

Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Questão da Zona Privilegiada, 1868-1892ⁱ

Territorial Disputes in Railway Building in the Province of São Paulo: the Paulista Railway Company and the Question of Privileged Zone, 1868-1892

Marcelo Werner da Silvaⁱⁱ
Universidade Federal Fluminense
Campos dos Goytacazes, RJ

À memória do Prof. Maurício de Almeida Abreu

Resumo: A implantação ferroviária na província de São Paulo, na segunda metade do século XIX, contou com diversas companhias disputando o serviço de transporte, destacando-se as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. Isto aconteceu porque a atividade nesta região era muito rentável no período, devido à cultura do café. A disputa por transporte configurou-se como disputas territoriais, através de mecanismos como a zona privilegiada, monopólio em uma extensão geralmente de trinta e um quilômetros de cada lado da linha férrea. Era estabelecido no contrato de concessão, privilegiando as companhias que se instalavam antes, o que acabou por engessar o sistema ferroviário, impossibilitando grandes alterações no sistema ferroviário, em detrimento das regiões atendidas. Destacamos aqui algumas dessas disputas em torno da zona privilegiada, particularmente da Companhia Paulista. Essa era uma das maiores companhias ferroviárias da então província, que buscava através da manutenção de sua zona privilegiada, de seu território ferroviário, manter e ampliar seu sistema de transporte e a lucratividade do seu negócio.

Palavras-chave: Ferrovias, Conflitos Territoriais, Ferrovias - São Paulo.

Abstract: Railway construction in the province of São Paulo in the second half of the Nineteenth Century involved several competing companies vying to provide transport service, especially the Paulista, Mogiana, Ituana and Rio Claro Companies. This happened because the activity in this region was very profitable due to the presence of coffee cultivation. The competition to provide transport services became territorial disputes through mechanisms such as right-of-way monopolies over land located thirty-one miles of each side of railways. Concession contracts favored companies that signed first, which ended up stifling subsequent railway construction to the detriment of the regions served. Here some of the right-of-way disputes are presented, particularly those involving the

ⁱ 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 Fluminense, sob a orientação do Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu.

ⁱⁱ Professor Adjunto do Departamento de Geografia, marcelows@id.uff.br

Paulista Company. This was one of the largest railroad companies of the time, which sought to preserve its right-of-way in order to expand its railways and to increase the profitability of its business at the expense of rival companies.

Keywords: Railroads, Territorial conflicts, Sao Paulo.

Introdução

Pretendemos discutir aqui as práticas territoriais das ferrovias concorrentes no chamado “Oeste Paulista”¹, que buscavam implantar, manter e ampliar o seu sistema de transporte, principalmente das Companhias Paulista, Ituana e Mogiana². Essa discussão faz parte de Tese de Doutorado defendida sobre a temática³.

Nesse caso, trata-se de empresas capitalistas e suas respectivas atuações espaciais na província de São Paulo no século XIX. Se a preocupação espacial é central para qualquer empresa, muito mais para empresas do setor de transporte, que por definição atuam no deslocamento (espacial) de mercadorias para outros empreendimentos, com o que passaram a contar com apoio estatal, tal qual o mecanismo da garantia de juros aplicado na implantação ferroviária do Brasil.

A atuação territorial se traduz, no plano espacial, “... na gestão do território, entendida como o conjunto de práticas econômicas e políticas visando ao controle da organização espacial, aí incluindo-se a gênese e a dinâmica da mesma. Visam estas práticas a garantir a reprodução ampliada do capital personificado na corporação...” (CORRÊA, 2001, p. 218).

Tais práticas são centrais nas empresas capitalistas, que se caracterizam pela busca por “monopolização” (ARRIGHI e SILVER, 2001, p. 107), ou seja, a busca por uma posição privilegiada em sua área de operação.

O caso ferroviário de São Paulo é paradigmático para a consideração da disputa territorial das estradas de ferro. Desde o começo, as mesmas competiram pelos mesmos espaços e com mecanismos de “monopolização”, tal qual a zona privilegiada de 31 km de cada lado da ferrovia, que ilustram muito bem essa disputa. Essa monopolização, privilégio das ferrovias que se instalavam antes, deixava às demais o fato consumado de adequarem-se ao privilégio concedido às suas rivais. Nesse artigo centraremos a atenção na questão das disputas em torno da zona privilegiada, na perspectiva da Companhia Paulista que procurava, então, preservar seus direitos adquiridos.

No período analisado neste trabalho, ou seja, de 1868 a 1892, podemos identificar claramente três períodos distintos. No primeiro deles, de 1868 até 1878, aconteceu a implantação inicial das principais empresas ferroviárias de São Paulo: A Ituana chegou a Piracicaba em 1877, a Mogiana chegou a Casa Branca em 1878 e a Paulista completa o seu ramal do Mogi-Guaçu em 1880, quando chegou a Porto Ferreira.

Mesmo sendo um período sem grandes disputas, não esteve isento delas, com a afirmação do direito de “zona privilegiada”. Este é o caso que confrontou a Paulista, que detinha uma zona de privilégio de 31 km de cada lado de sua linha férrea e a Ituana que para chegar a Itu e Piracicaba necessitava implantar estações na zona da Paulista.

O segundo período distintivo vai de 1879 a 1887, marcado pelo acirramento das disputas territoriais, principalmente em relação ao prolongamento além de Rio Claro e a

ocupação do vale do rio Mogi-Guaçu. A implantação inicial de cada uma das principais ferrovias (Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana) se completara e havia que decidir qual delas ia ter a prevalência em expandir-se para as áreas ainda não exploradas da província e para onde o café já se expandia. Nos dois casos, a Companhia Paulista saiu derrotada. O primeiro, conclui-se com o surgimento de uma nova empresa, a Companhia Rio Claro, que fundada em 1880, começou a operar em 1884. No segundo caso, a preferência foi da Companhia Mogiana.

O final do período, entre os anos de 1888 a 1892, foi marcado por um contexto de crise, com a abolição da escravidão, o fim do Império e a crise do encilhamento. Nesse período ocorreram tentativas de fusão e compra entre as diversas companhias. Tentava-se resistir ao contexto de crise através do crescimento e conjunção de interesses entre as companhias ferroviárias. Dentre as várias tentativas realizadas, o período engloba as principais operações que condicionarão o subsequente desenvolvimento da rede ferroviária paulista: a compra da Companhia Rio Claro pela Paulista e a incorporação da Ituana pela Sorocabana e a formação da Companhia União Sorocabana e Ituana (CUSY). Na figura 1 podemos observar a Rede Ferroviária Paulista no final do período analisado (1892), bem como a visualização de grande parte dos conflitos analisados.

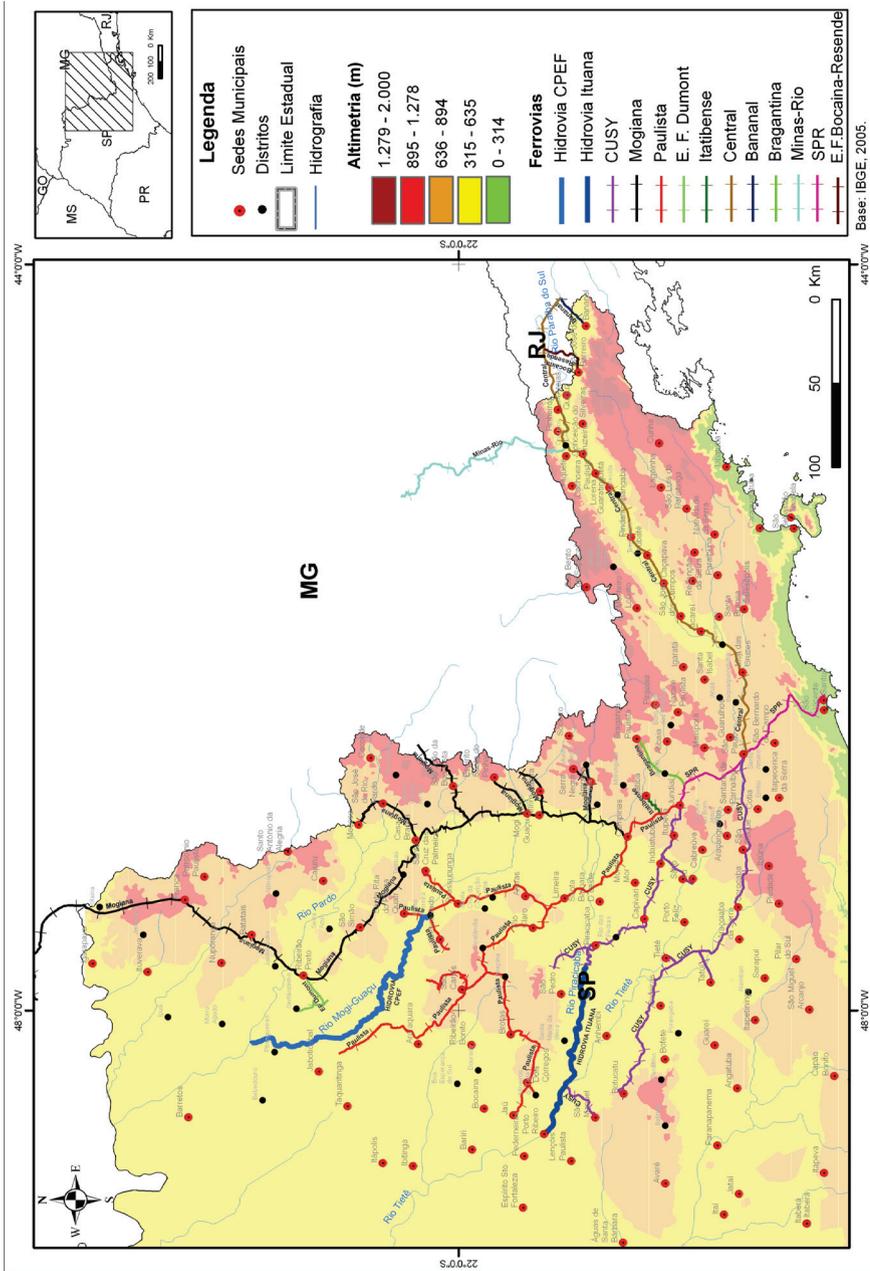


Figura 1 – Rede ferroviária paulista em 1892 com a indicação dos municípios e distritos existentes e a altimetria da região. Elaborado pelo autor.

Layout: José Fernando Rodrigues Bezerra.

A Construção da Linha da Ituana e a Zona Privilegiada da Paulista

A Companhia Paulista iniciou o serviço de transporte no ano de 1872, a Ituana em 1873, a Mogiana em 1875 e a Sorocabana em 1875. Antes, porém, da inauguração das linhas já surgiam conflitos de interesses entre as companhias. Esse foi o caso da disputa entre as companhias Paulista e Ituana, motivado pela necessidade da linha da Ituana passar no interior da zona privilegiada de 31 km de cada lado da estrada de ferro da Companhia Paulista. Outra polêmica, era a maneira como realizar o entroncamento da linha da Ituana na linha da Paulista. Na figura a seguir, podemos visualizar o quanto a linha da Ituana adentrava a zona privilegiada da companhia Paulista e com estações em seu interior.



Figura 2 – Zona privilegiada da Paulista e a linha da Ituana. Fonte: Detalhe do mapa da Companhia Paulista de 1880, denominado “Rede das suas estradas de ferro e zona privilegiada” (refcp, 29.08.1881).

A polêmica remonta a 1870, ano de fundação da Ituana. Nos termos consignados em Relatório da Companhia Ituana, “... a proposta consistia em fazer a Companhia Paulista uma estação no entroncamento, ficando a linha Ituana como um ramal seu e, por isso, além de fazer passar pela sua linha cerca de meia légua de extensão toda carga e passageiros, tirava a grande vantagem de fazê-las seguir pela linha Inglesa em extensão de 20 léguas. (...) ...esta proposta, já teve em vista proporcionar essa grande vantagem à Companhia Paulista, como indenização ao estabelecimento de suas estações na zona das 5 léguas, se o seu privilégio se estendesse ao ponto de poder impedi-lo” (REFCI, 09.04.1871, p. 13-14).

O ano de 1871 foi marcado por intensa polêmica envolvendo as companhias Paulista e Ituana, através de cartas trocadas entre as duas diretorias, arrazoados pela imprensa e solicitações de intervenção por parte do governo provincial. Não havendo consenso nos contatos entre as companhias, a Paulista resolve acionar o governo provincial. Este então envia cópia de um ofício encaminhado pelo governo à Ituana em que diz que as projetadas estações de Quilombo, Itupeva e Indaiatuba não poderão ser destinadas a carregamento ou descarregamento de gêneros ou passageiros, recebendo frete ou passagem, senão precedidos de acordo com a Paulista (REFCP 28.09.1872, p. 6-7).

O relatório da Companhia Paulista de 29 de janeiro de 1871 detalhou os termos da proposta da Companhia Ituana:

Unirem-se os trabalhos de construção das duas estradas, desde o ponto em que a linha de Itu, à quem do rio Jundiáhy, se aproxima da linha da Companhia Paulista e segue na mesma direção desta em busca da estação de Jundiáhy, até esta mesma estação: fazerem-se as despesas na devida proporção, reconhecendo-se à Companhia Ituana a obrigação de restituir a linha logo que a Companhia Paulista precise montar a dupla via, bem como de não fazer embarço algum à tirada de materiais, de um e outro lado da estrada, precisos para a mesma futura via (REFCP 29.01.1871, p. 7-8).

A diretoria da Companhia Paulista informou que ordenara ao seu engenheiro em chefe interino estudar a proposta, e que aguardava seu posicionamento para estabelecer um juízo sobre a questão, informando, porém, quais os critérios seriam utilizados para a decisão:

Há muito a refletir-se e não deixa de ter dificuldades a matéria; mas a Diretoria pode garantir-vos que, se por um lado prende-se ao desejo de condescender em tudo, que for a bem de uma empresa irmã pela natureza de operações e **pela origem de nacionalidade e província**, saberá não esquecer-se que foi-lhe confiada a honrosa posição de atalaia dos interesses da Companhia Paulista, cuja defesa constitui o seu primeiro dever (REFCP 29.01.1871, p. 8, grifo nosso).

Na colocação que grifamos transparece a animosidade com a Companhia Inglesa, em quem a Companhia Paulista vê seguidos obstáculos para um entendimento comum.

A disputa ganha contornos dramáticos quando o estaqueamento realizado pela Ituana foi arrancado pela Paulista, conforme descrito no relatório da Companhia Ituana: “Estando estaqueada desde Maio do ano findo a linha Ituana, na parte em que ela começava a correr paralela à Paulista, nas proximidades da ponte de Jundiáhy, foram em Dezembro arrancadas pela Companhia Paulista, estas estacas, sem audiência da Companhia Ituana...” (RCI 09.04.1871, p. 15). A Companhia Ituana então refaz a linha sem passar pela zona privilegiada da Paulista, exceto em pequeno trecho, por razões técnicas. Tais estacas foram novamente arrancadas. Depois de várias polêmicas, foi lavrada escritura de acordo, porém isto, não terminou a questão, pois a Ituana contestava o local do entroncamento e finalmente desistiu do mesmo, apesar de assinado o contrato. Levou a Paulista ao conhecimento do Governo Provincial o ocorrido, e tendo em vista a

quebra do contrato, a Paulista fez formal declaração de que se achava cassada a faculdade concedida à Ituana de estabelecer estações dentro de sua zona privilegiada (REFCP 30.07.1871, p. 22-31).

A polêmica foi acompanhada de guerra verbal através da imprensa com a utilização de palavras descorteses de parte a parte. Finalmente, com a mediação do Governo Provincial é assinado um acordo, com data de 19 de outubro de 1872. Nele constava que, a Companhia Ituana pagaria uma percentagem de 10% da receita auferida com as estações localizadas dentro da zona privilegiada da Paulista. Também ficou consignado que "...por este acordo não se deve entender resignado ou cedido o privilégio da Companhia Paulista, pois conserva ela em pleno e inteiro vigor todos os seus direitos relativos ao mesmo, quanto à zona privilegiada" (REFCP 24.08.1873, anexo 9, p. 53-57).

Como podemos perceber a defesa intransigente da zona privilegiada será o grande esteio dos conflitos territoriais entre as diversas empresas ferroviárias da província de São Paulo naquele período inicial de implantação de ferrovias. Tais zonas privilegiadas condicionaram a implantação das estradas de ferro, levando também a um modelo, que dificultou também, a integração lateral entre as ferrovias e congelou uma estrutura interior-porto de exportação.

Como exemplo dessa diretriz, citamos novamente o artigo 3º do decreto 2.450 de 24 de setembro de 1873, que sanciona que "... o Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros produtores e os de exportação..." (COLLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, p. 386), ou seja, os benefícios eram apenas para projetos que seguissem essa orientação.

A Defesa da Zona Privilegiada

Nos relatórios da Companhia Paulista aparecem consignados vários exemplos de como a companhia exerceu o direito de zona privilegiada. São comentadas solicitações de pequenos ramais a se entroncarem na linha da Paulista, geralmente aprovados, e outros que desviariam o fluxo de carga e passageiros para outras ferrovias. Esses últimos eram taxativamente negados.

Tal foi o caso de um projeto de lei apresentado na Assembleia Provincial, autorizando a construção de uma estrada de ferro, que, partido do Bethlem de Jundiáhy (Itatiba) fosse entroncar na linha da Companhia Inglesa ou outra. A diretoria da Companhia Paulista representou imediatamente em defesa dos direitos da companhia (REFCP 28.09.1872, p. 7).

Também apareceu outra proposta para ligar Bethlem de Jundiáhy à linha férrea. O Tenente-Coronel Bento José Alves Pereira & C. propunha-se a construir um "tram-way" entre a vila de Bethlem e a linha da Companhia Paulista, tendo consultado esta diretoria sobre possíveis objeções frente à condição 4º de seu contrato com a Província. Em 4 de junho, o Presidente da Província consultou a companhia sobre o requerimento, que os pretendentes dirigiram ao Governo Imperial pedindo privilégio para a construção daquele ramal. "A ambos respondeu-se que nem uma oposição fazia a Diretoria a esse projeto, contando que viesse o tramway entroncar na estação da Cachoeira, que foi feita por solicitações dos habitantes do Bethlem" (REFCP 28.09.1872, p. 9).

Em março de 1880, outros peticionários consultam a diretoria acerca da indenização exigida para que o ramal de Itatiba fosse diretamente à Jundiáhy, ao invés de Louveira, na linha da Paulista como era originalmente o plano, como forma de economizar mais de nove quilômetros de percurso (REFCP 29.08.1880, p. xxviii).

Diante disso, resolveu a Companhia Paulista construir dito ramal em bitola larga, para fazer valer seu privilégio de zona. O contrato com o governo foi assinado em 17 de março de 1881. Estudos foram realizados, a senda da ferrovia foi traçada, mas alegando chuvas intensas pediram extensão do prazo para a entrega das plantas.

Em 1883 foi realizada uma convocação extraordinária da Companhia Paulista para resolver sobre a construção do ramal de Louveira a Itatiba. Na assembleia anterior, de 28 de agosto de 1882, havia sido aprovada a interrupção dos trabalhos até ficar bem estudada a questão da bitola larga (prevista inicialmente) e novos estudos sobre a produção da região e se não seria melhor construir em bitola estreita. Novos estudos foram feitos e a indicação foi pela construção de uma ferrovia de bitola métrica, motivo da convocação extraordinária. A província já cobrava multa de cinco contos pelo atraso, recolhida em 22 de dezembro de 1882.

Aprovada a construção na assembleia de 14 de janeiro de 1883, remeteram pedido ao governo sobre a construção da estrada com bitola de 1 metro. Por determinação da assembleia, o setor técnico da companhia empreendeu novos estudos, com novos traçados para a possibilidade de uma linha de 1m e de uma de 0,60 m. Com a decisão da Assembleia Extraordinária pela bitola de 1 m, principiou-se a locação da linha (...).

Para aprovação do novo contrato, a província exigia duas condições: que os chefes de estação fossem também agentes do correio e que cobrassem os impostos de trânsito. Alegaram em contra, porém só foram atendidos na primeira condição. A diretoria continuou não querendo se sujeitar a cobrar os impostos, por diversas razões e também porque em nenhum outro contrato anterior entre a companhia e a província se exigiu isto como condição *sine qua non*. As cobranças eram feitas rotineiramente, porém sempre em acordo com o Tesouro Provincial. Exigir isto, apenas nos 19 km a construir, pareceu-lhes uma imposição infundada, tanto que no contrato a modificar tratava-se apenas da questão da bitola. A demora na resposta fez a companhia dar um prazo final, caso contrário teria que demitir o pessoal técnico. A assembleia de 22 de julho, deliberou que “em vista do procedimento do Governo Provincial, em relação ao contrato do ramal de Itatiba, exigindo, por parte da Companhia Paulista, a cobrança obrigatória dos impostos provinciais, abrisse ela mão desse compromisso” (REFCP 26.08.1883, p. 3-4). Passaram então a oferecer uma série de benefícios a quem encetasse a obra.

Em 1887, a Companhia Carris de Ferro Itatibense solicitou autorização ao governo para a construção de uma estrada de Itatiba a Jundiáhy o que foi considerado lesivo à Paulista, pois nesse caso desembocaria na Companhia Inglesa. Finalmente, essa companhia concordou em realizar o ramal até Louveira, com o que a Paulista cedeu seus direitos de zona. O contrato foi assinado em 05 de abril de 1887 e a ferrovia começou a funcionar em 1890.

Como se pode ver, se passaram vários anos para a implantação, devido à imposição do direito de zona, em prejuízo do público daquela localidade.

Outro exemplo semelhante foi o da Estrada para Bethlem do Descalvado. A Assembleia de Acionistas havia julgado inconveniente a construção de um ramal de bitola larga

do Porto Ferreira à Bethlem do Descalvado. Então, surgiu a ideia de uma linha tramway de bitola estreita, por parte de peticionários privados, que partindo de Rio Claro ou de outro ponto da linha da Paulista, fosse até a Bethlem do Descalvado com bitola de 0,60 a 0,75 m e sob a condição de não cobrarem frete de mais de onze léguas pela mercadorias, que transitarem por toda a linha tramway qualquer que fosse a extensão desta (REFCP 29.08.1880, p. xxii).

Após muitos cálculos técnicos do movimento da linha em questão e seu preço de construção, comparando a velocidade (nos trens expressos da Companhia Paulista a velocidade era de 45 quilômetros por hora incluindo paradas; no “tramway” não poderia exceder a 15 quilômetros por hora), resolvem que se ponto de partida do “tramway” fosse Rio Claro, defenderiam os interesses da zona privilegiada e utilizariam dos meios legais para impedir a construção. Caso fosse Porto Ferreira, apoiariam a iniciativa (REFCP 29.08.1880, p. xxi-xxviii).

Aqui também, podemos citar um projeto, que procurava ligar vias férreas da Mogiana e da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro. Informados pelo governo a respeito da intenção de ligar as duas estradas através de duas propostas, uma ligando as proximidades de Pindamonhangaba com Amparo, e outra das vizinhanças de S. José dos Campos com Amparo, a diretoria se posicionou em contrário. O memorial do engenheiro chefe sobre esse projeto foi muito elucidativo sobre os interesses em jogo.

Em primeiro lugar, afirmava que os projetos tinham por objetivo prejudicar os direitos das companhias Mogiana, Paulista e Inglesa, inutilizando parcialmente o trecho entre Jaguary e Campinas; e também o trecho entre Mogy-Mirim e Campinas. Afirmava o engenheiro:

É claro que para a Companhia Paulista, em qualquer tempo, será inconveniente a realização de tais projetos, que concorrerão para diminuição de boa parte de sua renda.

Referimo-nos principalmente ao trecho entre Campinas e Jundiahy, o mais suscetível de sofrer aquele efeito, por ser por ele que transita toda exportação e importação transportadas pela Companhia Mogyana, as quais procurarão daquela sorte desviar (REFCP 25.02.1883, p. 70).

O engenheiro seguia com sua argumentação:

Tem a Companhia Paulista em todos seus contratos estabelecida positivamente a garantia de renda de 7%.

Toda tendência, por conseguinte, para diminuição de sua renda deverá ser combatida eficazmente pelos poderes constituídos; de outro modo concorrerão eles para vexame daqueles que não poderão deixar de enviar suas cargas pela linha Paulista, sujeitos à tarifas, logo elevadas para preenchimento do dividendo de 7%, legalmente garantido a seus acionistas.

Aplica-se isto igualmente, e talvez com mais força à Companhia Inglesa, onde o Estado tem capitais, cujo reembolso deverá procurar fazer o mais breve possível.

Essa enorme concatenação de interesses, em que se acham as diversas Companhias de Estradas de Ferro da Província de S. Paulo, não pode de um

momento para outro ser destruída, sem grave prejuízo dos particulares e do próprio Estado.

Cumpra, por parte da administração haver o mais alto critério nas concessões de privilégio à estradas de ferro, de sorte a jamais haver choque de interesses e enfraquecimento de rendas em Companhias atualmente prósperas e nas quais acham-se empenhados tantos haveres (REFCP 25.02.1883, p. 70).

Prossegue o engenheiro, no que pode ser considerada uma pérola em defesa do sistema ferroviário implantado em São Paulo, e como tendo o mesmo sido implantado, quão difícil resultava modificá-lo. Lembramos aqui do processo espacial de inércia (CORRÊA, 2001a, p. 121-143).

Consideramos os projetos Alcanforado e Morton, que podem ser tidos por um só, tão semelhantes são, fortes atentados à constituição das Estradas de ferro da Província de S. Paulo.

As atuais linhas da província forma estabelecidas procurando os pontos em que se achavam os centros produtores assaz disseminados e de criação recente.

Resultou disso uma série de vias férreas mais ou menos embaraçando-se em seus interesses; os quais, garantidos legalmente, deverão perdurar longo tempo sob pena de falta por parte dos governos aos compromissos contraídos.

Prevalecem todas as razões possíveis para conservar-se esse estado atual: não procurar perturbá-lo deverá ser o fim dos governos, que se dedicam a verdadeira prosperidade do país. Precisa ele de vias de comunicação, não o negamos; devemos todos desejá-las; mas avançando para o interior, criando novos produtos e novas indústrias. Parece ser cedo fazer ligações de estradas de ferro com detrimento de outras tão eficazmente estabelecidas, das relações comerciais desde longa data contraídas... (REFCP 25.02.1883, p. 71).

Apesar desta defesa, em 1889 a Companhia Paulista solicitou autorização para a construção de nova estrada de ferro para Santos: “Ainda não teve solução o requerimento que fizemos ao governo imperial, pedindo o privilégio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de Louveira a Santos” (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tal pedido era devido ao estado de congestionamento crônico por que passava o porto de Santos naquela época.

Outro projeto interessante, prontamente desqualificado, foi o da construção de uma estrada circular: “Ao governo imperial bem como à assembleia provincial desta província, tem sido requerido o privilégio de uma estrada circular de Boituva a Santos, passando por Tietê, Piracicaba, Rio Claro, Araras e outros pontos servidos pelas nossas linhas” (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tendo sido a companhia convidada a se pronunciar, respondeu que era um projeto sem estudos. “Alega o pretendente que a concessão pedida não ofende direitos adquiridos pelas outras estradas da província, por que não corre paralela a nenhuma delas” (REFCP 27.10.1889, p. 24), esquecendo que além dessa condição ela não deve carregar nem descarregar passageiros ou mercadorias dentro das zonas das mesmas, recebendo frete ou passagem (REFCP 27.10.1889, p. 25).

Outro argumento para desqualificar o projeto foi que a nova linha devia seguir a Santos, mas não ao norte, “... percorrendo terrenos estéreis, e a tal ponto incultos...” (REFCP 27.10.1889, p. 26) e sim ao sul da linha inglesa, propiciando novo escoadouro

para as cargas também das estradas Ituana e Sorocabana. Deve correr então diretamente ao litoral e não circularmente.

Como se pode perceber por essas duas últimas propostas, o quão difícil se apresentava modificar um sistema, todo construído em uma lógica agro-exportadora de subserviência do país aos interesses de países estrangeiros.

Pequenos Ramais e Zona Privilegiada

Na medida em que nos aproximamos do final do período analisado, constata-se a adoção de novas estratégias de preservação da zona privilegiada por parte das companhias ferroviárias. Nesse sentido, uma proposta apresentada no relatório da Paulista de 25 de setembro de 1887 resume essa nova estratégia:

Em vossa última reunião aprovastes a seguinte proposta do acionista Dr. Caio Prado:

‘Proponho que a Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluvias fique autorizada a emitir ações para a construção, dentro de sua zona privilegiada, dos ramais de via férrea necessários para garantir a integridade do tráfego da mesma Companhia’ (REFCP 25.09.1887, p. 11).

Tal deliberação teve o efeito de promover uma grande movimentação quanto a essa sistemática:

Animada a vossa Diretoria de igual zelo para conservar ileso os nossos direitos de zona garantidos pelos contratos, logo em sua imediata conferência posterior à referida reunião, determinou mandar os nossos engenheiros fazerem as explorações e estudos convenientes para construção de um ramal de partindo do ponto mais apropriado de nossa linha fosse ter às proximidades da estação do Paraíso da linha Ytuana (REFCP 25.09.1887, p. 11-12).

Como se pode perceber, tal estratégia surgiu efeitos imediatos. Um exemplo de sua aplicação aparece já em 1888, quando aproveitando a possibilidade de construir ramais dentro da zona privilegiada, procederam-se estudos para prolongar o ramal de Emas, até o ponto mais conveniente do município de Santa Cruz das Palmeiras, tendo já levado esta sua resolução ao conhecimento do Governo:

A conveniência do novo ramal justifica-se pelo fato de se destinar ele a servir de escoadouro à importante produção do município de Santa Cruz avaliada em cerca de 300 mil arrobas de café, bem como à de grande parte do município de Santa Rita, zonas estas até agora tributárias da Mogyana. Os produtos de ambas, pela saída que em breve lhes proporcionará a Paulista, chegarão ao litoral com percurso menor do que o atual e sem necessidade de baldeação (REFCP 30.09.1888, p. 12).

No mesmo relatório, a diretoria tratava de reforçar esta estratégia: “No empenho de desenvolver quanto possível o tráfego da nossa estrada, também tem a Diretoria

promovido e auxiliado a formação de pequenas empresas, tendo por fim executar linhas econômicas, confluindo para a nossa, nas regiões a que não era conveniente levar a bitola larga” (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Este foi o caso do acordo de 14 de abril de 1888, com a Companhia Descalvadense, concedendo-lhe permissão para construir uma linha férrea de Belém do Descalvado ao bairro do Coqueirinho, em zona da Companhia (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Também respondendo ao pedido da Câmara Municipal de Santa Rita do Passa Quatro, solicitando o prolongamento, declarou a Diretoria estar disposta a conceder iguais favores em benefício de qualquer empresa similar ao tipo da Descalvadense (REFCP 30.09.1888, p. 13). Uma empresa foi constituída para essa ligação, chamava-se *Companhia Ramal Férreo de Santa Rita*, e nesse caso a diretoria da Companhia Paulista lhe dava garantias quanto a possíveis objeções da Mogiana (REFCP 31.03.1889, p. 13-25).

Em 1890 também foi realizada, a cessão de zona para o ramal das Cabras, em favor da Companhia Ramal Férreo Campineiro para a construção de uma linha de 60 cm de bitola de Campinas ao bairro das Cabras, com um ramal para o bairro de Santa Maria. Também em Campinas foi autorizada a Linha do funil, linha de 0,60 cm entre Campinas e o bairro do Funil (REFCP 26.04.1891).

Quanto ao ramal de Limeira a Piracicaba informava a diretoria que:

Foi ainda levada pelas considerações a pouco exaradas que deliberou a diretoria usar o direito de preferência que competia à Companhia para construir um ramal férreo de bitola larga, ligando a cidade de Limeira à de Piracicaba, para o que firmou com o governador do estado, em data de 18 de fevereiro último, o contrato constante das seguintes cláusulas... (REFCP 26.04.1891, p. 12).

Após a celebração do contrato com o governo do Estado em 18 de fevereiro de 1891, a diretoria contratou os estudos e projetos necessários, que foram aprovados em 5 de outubro de 1891 (REFCP 30.04.1892, p. 13-14).

Também citamos aqui pretensões diversas relatadas nos relatórios da Companhia Paulista: “Muitos tem sido ultimamente os pedidos de concessões de estradas de ferro na zona privilegiada da Companhia. (...) A Diretoria, tendo tido vista dos papéis, há prestado a respeito às necessárias informações, ao Governo, e espera que os direitos da Companhia serão [sic] respeitados” (REFCP 30.04.1892, p. 19-20).

Considerações Finais

Nesse pequeno trabalho procuramos demonstrar diversas situações de conflito ocorridos na implantação ferroviária da antiga Província, depois Estado de São Paulo. Tais conflitos puderam ocorrer devido a implantação de diversas companhias que competiam pelas cargas da zona cafeeira, particularmente as companhias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. Foi privilegiada a ótica da Companhia Paulista, mas confrontando, quando possível, com as posições dos outros atores envolvidos. Percebe-se uma defesa sem quartel das zonas privilegiadas, o que de certa forma engessou a estrutura criada, inviabilizando a construção de linhas de interligação regional, contribuindo para a

Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo
inviabilização posterior do setor ferroviário, quando as dinâmicas que lhe deram origem, ligadas à exportação de café, cessaram, sendo substituídas por outras, ocasionando o abandono progressivo das ferrovias.

Referências Bibliográficas

ARRIGHI, G.; SILVER, B. J. *Caos e governabilidade no moderno sistema mundial*. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora UFRJ, 2001.

Collecção das Leis do Império do Brasil de 1873. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873. Tomo XXXII, parte I. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 02.nov. 2007.

CORRÊA, R. L. Corporação e espaço – uma nota. In: _____. *Trajelórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. 2ª. Ed. p. 213-233.

_____. Processos espaciais e a cidade. In: _____. *Trajelórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. 2ª. Ed. p. 121-143.111

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Ituana (REFCI) de 09.04.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 29.01.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.07.1871.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 28.09.1872.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 24.08.1873.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 29.08.1880.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 26.08.1883.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 25.02.1883.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 25.09.1887.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.09.1888.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 31.03.1889.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 27.10.1889.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 26.04.1891.

Silva, M. W.

Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista (REFCP) de 30.04.1892.

SILVA, M. W. *A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892*. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós- Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

Recebido em: 17/07/2012

Aceito em: 28/12/2012

¹ Apesar de não ser exata, geograficamente, esta era a denominação utilizada para nomear a região de expansão cafeeira em São Paulo na segunda metade do século XIX.

² Tais companhias tinham nomes oficiais que foram sendo alterados com o passar do tempo. Aqui preferimos adotar o nome simplificado pelo qual eram conhecidas.

³ Tese intitulada "A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892", defendida em março de 2008 junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro/RJ.