de construção da linha.

Finalmente, em 7 de março de 1869 realiza-se a assembléa geral de acionistas da *Companhia Paulista*, perante a qual a Diretoria Provisória lê o relatório de suas atividades. Na mesma ocasião, procede-se à eleição da primeira Diretoria Definitiva, recaindo a escôlha em Falcão Filho, Martinho da Silva Prado, Senador Queirós, Desembargador Gavião Peixoto e Inácio Wallace da Gama Cochrane. Em 11 de março, na conformidade do preceito estatutário, o Presidente da Província, Joaquim Antão Fernandes Leão, nomeia Falcão Filho Presidente da primeira Diretoria definitiva da Companhia Paulista.

Na *Paulista* e nos Paulistas, no alvorecer da Companhia, depositaram fé dois Presidentes da Província oriundos de outras terras — Saldanha Marinho, de Pernambuco, e o Barão de Itauna, nascido na Côrte. E não seria em vão (O Barão de Itauna deixou o govêrno de São Paulo a 25 de abril de 1869).

Assim, o Dr. Célio Debes termina a primeira parte de seu trabalho, do qual esperamos com entusiasmo a segunda.

JOSUÉ CALLANDER DOS REIS

\*  
\*       \*  
\*

COSTA (Emília Vioti da). — *Da Senzala à Colônia*. Difusão Européia do Livro. Coleção Corpo e Alma do Brasil. São Paulo, 1966, 497 p.

Professôra da Universidade de São Paulo há vários anos, a autora nos dá com esta obra uma contribuição realmente positiva. O trabalho está dividido em três partes: Aspectos econômicos da desagregação do sistema escravista (Parte I); Condições de vida do escravo nas zonas cafeeiras (Parte II); Escravidão e ideologias (Parte III).

Depois de longa descrição à guisa de introdução, começa a exposição da matéria. Da p. 19 a 25 ocupa-se do surgimento e da expansão da lavoura cafeeira, apontando algumas de suas causas e conseqüências. A seguir, no sub-capítulo nº 2, tece considerações sôbre o problema da mão-de-obra para a agricultura, chegando a afirmar (p. 27 e 28) que a introdução do trabalho servil nas áreas do café foi inevitável, "solução única". Mostra que a atuação do trabalhador livre foi insignificante (p. 29), empregado geralmente nos serviços em que o fazendeiro não queria arriscar seus escravos, tinha ainda remuneração pouco atraente. No início do oitocentismo, a Inglaterra suprime o comércio de escravos em suas colônias e passa a fazer pressão sôbre Portugal para que faça o mesmo, no momento em que a lavoura do café mais precisava dêles. Mostra a autora que diante das reais