



História Unisinos

ISSN: 2236-1782

periodicos@unisinos.br

Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Brasil

Martins da Silva, Henry Marcelo
Nos trilhos do capital: “engenheiros industriais” e ferrovias em São Paulo no início do século XX
História Unisinos, vol. 22, núm. 4, 2018, Novembro-, pp. 547-565
Universidade do Vale do Rio dos Sinos
Brasil

DOI: <https://doi.org/10.4013/htu.2018.224.04>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=579862720005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

Nos trilhos do capital: “engenheiros industriais” e ferrovias em São Paulo no início do século XX

On the rails of capital: “Industrial engineers” and railways in São Paulo at the beginning of the 20th century

Henry Marcelo Martins da Silva¹

henrymmsilva@gmail.com

Resumo: Esta pesquisa busca compreender a ação de um grupo de “engenheiros industriais” de São Paulo no início do século XX, num contexto de intensas transformações promovidas pela inserção do Estado no complexo cafeeiro. Aproveitando o momento de expansão da economia, de urbanização e desenvolvimento dos serviços públicos bem como do crescimento do mercado de capitais, um grupo de “industrialistas”, capitaneados pelo engenheiro Álvaro de Menezes, empreende coletivamente uma série de investimentos e negócios que culminam, em fins da primeira década do século passado, com o controle de quatro companhias ferroviárias paulistas: a *E.F. Araraquara*, a *E.F. Dourado*, a *E.F. São Paulo-Goyaz* e a *E.F. Pitangueiras*. De posse da maioria das ações e senhores dos destinos das empresas, articulam empréstimos de grande monta no país e no exterior, gerando um déficit deixado para os acionistas e fornecedores que culminou na falência das quatro companhias em 1914. A partir de fontes tais como os *Relatórios de Exercícios* das ferrovias e diversos jornais do período, a pesquisa pretende compreender as condições que permitiram a ação daquele grupo no controle das ferrovias, além de identificar as estratégias do grupo dos *engenheiros industriais*, que, especialistas nas obras da grande empresa de serviços públicos, atuavam de maneira agressiva para garantir benefícios privados.

Palavras-chave: engenheiros, urbanização, ferrovias, mercado de capitais.

Abstract: This research seeks to understand the action of a group of “industrial engineers” of São Paulo at the beginning of the 20th century, in a context of intense transformations promoted by the insertion of the State in the coffee complex. Taking advantage of the moment of expansion of the economy, of urbanization and development of public services and growth of the capital market, a group of “industrialists”, headed by the engineer Álvaro de Menezes, collectively undertook a series of investments and businesses that culminated, at the end of the first decade of the last century, with the control of four São Paulo railway companies: the *E.F. Araraquara*, the *E.F. Dourado*, the *E.F. São Paulo-Goyaz* and the *E.F. Pitangueiras*. Owners of the majority of the shares and lords of the destinies of the companies, they articulated large loans in the country and abroad, generating a deficit left for shareholders and suppliers that culminated in the bankruptcy of the four companies in 1914. From sources such as Annual Reports of the railways and several newspapers of the period, the research intends to understand the conditions that allowed the group’s actions in the control of the railroads, besides identifying the strategies of the group of “industrial engineers” who, as specialists in the works of the big company of public services, acted aggressively to secure private benefits.

Keywords: engineers, urbanization, railways, capital market.

¹ Pós-Doutor em História pela Universidade Estadual Paulista. Líder do Grupo de Pesquisa “História, Cultura e Sociedade” (CNPq/UFMS). Professor da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Av. Márcio Lima Nantes, s/n, Vila da Barra, 79400-000, Coxim, MS, Brasil.

Introdução

A primeira semana de março de 1914 foi de grande agitação no mercado de capitais paulista; num prazo de dois dias, os juízes das 1^a. e 2^a. varas comerciais de São Paulo decretaram as falências de quatro companhias ferroviárias do Estado: a E.F. Araraquara, E.F. Dourado, E.F. São Paulo-Goyaz e E.F. Pitangueiras. Os processos tinham em comum muito mais do que a proximidade das datas; as ferrovias eram administradas e tinham como presidente o conhecido engenheiro, professor da Escola Politécnica de São Paulo, Álvaro de Menezes, responsável direto, conforme apontavam os relatórios dos síndicos, pela “administração criminosa” que levou as companhias ao estado de calamidade financeira em que se encontravam.

Além disso, articulados em torno de Menezes como acionistas e diretores das quatro companhias, percebe-se a existência de um grupo formado em grande medida por engenheiros que atuavam como *industriais*, investindo especialmente em empresas de serviços públicos e em títulos no mercado financeiro. Os engenheiros João Duarte Junior, Luiz dos Santos Dumont, Luiz Antônio Teixeira Leite, Florisbelo Leivas, além do advogado e senador Ignácio de Mendonça Uchôa, adquiriram grandes quantidades de ações das companhias ferroviárias, ocupando cargos estratégicos nas Diretorias e Conselhos Fiscais, e atuaram para garantir a liberdade de Menezes, como diretor-presidente, para a aquisição de vultosos empréstimos no país e no exterior, principais responsáveis pela quebra das empresas.

As condições que permitiram a atuação do grupo no controle das ferrovias foram dadas pelo contexto da economia paulista na passagem do século XIX ao XX; o desenvolvimento do complexo cafeeiro promoveu, dentre outros fatores, o rápido crescimento da população do Estado, engendrando um intenso processo de urbanização e desenvolvimento dos serviços públicos (Saes, 1986), situação que favorecia em grande medida a atuação dos engenheiros, que constituíam, na esfera pública e privada, parte significativa dos profissionais diplomados do período (Kawamura, 1981, p. 11).

Além disso, o crescimento do mercado de capitais promoveu um *boom* na Bolsa de Valores paulista; o aumento do número de investidores foi acompanhado por um movimento de diversificação de oportunidades, representadas em sua maioria pelos títulos públicos, ações e debêntures de empresas (Hanley, 2001). Naquele contexto, tinham destaque as companhias ferroviárias, ao lado dos bancos, como os investimentos mais seguros e de maior retorno financeiro; no entanto, verifica-se a existência de uma diversidade de empresas, especialmente ligadas

Os serviços públicos, em especial as companhias ferroviárias, constituíram espaços de atuação de diversos segmentos da sociedade; destes, interessa para a presente pesquisa o grupo dos engenheiros empresários ou *engenheiros industriais*. Com o conhecimento necessário para apostar em negócios lucrativos, aqueles profissionais atuaram de forma intensa, especialmente entre o fim do século XIX e início do XX, sendo responsáveis por grande parte das especulações e fraudes que marcaram a economia paulista naquele início de século.

Uma análise mais detalhada das articulações do grupo de *industriais* que controlava as ferrovias paulistas revela uma série de investimentos em conjunto, capitaneados por Álvaro de Menezes, atuante engenheiro reconhecido por trabalhos em São Paulo e em importantes cidades do país. Sua trajetória, marcada pela atuação na implementação de serviços de saneamento e pela participação em diversas empresas de serviços públicos, indica o padrão de atuação daqueles profissionais, servindo como fio condutor na compreensão do processo que levou o grupo a controlar os destinos de quatro companhias ferroviárias do estado, bem como das negociatas que levaram as empresas à falência.

Entre o público e o privado: engenharia e infraestrutura urbana em São Paulo

Em fins do século XIX, a engenharia civil encontrava-se em um momento de grande expansão, vinculada às intensas transformações vivenciadas pelo país a partir da reestruturação das condições produtivas ligadas ao desenvolvimento do complexo exportador cafeeiro. Tal processo se efetivava no âmbito urbano, com os serviços de locomoção, calçamento, saneamento, gás e abastecimento de água, e também nas áreas rurais, com a construção das estradas de ferro e das linhas telegráficas que as acompanhavam (Kawamura, 1981, p. 10).

Como explica Marinho, aquela conjuntura guardava relação direta com a expansão capitalista e as concepções ideológicas de progresso, técnica e competência, que demandavam a formação de agentes técnico-científicos condicionados às funções mais complexas e, dessa maneira, dotados de capacidade para a execução e direção de atividades vinculadas ao desenvolvimento econômico (Marinho, 2002, p. 120).

Em São Paulo, o marco prático e simbólico daquele contexto é a criação da *Escola Politécnica*, em 1894; diferentemente das duas mais antigas instituições técnicas

do Brasil, a Real Academia Militar, no Rio de Janeiro, de 1810, e a Escola de Minas de Ouro Preto, de 1876, a escola paulista nasce em ambiente federativo, respondendo a interesses regionais (Sávio, 2013, p. 1.316). Para Nagamini, o aparecimento dessas instituições atendia às necessidades geradas pelo processo de modernização da infraestrutura no Brasil, como a criação de portos, ferrovias, melhorias nos serviços nas grandes cidades do país, como São Paulo e Rio de Janeiro, demandando a formação de um corpo de engenheiros para abastecer um mercado de trabalho que se ampliava a cada dia (Nagamini, 2004, p. 196-197).

Aquele contexto marca a trajetória dos elementos do grupo de engenheiros que toma o controle das companhias ferroviárias; oriundos em sua maioria da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, e com experiência em diversas atividades nos setores público e privado, tais indivíduos se consolidaram ao longo do tempo como *industriais*, investindo em uma gama variada de empreendimentos, ligados especialmente ao setor de serviços públicos em São Paulo.

Nozoe explica que, após a descentralização administrativa iniciada com o regime republicano, ocorreu em São Paulo um aumento extraordinário das receitas, promovido especialmente pelo aumento da quantidade de café exportado, bem como do aumento do preço médio pago pela saca no mercado internacional; segundo o autor, a receita estadual, que não ultrapassava 9.100 contos de réis em 1891, alcançou 388.100 contos em 1892 (Nozoe, 1984, p. 18). O incremento das receitas refletiu-se em grande medida na amplitude das obras públicas empreendidas pelo governo, que incluíam uma ampla gama de intervenções urbanas na capital e no interior, processo que se consolidou a partir da criação, em 1889, da Superintendência de Obras Públicas (SOP); naquele ano, o governo Prudente de Moraes promoveu a reorganização da repartição responsável pelas obras públicas no Estado, processo deixado a cargo do engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza, que se torna, a partir do ano seguinte, diretor da nova repartição (Bernardini, 2007, p. 78).

Naquele processo, São Paulo passa a oferecer um amplo campo de oportunidades, sendo destino de grande parte dos engenheiros formados no país naquele período; além disso, o trabalho na SOP passa a ser a porta de entrada do mercado de trabalho para uma grande quantidade de profissionais, como se dera com os elementos do grupo que controlaria futuramente as estradas de ferro.

Trabalharam na SOP, em fins do século XIX e início do século XX, os engenheiros Álvaro de Menezes, Florisbelo Leivas, João Duarte Junior e Luiz Antônio Teixeira Leite, futuros acionistas e diretores da E.F. Araraquara, e Flávio de Mendonça Uchôa, irmão de Ignácio de Mendonça Uchôa, acionista e diretor das companhias E.F. Araraquara e E.F. São Paulo-Goyaz.

Ambos compartilharam o mesmo ambiente de formação na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, meio de onde sairia também Luiz dos Santos Dumont, outro engenheiro que acompanhava Menezes como acionista e diretor das companhias E.F. Araraquara e E.F. São Paulo-Goyaz.

Formado em 1888 na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, e após um curto período de trabalho na Estrada de Ferro Bagé a Uruguaiana (*A Gazeta de Notícias*, 1888, p. 1), Álvaro de Menezes passa a integrar o rol de funcionários da Secretaria de Obras Públicas (SOP) em 1891 (*O Estado de São Paulo*, 1891, p. 1), atividade em que logo teve destaque, com trabalhos e estudos acerca dos mananciais de abastecimento da capital. Em 1895, devido à sua atuação na SOP e provavelmente às relações pessoais que cultivou desde o período de estudos no Rio de Janeiro, Menezes é nomeado lente da “Escola Polytechnica” de São Paulo (*Correio Paulistano*, 1895, p. 1), dando início a uma nova fase de sua trajetória profissional; pedindo exoneração de seu cargo no “Departamento de Aguas e Exgottos”, começa a participar das concorrências públicas para serviços de construção e reformas urbanas.

A experiência na Superintendência de Obras aproximou Menezes dos negócios e oportunidades relativos à construção urbana, especialmente as obras de saneamento e abastecimento, uma vez que neste segmento concentrava-se a maior parte dos investimentos da “Secretaria da Agricultura e Obras Públicas” no período; conforme aponta Bernardini, ao analisar os recursos destinados à saúde pública no início da República, a atenção às obras de saneamento constituía uma prioridade da pasta até o início do século XX, momento a partir do qual os principais investimentos se direcionam ao setor de viação pública (Bernardini, 2007, p. 108).

O caminho trilhado por Menezes foi seguido pelos outros elementos do grupo de engenheiros, mostrando um perfil de atuação daqueles profissionais no período; excetuando-se Luiz dos Santos Dumont, abastado fazendeiro ligado a importantes famílias paulistas, todos os demais elementos do grupo que controlaria futuramente as ferrovias tiveram sua trajetória marcada pelo trabalho inicial como funcionários da SOP, e a posterior dedicação às empreitadas de obras públicas.

Naquele contexto, são constantes as referências aos indivíduos do *grupo de engenheiros*, como empreiteiro em diversas concorrências e serviços, especialmente de saneamento, na capital e interior do Estado, como são exemplos os trabalhos de Menezes nos serviços de assentamento da linha adutora do reservatório do Cambucy em 1898 (*O Estado de São Paulo*, 1898a, p. 2), as obras de captação de água no córrego Engordador na serra da Cantareira (*Correio Paulistano*, 1898a, p. 1), a participação nas concorrências da Comissão de Saneamento para a construção

dos canais 7 e 8 do rio Tietê (*Correio Paulistano*, 1897, p. 1) e as obras da cadeia de São Carlos do Pinhal (*Correio Paulistano*, 1898b, p. 2).

A incursão ao interior permitiu a Menezes o contato com a realidade sanitária das cidades do sertão paulista, uma vez que naquele período São Carlos do Pinhal passava por uma epidemia de febre amarela, sendo necessário o pedido à “Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas” da prorrogação do prazo de entrega das obras (*O Estado de São Paulo*, 1898b, p. 1). Naquele contexto, viu Menezes uma interessante oportunidade de trabalho, acertando com a administração municipal um estudo sobre as obras de serviços de água e esgotos com uma proposta que seria “vantajosa à Câmara” (*O Estado de São Paulo*, 1899a, p. 1). O contrato, assinado em janeiro do ano seguinte (*O Estado de São Paulo*, 1900, p. 1), foi o primeiro de uma série de outros articulados pelo engenheiro em cidades do interior paulista.

Investindo nos negócios ligados ao processo de construção do urbano, Menezes elabora projetos de saneamento e melhoramentos para diversas cidades do Estado, como são exemplos o de construção da rede de esgotos apresentado à Câmara Municipal de Taubaté em 1901 (*O Estado de São Paulo*, 1901a, p. 1), ou o contrato, assinado no mesmo ano, entre o engenheiro e a municipalidade de Guaratinguetá para serviços de iluminação elétrica e construção da rede de esgotos (*O Estado de São Paulo*, 1901b, p. 1).

Os jornais divulgavam efusivamente as propostas de melhorias urbanas, que significavam muito mais do que os serviços de saneamento, abastecimento e iluminação que logo serviriam às populações do interior; naquele momento, as reformas eram comemoradas como símbolos do progresso. Deste modo, eram constantes nos jornais as notícias sobre as propostas e contratos de serviços de melhoramentos das crescentes urbes paulistas, revelando uma intensa atuação de Álvaro de Menezes na execução de obras em cidades do interior, como a execução dos serviços de instalação de luz elétrica em Lorena (*O Estado de São Paulo*, 1902a, p. 3), o contrato com São José do Rio Pardo para os serviços de águas e esgotos (*Correio Paulistano*, 1902a, p. 1), acontecendo o mesmo com Casa Branca (*O Estado de São Paulo*, 1902b, p. 1), São Simão (*O Estado de São Paulo*, 1903f, p. 2) e Jundiaí (*Correio Paulistano*, 1904d, p. 4).

Em agosto de 1903, o secretário da Agricultura envia à secretaria da Câmara dos Deputados propostas

de saneamento da capital e interior, e, entre as propostas, está o grandioso projeto “Saneamento do Estado de São Paulo”, de Álvaro de Menezes e Joseph Levi Frères & Cia, para saneamento de 70 cidades no interior (*Correio Paulistano*, 1903a, p. 2). O projeto, amplamente divulgado pelos jornais do período, ganhou o apoio de diversas municipalidades do interior do Estado, como Dois Córregos, São Paulo dos Agudos, Franca, Mogi-Guassú, Nuporanga e Bebedouro, que enviaram ofícios à Secretaria de Agricultura pedindo ser considerada a proposta de saneamento de Álvaro de Menezes e J. Levi Frères (*Correio Paulistano*, 1903b, p. 1; *Correio Paulistano*, 1903c, p. 1; *O Estado de São Paulo*, 1903d, p. 2; *Correio Paulistano*, 1903d, p. 2).

A grande proposta não foi implementada pelo governo, uma vez que naquele momento eram outras as prioridades da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas; conforme aponta Bernardini, a partir de 1904, após um período de financiamento e auxílio a cidades do interior em suas obras de saneamento, passa a secretaria a dificultar a realização dos empréstimos às municipalidades, que, “desencorajadas de se aventurar pelas novas regras impostas pelo Estado”, passaram “a cuidar, elas mesmas, da instalação da infraestrutura sanitária” (Bernardini, 2007, p. 449).

Naquele contexto, tendo em vista a diminuição dos recursos advindos do governo estadual, as municipalidades buscaram outras formas de financiamento dos serviços urbanos, recorrendo ao lançamento, no mercado, de títulos da dívida pública; o lançamento de empréstimos em debêntures das Câmaras Municipais tornou-se comum, constituindo significativo setor do mercado de capitais de São Paulo no início do século passado (Hanley, 2001).

Em junho de 1911, no movimento da bolsa publicado na “Secção Commercial” do *Correio Paulistano*, havia, no segmento de fundos públicos, uma grande quantidade de títulos emitidos pelas Câmaras Municipais; dentre as 48 cidades listadas na oferta de papéis, destacavam-se a capital, Campinas, São José dos Campos, Pirassununga, Ribeirão Preto e São Carlos (*Correio Paulistano*, 1911a, p. 5), várias delas com projetos de melhoramentos urbanos a cargo de Menezes².

Em 1904, a carreira de Menezes como profissional ligado às reformas sanitárias apresentava um salto considerável; em negociações amplamente noticiadas pela imprensa, o engenheiro amplia seu raio de ação, ultrapassando as fronteiras paulistas e assumindo os serviços

² O intenso movimento do mercado de títulos públicos pode ser verificado a partir dos negócios oferecidos pelo conhecido corretor oficial Leônidas Moreira; seu escritório, provavelmente o mais conhecido da capital, era responsável pelo lançamento na praça de uma diversidade de títulos, dentre os quais se destacam as debêntures de empréstimos às municipalidades. Em 1912, em propaganda de uma página na “Secção Commercial” do *O Estado de São Paulo*, o corretor apresenta os títulos lançados até aquela data, relacionando, além das debêntures de diversas companhias, letras de 46 Câmaras Municipais que somadas alcançavam o montante de 41.663 contos de réis (*O Estado de São Paulo*, 1912c, p. 27).

de instalação de água e esgotos das cidades de São Luiz (MA)³ e Curitiba (PR) (*O Estado de São Paulo*, 1904b, p. 2). No contrato com o governo paranaense, que despertou mais atenção por parte da imprensa, Menezes assumira, juntamente com o engenheiro Octaviano Machado, os serviços de saneamento de Curitiba, com adiantamento de 6.000:000\$000 (*O Estado de São Paulo*, 1904a, p. 2); o estado contaria com recursos conseguidos com empréstimo contraído no estrangeiro, negócio realizado com intermediação de Menezes, que foi pessoalmente à Europa, como representante do governo paranaense, fiscalizar a transação⁴.

A experiência adquirida nas tratativas do empréstimo paranaense ao que parece elevou as expectativas e os patamares dos negócios a que se dedicava o ilustre engenheiro; além de cultivar relações com diversos banqueiros estrangeiros, Menezes tomou contato com o funcionamento do mercado de capitais europeu, bem mais robusto que o brasileiro. O acesso àquele mercado, e às grandes quantidades de capital a juros consideravelmente mais baixos do que os praticados no Brasil, era reservado aos negócios estatais e às grandes companhias, especialmente ferrovias e aquelas ligadas aos serviços públicos (Saes, 1986). Deste modo, buscou Menezes investir em empreendimentos que alcançassem aquela importante fonte de financiamento, caminho trilhado por uma diversidade impressionante de negócios até o momento de controle das companhias ferroviárias.

Engenheiro do mercado: Álvaro de Menezes e a figura do “industrial”

Ao lado das empreitadas públicas e dos serviços de saneamento das cidades do interior paulista, Menezes passa a diversificar suas atividades, atuando como *industrial*, elemento conhecido à época por criar ou apoiar as iniciativas ligadas à indústria e aos serviços públicos, atuando também no mercado financeiro.

A figura do *industrial* era conhecida por ser um importante elemento que impulsionava o desenvolvimento econômico; tais indivíduos, ao investirem nas mais diversas atividades ligadas à indústria e ao setor de serviços públicos, atuavam comumente como especuladores, criando empresas economicamente inviáveis, que lançavam títulos de dívidas na praça, causando prejuízo a centenas de investidores. Tais práticas foram largamente utilizadas por Menezes ao longo do tempo⁵.

Dedicando-se intensamente à atividade de *industrial*, o engenheiro desenhou uma gama variada de empreendimentos, atuando no mercado de capitais, investindo em títulos de companhias (*Correio Paulistano*, 1904a, p. 5) e atuando também como capitalista⁶; em 1905, encontramos Menezes como acionista e diretor da “Companhia Melhoramentos de São Paulo”, empresa fundada em 1903, na capital federal, mas que transferira sua sede para São Paulo ainda no primeiro ano de atividades. Com fábrica em Caieiras, suas atividades principais eram a extração de cal, a fabricação de papel, pedreiras e cerâmica (*O Estado de São Paulo*, 1905a, p. 3; 1906d, p. 6).

Em janeiro de 1906, Menezes assume as obras do calçamento de Ribeirão Preto, em substituição ao engenheiro Flávio Santos Dumont, irmão de Luiz Santos Dumont, seu sócio em diversos negócios no período, inclusive no plano de controle das companhias ferroviárias (*Correio Paulistano*, 1906a, p. 3). Dois meses depois, reforçando sua atuação naquela importante cidade, torna-se sócio comanditário da empresa de construção “Jefferson Barreto & Comp.” (*O Estado de São Paulo*, 1906b, p. 3), negócio em que contava com a parceria do engenheiro Flávio Uchôa, seu antigo colega de trabalho na SOP, e que era irmão de Ignácio de Mendonça Uchôa, sócio de Menezes em diversos negócios e, assim como Luiz dos Santos Dumont, acionista e diretor das companhias falidas.

Naquele ano, notícias de São Carlos do Pinhal indicam os contornos e os alcances dos negócios de Menezes; em fins de maio, no *O Estado de São Paulo*, é publicada a informação de que a Câmara Municipal aprovara empréstimo, por intermédio de Menezes, no valor

³ Após uma grave crise sanitária, o governo maranhense decidira investir na melhoria dos serviços de saneamento e abastecimento de água, para o qual aprova, em 1904, a abertura de crédito suplementar de 20.000\$000; os trabalhos de estudo e elaboração do projeto, a cargo do engenheiro Álvaro de Menezes, consumiriam ainda mais 35.000\$000, oriundos de outro crédito aberto pelo governo no início do ano seguinte, sendo finalizados em abril de 1907 (Palhano, 2017, p. 216-219).

⁴ Em meados de 1905, em viagem amplamente anunciada na imprensa do Rio de Janeiro e São Paulo, Menezes vai a Paris como representante do Estado do Paraná, para intermediar um empréstimo junto a banqueiros franceses, e o lançamento naquela praça de títulos no valor de 800.000 libras esterlinas (*O Estado de São Paulo*, 1905b, p. 2; *Jornal do Commercio* [RJ], 1905, p. 1).

⁵ Tal situação era favorecida pelas condições criadas pela legislação relativa às empresas do tipo *sociedade anônima*; como explica Levy, na década de 1890, uma nova legislação promove um contexto favorável ao surgimento de novas companhias no país; o Governo Provisório da República, com Rui Barbosa no Ministério da Fazenda, sancionou o Decreto nº. 164, de 04/11/1890, que reformulou a regulamentação sobre as sociedades anônimas. A nova regulamentação previa que, para serem registradas na Junta Comercial, as novas companhias não precisariam mais da aprovação governamental, devendo apenas apresentar os estatutos, devidamente aprovados pela assembleia de acionistas. Além disso, ao contrário do que previa a legislação anterior, limitava-se a responsabilidade do cedente das ações, restringida para os atos ocorridos apenas durante o período em que fora acionista, atribuindo à Assembleia Geral a faculdade de excluir a responsabilidade dos administradores pela aprovação de suas contas. Por fim, a nova legislação reduziu para 10% o depósito do capital autorizado da empresa para que a sociedade fosse considerada constituída e suas ações pudessem ser negociadas (Levy, 1994, p. 127-128).

⁶ Em 1899, Menezes é incluído no orçamento de imposto para capitalistas da prefeitura de São Paulo (*Correio Paulistano*, 1899b, p. 3-4); no início de 1907, no Edital da Recebedoria de Rendas da capital para o pagamento de imposto sobre o capital particular empregado em empréstimo, Álvaro de Menezes é listado entre os 40 maiores pagadores entre os capitalistas daquele ano, com 1.045\$100 devidos aos cofres do estado (*Correio Paulistano*, 1907a, p. 3).

de 700:000\$000 e com juros de 10% ao ano, para resgate das dívidas do município (*O Estado de São Paulo*, 1906c, p. 2). O negócio acontecera, no entanto, com condições mais vantajosas ao engenheiro, que fora responsável pela comercialização das letras, sendo lançado no valor de 440:000\$000 e pagando juros de 12% ao ano (*Correio Paulistano*, 1907b, p. 3). Ao longo do tempo, seriam comuns as notícias de empréstimos municipais ligados a Menezes, como são exemplos os da Câmaras Municipais de Bariri (*O Estado de São Paulo*, 1912d, p. 8) e Taquaritinga (*O Estado de São Paulo*, 1913a, p. 5).

Ainda em 1906, Menezes dá início a um considerável empreendimento, ao assinar com o governo de Minas Gerais um contrato para o saneamento e revitalização da estação termal de Poços de Caldas (MG); em substituição ao antigo contrato de exploração, o engenheiro organiza a “Companhia Thermal de Poços de Caldas”, com sede em São Paulo, responsável pelo empreendimento. A proposta, entregue por Menezes em comentada reunião com o presidente do Estado de Minas Gerais, Francisco Salles, abarcava uma série de melhoramentos na estância, destacando-se os serviços de águas e esgotos, a macadamezação das ruas, a construção de uma escola e do prédio da Prefeitura, um campo de futebol, um teatro e um “Grande Hotel das Thermas”, com 170 metros de fachada e 110 de fundo, com 300 quartos e 100 banheiros (*O Estado de São Paulo*, 1906a, p. 1).

Constituída em maio de 1906 (*O Estado de São Paulo*, 1906e, p. 1), a “Companhia Thermal de Poços de Caldas” inicia imediatamente os trabalhos, que eram fiscalizados de perto pelo famoso engenheiro, tratado como “*o yankee brasileiro*”, em visitas sempre divulgadas pela imprensa:

Os trabalhos a cargo da Companhia Thermal de Poços prosseguem com actividade, destacando-se dentre todos os serviços de agua e exgottos. O Sr. Dr. Alvaro de Menezes, o yankee brasileiro, visitou os serviços em andamento, durante dias da semana passada, regressando logo depois a São Paulo. S. exa. Veio marcar uma nova era a esta estação balnearia, onde seu ilustre nome ficara perpetuado; tão radical é a transformação que essa poderosa iniciativa imprimiu a vida desta localidade (O Estado de São Paulo, 1906f, p. 2).

A trajetória da “Cia Thermal” indica o perfil dos investimentos empreendidos pelos engenhos industriais; fundada em 11 de maio de 1906, decide, ainda em fins do mês, contrair um empréstimo para a sequência das atividades. Na Assembleia Geral de 28 de maio, e tendo em vista os argumentos do presidente da companhia, Álvaro de Menezes, foi aprovada pelos acionistas a autorização à



Figura 1. Propaganda Companhia Thermal de Poços de Caldas.
Figure 1. Advertising of Companhia Thermal de Poços de Caldas.

Fonte: *Correio Paulistano* (1906c, p. 8).

Diretoria para uma emissão pública de 15.000 obrigações ao portador (debêntures) no valor total de 1.500:000\$000, a juros de 10% ao ano. Dentre os acionistas, destaca-se a presença de João Duarte Júnior, engenheiro professor da Escola Politécnica de São Paulo, que trabalhara com Menezes na SOP, e que também atuaria no plano de controle das companhias ferroviárias, tornando-se acionista e diretor da E.F. Araraquara (*Correio Paulistano*, 1906b, p. 5).

A grandiosidade dos investimentos e a esperada lucratividade do negócio gabaritaram Menezes a buscar o tão almejado mercado de capitais europeu; ainda em novembro, com sete meses de vida, notícia do *Correio Paulistano* dava conta de que a “Cia Thermal” estudava uma proposta de investidores franceses para o adiantamento de capitais destinados à execução dos serviços de melhoramentos (*Correio Paulistano*, 1906d, p. 4). No entanto, com a crescente necessidade de capitais para a execução das obras, e a demora nas articulações com investidores estrangeiros, a companhia busca resolver a situação no mercado interno; em dezembro de 1907, em assembleia extraordinária que tinha por objetivo a recomposição da Diretoria e a aprovação de novo estatuto, os acionistas aprovam o aumento do capital social da companhia, de 1.500:000\$000 para 2.000:000\$000, além de aprovarem a emissão de um novo empréstimo, em obrigações ao portador (debêntures), no valor de até 2.000:000\$000, para resgate dos títulos emitidos anteriormente e investimento nas obras em Poços de Caldas (*O Estado de São Paulo*, 1907, p. 4).

Naquele contexto, novamente a imprensa especulava sobre os contatos de Menezes com investidores europeus, provavelmente a forma mais segura de manter os grandiosos empreendimentos que geria; em meados de 1908, notícias em diversos jornais davam conta de que Álvaro de Menezes intermediava com um “syndicato europeu” o investimento em linhas férreas no Brasil, bem como do saneamento e embelezamento de cidades. O engenheiro já agendara viagem à Europa para apresentar

Quadro 1. Negócios e empreendimentos de Álvaro de Menezes.

Chart 1. Business and enterprises of Álvaro de Menezes.

Serviços de melhoramentos urbanos		Negociação de títulos da dívida pública		Empresas e companhias S.A.		Ferrovias	
1900	Serviços água e esgotos São Carlos do Pinhal (SP)	1906	Negociação de títulos de empréstimo do município de São Carlos do Pinhal (SP)	1905	Companhia Melhoramentos de São Paulo – Caieiras (SP)	1909	E.F. Araraquara
1901	Serviços de iluminação elétrica e construção da rede de esgotos em Guaratinguetá (SP)	1912	Negociação de títulos de empréstimo do município de Bariri (SP)	1906	Jefferson Barreto & Comp. – Ribeirão Preto (SP)	1911	E.F. Pitangueiras
1902	Serviços de iluminação elétrica em Lorena (SP)	1913	Negociação de títulos de empréstimo do município de Taquaritinga (SP)	1906	Companhia Thermal de Poços de Caldas – Poços de Caldas (MG)	1911	E.F. São Paulo-Goyáz
1902	Serviços de água e esgotos em São José do Rio Pardo (SP)			1910	Companhia de Melhoramentos São João - São João da Boa Vista (SP)	1913	E.F. Dourado
1902	Serviços de água e esgotos de Casa Branca (SP)			1911	Sociedade de Seguros Aliança do Sul – São Paulo (SP)		
1904	Serviços de água e esgotos em Curitiba (PR)			1912	Empreza Autoviária Paulista – São Paulo (SP)		
1904	Serviços de Saneamento em São Luis (MA)						
1906	Obras de calçamento em Ribeirão Preto (SP)						

aos investidores “informações detalhadas sobre as municipalidades, bem como das empresas que atuam naquele segmento no país” (*Correio Paulistano*, 1908b, p. 3; *Jornal do Brasil*, 1908, p. 6).

Sob a administração de Menezes, a *Cia Thermal* recorreria a mais um lançamento de debêntures para manter suas atividades; o novo empréstimo, lançado à praça em 1910, destinava-se ao resgate do passivo e investimento nas obras, que estavam praticamente paralisadas, motivando diversas críticas à companhia. As dificuldades do empreendimento revelam-se enormes, e a empresa troca de mãos em 1912, quando os direitos de exploração das

água termais são adquiridos pela “Cia de Melhoramentos de Poços de Caldas” pela quantia de 3.000:000\$000 (*Correio Paulistano*, 1912b, p. 3), mesmo valor da dívida contraída com o lançamento de dois anos antes; em junho do ano seguinte, a “Cia Thermal” anuncia o resgate, por intermédio do *London and Brazilian Bank*, da totalidade dos títulos do empréstimo (*Correio Paulistano*, 1913b, p. 7), dando fim às atividades da empresa criada por Menezes apenas seis anos antes.

O curto período de vida da companhia não era novidade naquele período, sendo comuns os empreendimentos de duração efêmera, especialmente pela ação

dos conhecidos *industriais*; a criação e o precoce endividamento de empresas que se demonstram economicamente inviáveis era prática costumeira e propiciavam um ambiente de especulação.

Tais métodos foram largamente utilizados por Menezes e seu grupo⁷, especialmente a partir do final da primeira década do século passado, quando uma série de grandiosos investimentos chamam a atenção por revelarem a amplitude dos negócios dos *industriais*; junto a conhecidos parceiros de investimentos, Menezes funda a “Empreza Autoviária Paulista”, que conseguira concessão do governo para a construção de uma estrada automotiva ligando a capital do estado a Santos. A companhia tinha apenas sete acionistas, contando, além de Menezes, com Ignácio de Mendonça Uchôa, Luiz Antônio Teixeira Leite, Luiz dos Santos Dumont, Francisco Germano de Medeiros e Guilherme de Mello Castanho; todos eram acionistas e diretores das ferrovias E.F. Araraquara, E.F. Dourado, E.F. São Paulo-Goyaz e E.F. Pitangueiras.

O objetivo da “Empreza Autoviária”, revelado em assembleia de setembro de 1912, era o alcance ao capital estrangeiro, com melhores condições de juros; no entanto, conforme defendiam os acionistas, a atração do *capital europeu* passava pela necessária finalização de pelo menos uma faixa simples da estrada para o tráfego, empreendimento que exigiria grandes recursos financeiros. A solução para o momento fora a aprovação do lançamento de um empréstimo em debêntures no valor de 2.000:000\$000 (*Correio Paulistano*, 1912c, p. 8). Não há notícias nos jornais sobre algum lançamento no mercado de títulos da companhia, e ao que tudo indica os trabalhos não passaram da fase de estudos; em 1914, a companhia teve o contrato rescindido pela Secretaria de Obras Públicas pelo não cumprimento das obrigações (*Correio Paulistano*, 1914a, p. 1).

Em 1911, surge mais um negócio arquitetado pelo engenheiro em parceria com elementos de seu grupo de industriais; em outubro, Menezes constitui a "Sociedade de Seguros Aliança do Sul", também com a parceria do senador Ignácio de Mendonça Uchôa e do engenheiro Luiz Teixeira Leite, respectivamente membro e suplente do Conselho Fiscal da nova companhia (*Correio Paulistano*, 1911b, p. 5).

Em março de 1913, em assembleia de acionistas, Álvaro de Menezes apresenta o relatório do ano anterior, que foi publicado como propaganda da companhia no *O Estado de São Paulo*; afirmando a saúde financeira da empresa, o texto detalhava a abertura de agências em várias



Figura 2. Propaganda da Sociedade de Seguros Aliança do Sul.

Figure 2. Sociedade de Seguros Aliança do Sul advertising.

Fonte: *O Estado de São Paulo* (1912a, p. 8).

localidades de São Paulo e outros estados como Pará, Pernambuco e Mato Grosso, além da sucursal do Rio de Janeiro. A Diretoria propunha, inclusive, a distribuição de dividendos de 10% ao ano relativos ao capital realizado (*O Estado de São Paulo*, 1913b, p. 8).

O alcance dos negócios do engenheiro industrial demonstrava-se enorme, e seu nome era referência tanto no ramo de reformas urbanas e saneamento como no mercado financeiro. Seus limites eram apenas o acesso ao mercado internacional de capitais, objetivo de Menezes em negociações constantemente anunciadas pela imprensa, mas que esbarravam nas limitadas proporções e garantias dos empreendimentos. Aquela barreira foi ultrapassada em fins da primeira década do século passado, quando Menezes e seu grupo passaram a investir em companhias ferroviárias.

O “syndicato de engenheiros” e o controle das companhias ferroviárias

Em fins de 1913 Álvaro de Menezes alcançava o auge de seu prestígio como industrial; em 22 de dezembro, o famoso engenheiro fora nomeado diretor-presidente da E.F. do Dourado (*O Estado de São Paulo*, 1913e, p. 6), mesmo cargo que ocupava também nas companhias E.F. Araraquara, E.F. São Paulo-Goyaz e E.F. Pitangueiras, tornando-se senhor dos destinos de quatro companhias ferroviárias do interior paulista. Tal façanha, fruto de um

⁷ Exemplo disso é a participação de Menezes, em 1910, como terceiro maior acionista e membro do Conselho Fiscal da recém-criada "Companhia de Melhoramentos São João", sociedade anônima que explorava a concessão dos serviços de saneamento em São João da Boa Vista. A companhia, fundada em 6 de junho daquele ano, realizava já no dia seguinte sua segunda assembleia de acionistas, com vistas a aprovar o estatuto e autorizar a emissão de um empréstimo em debêntures no valor de 3.000:000\$000 (*Correio Paulistano*, 1910b, p. 5).

audacioso plano articulado em parceria com o já conhecido grupo de engenheiros, culminou com as falências das companhias e foi possível devido às condições da economia brasileira do período, que atingiam em cheio o segmento ferroviário.

A desvalorização da moeda nacional durante o “encilhamento” teve como consequência o aumento dos custos de materiais e equipamentos importados; além disso, as crises relacionadas ao café, especialmente as medidas de regulação do setor no início do século XX, tiveram impacto nos fretes das ferrovias, bem como nas finanças de seus acionistas (Silva e Tosi, 2014). Aquele contexto marcou o início das atividades de todas as ferrovias que seriam controladas pelo grupo de engenheiros no início da década de 1910.

A E.F. Araraquara foi fundada em setembro de 1895, a partir da concessão do Estado de São Paulo a Guilherme Lebeis e à Casa Bancária Lara Magalhães & Foz, para construção e exploração de uma estrada de ferro que, partindo de Araraquara e passando pela Capela do Matão, alcançasse a pequena vila de Ribeirãozinho, hoje Taquaritinga. Os serviços de construção foram iniciados em 1896, e o primeiro trecho, de 26 km, foi aberto ao público em 1898; no ano seguinte, abriu-se o tráfego até a estação de Mattão, e em fins de 1901 era inaugurado o trecho até Ribeirãozinho, alcançando naquele momento a extensão de 82 km. Devido à crise por que passou a economia cafeeira no início do século passado, estacionaram-se os prolongamentos da linha, sendo que apenas em 1908 as obras foram retomadas com a concessão do governo do estado para a construção do trecho até Rio Preto, cidade que foi alcançada pelos trilhos em 1912, e a concessão federal até Jatahy (GO) (Estrada de Ferro Araraquara, 1909, p. 4-6).

A E.F. do Dourado surgiu no mesmo contexto; fundada em 1896 por Cyro Marcondes Rezende, a estrada ligava Ribeirão Bonito à vila de Dourado, trecho inaugurado em 1900. Dois anos depois, a companhia conseguiu concessão para prolongamento dos trilhos até Boa Esperança, inaugurado em 1903, alcançando uma extensão de 42 km. Entre 1903-1908, sob as mesmas condições que dificultavam a expansão da E.F. Araraquara, a companhia acrescentaria apenas 17 km em suas linhas, para, nos dois anos seguintes, implementar um grandioso acréscimo de 212% em sua extensão, com a inauguração das estações de Tabatinga e Ibitinga e a criação do ramal de Bariri, alcançando naquele momento 184 km (Nunes, 2005, p. 60-61).

A situação de expansão dos trilhos em meio ao contexto desfavorável da economia marcou também os primeiros anos de vida das outras duas companhias ferroviárias controladas por Menezes: a E.F. São Paulo-Goyaz e a E.F. Pitangueiras. Unidas em uma só empresa em 1911,

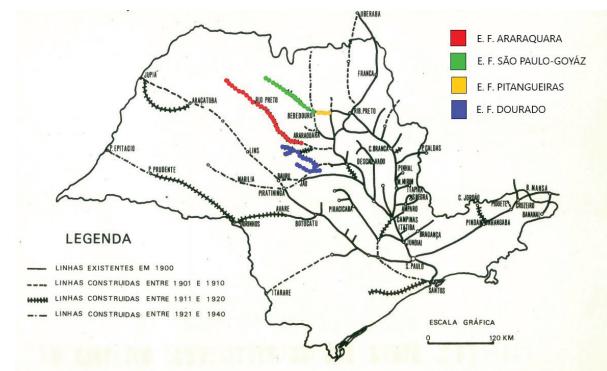


Figura 3. Ferrovias de São Paulo em 1940.

Figure 3. Railways of São Paulo in 1940.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir do mapa “A evolução ferroviária de São Paulo”, de Matos (1974, p. 132).

como parte do grandioso plano arquitetado pelo “sindicato de industriais”, vão à falência junto com suas congêneres, marcadas pela administração fraudulenta implementada pelo grupo.

A E.F. Pitangueiras obteve sua primeira concessão dada pela Câmara Municipal de Pitangueiras, em 1902; criada pelo engenheiro Bernardino de Queiroz Cattoni, a estrada partia da estação de Passagem, na *Cia Paulista*, às margens do rio Mogi no município de Sertãozinho, com destino à cidade de Pitangueiras. Mais tarde, obteve concessão para o prolongamento da linha até a povoação de Jaborandi, com percurso de 41 km (*Correio Paulistano*, 1913a, p. 1). O seu primeiro trecho, de 30 km, foi aberto ao tráfego em 02/12/1911 (Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz, 1915, p. 5).

Já a E.F. São Paulo-Goyaz surgiu em 1909, aproveitando concessão de Francisco Homem de Mello para construção de uma estrada entre Bebedouro e Monte Azul; em 1910, a companhia conseguiu do governo federal a concessão do prolongamento da linha, que, partindo de Monte Azul, alcançaria a cachoeira do Marimbondo, na divisa com Minas Gerais, com extensão de 120 km. O primeiro trecho, com extensão de 11 km, foi aberto ao tráfego em março de 1910 (Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz, 1915, p. 5-6).

Como explica Nunes, os custos de manutenção do transporte ferroviário cresceram vertiginosamente ao aproximar-se a Primeira Guerra, situação que dificultava ainda mais a saúde financeira das companhias; conforme o autor, as despesas com o tráfego da E.F. do Dourado, que significavam 35% das receitas em 1909, cresceram para 42% em 1913 e 54,9% em 1914 (Nunes, 2005, p. 67).

Aquela situação era ainda mais confortável do que a vivida pela E.F. Araraquara, que apresentou um

Quadro 2. Ferrovias de São Paulo e sua extensão em 1940.**Chart 2.** Railways of São Paulo and their extension in 1940.

Companhia	Extensão (km)	Companhia	Extensão (km)
E.F. Sorocabana	2074 km	Estrada de Ferro Campos do Jordão	47 km
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	1959 km	Estrada de Ferro de Morro Agudo	41 km
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	1539 km	Estrada de Ferro de Monte Alto	32 km
Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1536 km	Ramal Férreo Campineiro	31 km
Estrada de Ferro de Araraquara	379 km	Estrada de Ferro de Jaboticabal	25 km
Estrada de Ferro Dourado	317 km	Estrada de Ferro Itatibense	20 km
São Paulo Railway	246 km	Estrada de Ferro Perús-Pirapora	16 km
Estrada de Ferro São Paulo-Minas	180 km	Estrada de Ferro Barra Bonita	18 km
Estrada de Ferro São Paulo-Goiás	148 km	Estrada de Ferro Votorantim	14 km

Fonte: Matos (1974, p. 125).

custo de operação bastante elevado desde sua fundação, com as despesas de tráfego alcançando proporções de até 75% das receitas ao longo da primeira década do século passado, representando nunca menos de 50%, excetuando-se o ano de 1906, que contou com uma grande safra de café, responsável pelo considerável aumento das rendas da companhia (Estrada de Ferro Araraquara, 1907, p. 4).

Portanto, naquele momento as ferrovias estavam envoltas em uma delicada situação financeira, marcada pelo paulatino crescimento dos custos de manutenção e as oscilações das receitas de transporte, dependentes das inconstâncias da economia cafeeira. Para ultrapassar as dificuldades econômicas, as companhias adotavam a estratégia de agilizar o prolongamento de suas linhas, visando alcançar as prósperas regiões interioranas, responsáveis no futuro por sua estabilidade financeira, estratégia que fica clara na mensagem aos acionistas do diretor-presidente da E.F. Araraquara, Carlos Baptista de Magalhães, no relatório de atividades apresentado na Assembleia Geral de 1909:

Tinha assim realizado a Companhia o seu primitivo projeto, vencendo todos os tropeços opostos pela baixa do cambio, que muito influiu sobre os preços do dispendioso

material importado; e pela queda progressiva do preço do café, do que resultou a crise com que ainda luctamos e o consequente retrahimento dos capitais.

Não obstante os obstaculos encontrados para a realização do seu primitivo projecto, comprehendeu a Companhia que só caminhando pra frente, poderia ella adquirir maiores forças, segundo o lemma conhecido e com propriedade aplicável á hypothese (Estrada de Ferro Araraquara, 1909, p. 4).

A materialização dos planos de prolongamento passava pela atração de capitais, e fazer uso da disponibilidade de crédito foi um recurso amplamente utilizado pelas ferrovias para sua expansão; com o auxílio do estado a partir da garantia de juros e isenção de impostos⁸, as companhias ferroviárias atraíam capitais privados por meio do lançamento de títulos. Como explica Lanna, muitos empreendimentos ferroviários foram organizados com o objetivo de captar recursos por meio das garantias estatais e emissão de títulos no exterior (Lanna, 2005, p. 19)⁹.

As companhias ferroviárias de pequeno porte surgiram como um segmento novo no rol de títulos de empresas oferecidos aos investidores do período; mais

⁸ Conforme explica Cechin, no Brasil as garantias e privilégios concedidos pelo governo eram o privilégio de zona (que vetava a outras companhias operar dentro de uma área de 30 km ao longo do eixo da linha); a garantia de juros (todo o produto de uma chamada de capitais desde que autorizado teria assegurado um retorno mínimo de 5 a 7 por cento a partir do momento em que fosse efetivamente gasto na construção); subvenção quilométrica (em vez da garantia de juros, o governo doava um montante de capital para cada quilômetro de linha); isenção de direitos de importação dos materiais necessários à construção e operação; exploração do subsolo e comercialização de terras devolutas situadas na zona privilegiada (Cechin, 1978, p. 33). Sobre a relação entre o estado e as companhias ferroviárias ver também Saes (1981); Topik (1987) e Grandi (2013).

⁹ A relação entre as garantias do poder público e a emissão de títulos é ressaltada pelo presidente da E.F. Araraquara no relatório apresentado aos acionistas na Assembleia Geral de 1909; para o diretor, a garantia de juros conseguida junto ao governo para o prolongamento da linha até São José do Rio Preto facilitou a atração de capitais por parte da companhia: "Mas então tornava-se necessário recorrer ao auxílio do Estado; [...] e pelo Decreto n. 1607 de 8 de Maio de 1908 foi concedido pelo Estado garantia de juros de 6% sobre o capital [...] Concedida essa garantia, foi fácil a Companhia conseguir capitais necessários para o desenvolvimento de sua linha. Autorizada pela assembléa geral extraordinária de 17 de maio de 1908 a levantar um empréstimo até a quantia de oito mil contos de réis, a Diretoria achou mais conveniente por em quanto emitir debentures tão somente até a quantia de quatro mil contos; essa operação foi realizada com felicidade, sendo as obrigações emitidas ao tipo de 87 e com os juros de 8%" (Estrada de Ferro Araraquara, 1909, p. 5).



Figura 4. Propaganda da E.F. Araraquara.

Figura 4. Advertisement of E.F. Araraquara.

Fonte: *Correio Paulistano* (1908c, p. 6).

baratos que os de suas congêneres de maior porte, que juntamente com as instituições bancárias eram os investimentos mais seguros do período (Hanley, 2001), aquelas ferrovias apresentavam condições de investimento melhores que os demais títulos oferecidos, relativos a indústrias e companhias de serviços urbanos. Em julho de 1908, pela casa bancária do conhecido corretor Leonidas Moreira, a E.F. Araraquara lança um empréstimo, em debentures, no valor de 4.000 contos de réis; o lançamento, divulgado por um manifesto publicado em diversos jornais do período, era destinado ao resgate do passivo e construção do prolongamento a São José do Rio Preto.

Aquele contexto marca o lançamento de diversos empréstimos em debentures das companhias ferroviárias no mercado paulista; em janeiro de 1909, propaganda do corretor Leonidas Moreira destinada a quem tivesse dinheiro a empregar orientava a preferência pela compra das debentures da E.F. Araraquara, porque pagavam bons juros. Anunciava ainda que em breve seriam negociados títulos da E.F. do Dourado (*Correio Paulistano*, 1909a, p. 6)¹⁰.

No caso da E.F. Araraquara, o empréstimo de 1908 fora suficiente apenas para o resgate do passivo e uma pequena sequência dos trabalhos, uma vez que restavam ainda consideráveis dívidas a serem quitadas com o estado (Estrada de Ferro Araraquara, 1910, p. 6-7); nesse sentido, era necessário conseguir mais recursos, fato que marca a entrada de Menezes e seu grupo de industriais como acionistas e diretores da ferrovia, uma vez que, além do reconhecido nome como profissional ligado a empresas de saneamento urbano, o engenheiro era uma figura notória também no mercado financeiro, negociando, como visto, uma enormidade de letras de empréstimos municipais ao longo do início do século passado.

Além disso, Menezes era conhecido por seus contatos com banqueiros europeus, fonte de recursos consideravelmente mais baratos que os praticados no mercado



Figura 5. Propaganda da E.F. do Dourado.

Figura 5. Advertising of E.F. do Dourado.

Fonte: *Correio Paulistano* (1910a, p. 6).

brasileiro; o lançamento de empréstimos em debêntures no exterior, tratado como melhor alternativa para sanar a saúde financeira das empresas, foi assunto presente nas assembleias de acionistas das três companhias ao longo do tempo, processo que dependia da intermediação do famoso industrial.

Ainda em 1908, quando da articulação do lançamento de debêntures daquele ano, a Diretoria inicia tratativas para contrair, no exterior, um empréstimo em condições mais vantajosas (Estrada de Ferro Araraquara, 1909, p. 5). O intermediário da companhia com o mercado de capitais do velho continente foi o engenheiro Álvaro de Menezes, que ainda em junho daquele ano, como noticiara o *Correio Paulistano*, fora à Europa tratar de assunto de interesse da E.F. Araraquara (*Correio Paulistano*, 1908a, p. 1).

Em fins de abril de 1909, os jornais anunciam o interesse de investidores estrangeiros em ferrovias no Brasil, notadamente a E.F. Araraquara; segundo informações da “Secção Commercial” do *Correio Paulistano* do dia 25, o negócio envolveria a venda da companhia a um grupo de capitalistas que a repassaria a um “syndicato francês”, e, se confirmado, um empréstimo seria levantado para o resgate total das dívidas (*Correio Paulistano*, 1909b, p. 5). Em maio, o *Correio Paulistano* trazia novas informações sobre o negócio, dando conta de que o grupo que articulava a compra da EFA era composto por Álvaro de Menezes, Ignácio Uchôa, Flávio Uchôa, João Duarte Junior, Luiz Teixeira Leite, João Ribeiro e outros. O jornal trazia a informação de que o “syndicato” já havia adquirido 8.000 das 15.000 ações emitidas pela companhia, gerando grande lucro para os antigos acionistas, uma vez que estavam sendo negociadas por valores muito superiores aos de mercado¹¹.

As especulações se confirmaram, e o controle acionário da companhia é transferido para o grupo capitaneado por Menezes; além do engenheiro, que adquiriu 484 ações, atuaram naquele negócio investindo grandes quantidades de capitais os engenheiros João Duarte Junior,

¹⁰ Nunes explica que a E.F. do Dourado recorreu a seguidos empréstimos ao longo daquele período, com lançamentos de títulos no país e no mercado europeu; em 1909, a companhia lança um empréstimo em debêntures, no valor de 3 mil contos e com juros de 8%, para financiar o prolongamento das linhas. No ano seguinte, outra emissão é aprovada, desta vez no valor de 8.000.000\$000, colocada no mercado com grande divulgação nos jornais, com total resgate da anterior. Em 1912, é aprovada pelos acionistas uma grande emissão de debêntures na Europa, por intermédio da casa bancária parisiense Louis Dreyfus & Comp, no valor de 30 milhões de francos franceses, para o resgate da dívida e prolongamento das linhas (Nunes, 2005, p. 78).

¹¹ O jornal dava conta que as ações da E.F. Araraquara, que tinham o valor nominal de 200\$000, foram negociadas a 350\$000 (*Correio Paulistano*, 1909c, p. 1).

com 2.768 ações adquiridas, Luiz Antônio Teixeira Leite, com 3.272 ações, e o senador Ignácio de Mendonça Uchôa, que adquiriu 3.000 ações da companhia. Além destes, o negócio contou com a participação de outros conhecidos parceiros de investimentos de Menezes, como Luiz dos Santos Dumont e Florisbelo Leivas (Estrada de Ferro Araraquara, 1910, p. 55-58).

O grupo era composto, como visto, por elementos que se relacionavam desde fins do século XIX, no ambiente de formação acadêmica da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, no posterior trabalho na “Superintendência de Obras Públicas” de São Paulo, bem como em diversos negócios em conjunto ao longo da primeira década do século passado. Suas trajetórias profissionais aproximam-se em grande medida daquela trilhada por Menezes, e tomadas coletivamente auxiliam na caracterização do perfil do “industrial”, bem como do “syndicato de engenheiros” que controla a E.F. Araraquara em 1909.

Após cinco anos de dedicação na SOP, João Duarte Junior exonera-se do cargo na repartição de águas e esgotos em 1898 (*Correio Paulistano*, 1898c, p. 1), e, ao lado de sua atividade como professor da Escola Politécnica, passa a atuar na elaboração de projetos e execução de reformas urbanas no interior do estado, como as obras na cadeia de Itapira (*Correio Paulistano*, 1901, p. 1), a expansão do abastecimento de água de Araraquara (*Correio Paulistano*, 1904b, p. 2), a construção da rede de esgotos em Itatiba (*Correio Paulistano*, 1905, p. 4), e as grandes obras da barragem do Guarahú (*O Commercio de São Paulo*, 1908, p. 1). Em 1909, tocava a empreitada da construção da Avenida Gragoatá, em Niterói (RJ) (*A Noticia*, 1909, p. 3), e, além do investimento em ferrovias, era acionista da “Companhia Mogyana de Tecidos”, de Mogy das Cruzes, de que fora eleito diretor-presidente em 1912 (*Correio Paulistano*, 1912a, p. 8).

Luiz dos Santos Dumont conclui o curso de engenharia pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1895; filho do grande fazendeiro Henrique Dumont e irmão do famoso aviador Alberto Santos Dumont, é o único elemento do grupo de engenheiros que não iniciou sua vida profissional na SOP, dedicando-se ao trabalho em suas propriedades agrícolas na região de Taquaritinga e Santa Adélia, região servida pela E.F. Araraquara.

Ao longo da primeira década do século XX, investe em diversos empreendimentos, especialmente no setor ferroviário, como a tentativa, em 1908, de concessão de garantias de juros para construção de uma estrada de ferro

ligando o Vale do Ribeira ao estado do Paraná (São Paulo, 2015, p. 35), a participação, como acionista, da criação da E.F. Pitangueiras em 1908, e o investimento como acionista das companhias E.F. Araraquara em 1909 e E.F. São Paulo-Goyaz em 1911. Atuando como industrial, Luiz Dumont investe em diversos empreendimentos, como a transformação, em 1913, da fazenda Santa Sophia, localizada em Santa Adélia, em uma empresa sociedade anônima, fundando a Companhia Agrícola Santa Sophia (*O Estado de São Paulo*, 1913c, p. 4); em 1926, era presidente da Sociedade Rural Brasileira (*O Estado de São Paulo*, 1926, p. 2).

Único do grupo a formar-se pela Escola Politécnica de São Paulo, Luiz Antônio Teixeira Leite concluiu seus estudos em 1899, iniciando uma trajetória profissional que se aproxima em grande medida daquelas apresentadas por seus pares; após trabalhar na SOP entre 1899 e 1903 (*O Estado de São Paulo*, 1899b, p. 1; 1903a, p. 2), atua em diversas obras públicas, como as do grupo escolar de São Roque (*O Estado de São Paulo*, 1903b, p. 4), da cadeia de São José dos Barreiros (*O Estado de São Paulo*, 1903c, p. 1), uma ponte sobre o Rio Turvo (*O Estado de São Paulo*, 1903e, p. 2), e a construção da colônia penal em Ubatuba (*O Estado de São Paulo*, 1905c, p. 3). Além dos investimentos na E.F. Araraquara, o engenheiro também fora acionista da E.F. São Paulo-Goyaz, empreendendo em 1912 uma tentativa de concessão de estrada de ferro em Ubatuba (*Correio Paulistano*, 1913c, p. 1). Naquele ano, Teixeira Leite é relacionado como acionista da “Companhia Industrial, Agrícola e Pastoril do Oeste de São Paulo” (*O Estado de São Paulo*, 1912b, p. 6-7), adquirindo no ano seguinte a fábrica de ladrilhos Cruzeiro do Sul (*O Estado de São Paulo*, 1913d, p. 8).

Ignácio de Mendonça Uchôa era o único do grupo que não tinha formação em engenharia, sendo bacharel em direito pelo Largo São Francisco; atuou desde a década de 1880 nas promotorias de Araraquara e Limeira (*O Estado de São Paulo*, 1880, p. 2), de onde se torna líder político, elegendo-se posteriormente ao Senado estadual. Uchôa aparece como investidor em diversos empreendimentos ao longo do início do século passado, vários deles com os elementos do grupo de engenheiros, tornando-se acionista das companhias E.F. Araraquara e E.F. São Paulo-Goyaz. Sua ligação com o grupo viera a partir das relações cultivadas por seu irmão, Flávio de Mendonça Uchôa, que, além do ambiente de formação na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, fora colega de trabalho dos engenheiros na SOP em fins do século XIX¹².

¹² Flávio Uchôa é outro exemplo do engenheiro industrial daquele período e, ainda que não aparecesse diretamente como acionista, teve participação ativa na articulação do investimento, fazendo parte da comitiva, ao lado de seu irmão, que tomou posse da E.F. Araraquara em maio de 1909 (*O Estado de São Paulo*, 1909a, p. 5); após o curto tempo de trabalho na SOP, assume algumas empreitadas de obras na capital, como os trabalhos nos trechos 7 e 8 do canal do Tietê em 1899 (*Correio Paulistano*, 1899a, p. 1). No início do século XX, dedica-se aos trabalhos do assentamento dos trilhos no ramal de Mogi Guassú da Cia Paulista, a partir de Rincão (*O Commercio de São Paulo*, 1901, p. 4; *Correio Paulistano*, 1902b, p. 5), localizando-se posteriormente em Ribeirão Preto, onde empreende vários negócios ligados ao ramo de serviços públicos e industrial, como a Companhia de Águas e Esgotos de Ribeirão Preto (*Correio Paulistano*, 1904c, p. 5), a Companhia de Força e Luz de Ribeirão Preto (*O Estado de São Paulo*, 1915, p. 4), e o grandioso projeto da Sociedade Metalúrgica Brasileira, uma das primeiras siderúrgicas da América Latina, em 1920 (*O Estado de São Paulo*, 1920, p. 2).

Em maio de 1909, os acionistas da E.F. Araraquara promoveram a troca da Diretoria; saíram os antigos sócios-fundadores Carlos Baptista de Magalhães, Rogério Pinto Ferraz e Antonio Lourenço Corrêa, sendo eleitos os *engenheiros industriais* João Duarte Junior, Luiz Teixeira Leite e Florisbelo Leivas. No mês seguinte, em assembleia extraordinária, são aprovadas alterações nos estatutos, e a mudança da sede da companhia para a capital (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1909, p. 1.820). A nova Diretoria anunciava já em sua posse que planejava alcançar em breve as cidades de Rio Preto (SP) e Jataí (GO), ponto final da linha sob concessão do governo federal (*Correio Paulistano*, 1909d, p. 1). Para tal, aprova ainda naquele ano o lançamento de um empréstimo na Europa:

Srs. accionistas: Considerando a urgência com que se impõe a necessidade de acelerar as construções do prolongamento desta Estrada, não vos sendo desconhecidos o grande interesse que temos em atingir S. José do Rio Preto, “terminus” da concessão estadual e ponto inicial da federal [...] a diretoria propõe aos srs. accionistas que estes se dignem autorisa-la a levantar no estrangeiro um empréstimo até o valor de seiscentas mil libras esterlinas, ouro, por meio da emissão de debentures, garantido por primeira hypoteca de todos os bens immoveis que possue e valores do seu activo e concessões [...] ficando expressamente autorizado o dr. Álvaro de Menezes, a aceitar as condições de typo, juro, prazo, amortisação e outras que julgar conveniente e que forem ajustadas, para o que lhe é concedido especial e ilimitado mandato (O Estado de São Paulo, 1909c, p. 7).

As negociações foram conduzidas pelo novo diretor Álvaro de Menezes, que fora à Europa munido de “especial e ilimitado mandato” da companhia, que lhe dava amplos poderes para combinar as bases do empréstimo (*O Estado de São Paulo*, 1909b, p. 7); o lançamento, no valor de 600.000 £, foi efetivado ainda em novembro de 1909, feito pela conhecida casa bancária londrina *Fredk. J. Benson & Co* (Estrada de Ferro Araraquara, 1910, p. 7), mesmos banqueiros responsáveis naquele período por considerável empréstimo a Porto Alegre (*O Estado de São Paulo*, 1909d, p. 1)¹³.

No ano seguinte, já contando com Menezes na presidência da companhia, em substituição a João Duarte Junior, que se retira da sociedade (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1910a, p. 1.314), outra grande emissão de

debêntures no exterior foi aprovada pelos acionistas da E.F. Araraquara, desta vez no valor de 15 mil contos de réis, ou 1.100.000 £, valor duas vezes superior ao lançamento anterior; a assembleia extraordinária, ocorrida em 29 de setembro, contou com a presença de apenas quatro acionistas, que representavam sozinhos 11.374 das 15 mil ações da companhia (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1910b, p. 3.186).

A emissão foi efetivada no início de 1911, por intermédio da casa bancária alemã *L. Behrens & Söhne*, no valor de 1 milhão e 200 mil libras esterlinas, equivalentes no período a 18 mil contos de réis (*O Estado de São Paulo*, 1911a, p. 4), empréstimo que deu origem a debêntures comercializadas na Bolsa de Paris e outras praças da Europa.

As seguidas negociações, com valores grandiosos que superavam em muito as limitadas capacidades de pagamento da companhia, deviam-se não apenas às necessidades financeiras da E.F. Araraquara, relacionando-se também aos movimentos do *grupo de industriais* no plano de controle das empresas ferroviárias. No início daquele ano, em meio às negociações do lançamento das debêntures na Europa, Menezes e seu grupo investem grandes somas de capital e alcançam o controle acionário das companhias E.F. São Paulo-Goyaz e E.F. Pitangueiras, dando início às articulações para a junção das suas linhas sob a mesma administração.

Em assembleia extraordinária de 6 de março, os acionistas da Companhia Estrada de Ferro Pitangueiras promovem uma reorganização da empresa; após a entrada dos novos investidores, a companhia reforma seus estatutos e recompõe sua Diretoria, sendo eleitos Luiz dos Santos Dumont para diretor-presidente e Álvaro de Menezes como diretor-gerente. Naquela reunião, a Diretoria é autorizada a negociar duas importantes questões para o futuro da empresa: contratar o lançamento, no país ou no exterior, de um empréstimo em debêntures no valor de 600 mil libras esterlinas e negociar “quaesquer contractos com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz” (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1911a, p. 1.039).

Na E.F. São Paulo-Goyaz, os elementos do grupo fizeram uso dos mesmos artifícios ao se tornarem grandes acionistas e promoverem a reorganização administrativa da empresa. Em 10 de março, a companhia decide em assembleia extraordinária por um empréstimo no valor de 600 mil libras esterlinas, a ser compartilhado com a E.F. Pitangueiras (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1911b, p. 1.102). A fusão das companhias efetiva-se em setembro daquele ano; em 14 de setembro, nova assem-

¹³ A diferença nas condições do negócio em relação ao mercado brasileiro era significativa; além do alto valor da emissão, difícil de se realizar no território nacional, o empréstimo se concretizou em bases muito mais vantajosas, “com juros de 6% ao ano, a tipo de 98%” (*Correio Paulistano*, 1909e, p. 3). Como comparação, os lançamentos das companhias E.F. Araraquara, de 1908, e da E.F. do Dourado, de 1909, intermediados pela Casa Bancária Leonidas Moreira, pagavam 8% de juros anuais, negociados respectivamente a tipos de 87% e 86% (*Correio Paulistano*, 1908c, p. 6; *Correio Paulistano*, 1909a, p. 6).



Figura 6. Propaganda E.F. São Paulo-Goyaz.

Figure 6. Advertising of E.F. São Paulo-Goyaz.

Fonte: *O Estado de São Paulo* (1911b, p. 15).

bleia de acionistas é realizada, aprovando novo estatuto da E.F. São Paulo-Goyaz, reformulado devido à aquisição da Pitangueiras, e elegendo uma nova Diretoria, composta pelos engenheiros Luiz dos Santos Dumont como diretor-presidente, e Álvaro de Menezes como diretor-gerente. Além disso, os acionistas autorizam a Diretoria, na pessoa de Menezes, a negociar o lançamento de um empréstimo no exterior no valor de 600 mil libras esterlinas (*Diário Oficial do Estado de São Paulo*, 1911c, 3.677).

Em novembro, devido às dificuldades em conseguir o empréstimo externo, nova assembleia de acionistas aprova a emissão de debêntures no país, no valor de 7.000:000\$000, feita posteriormente pela casa bancária Leonidas Moreira (*O Estado de São Paulo*, 1911c, p. 5).

Os empréstimos no país, como visto, aconteciam sob condições menos favoráveis àquelas oferecidas pelo mercado europeu, motivo pelo qual, no início de 1913, os acionistas aprovam a emissão de outra emissão de debêntures, a ser realizada no exterior; em assembleia de 25 de fevereiro, a Diretoria é autorizada a negociar um grandioso empréstimo, no valor de 1.400.000 £, para resgate da emissão anterior e prolongamento dos trilhos (*O Estado de São Paulo*, 1916, p. 13).

Controlando um já considerável montante de capital advindo de seus negócios, que, como visto, abarcavam no período diversos investimentos em empresas de serviços públicos e uma intensa atividade em lançamentos de títulos no mercado, Menezes teve, com os empréstimos das companhias ferroviárias, acesso a enormes somas de capital, promovendo uma administração controversa, que revelaria planos ainda mais grandiosos: a união das ferrovias em uma só empresa.

A proposta de união foi discutida em assembleia extraordinária da E.F. Araraquara de 10 de maio de 1913; novamente com a participação de um pequeno número de acionistas, e contando com a defesa do projeto por parte de Menezes, os acionistas aprovam a fusão da E.F. Araraquara com a E.F. São Paulo Goyaz:

A assembleia geral dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara resolve auctorizar a diretoria com plenos e especiaes poderes, para o fim de promover e realizar a fusão dos interesses sociaes com os da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz, ficando á inteira deliberação da directoria a fixação do capital da nova sociedade, distribuição de quotas do mesmo para os accionistas de uma e outra empresa; e bem assim quaesquer condições que a directoria reconheça necessárias afim de levar a termo a presente autorização, ficando desde já ratificado qualquer acto que para esse fim pratique a directoria (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 1913, p. 2.120).

Naquele contexto, Menezes torna-se acionista e diretor-presidente da E.F. do Dourado, completando o rol de ferrovias sob seu comando direto; à frente das companhias, sua administração foi marcada por diversas negociações às escuras e nem sempre legais, responsáveis pelo aumento do passivo das empresas, levando-as conjuntamente à falência em março de 1914, num prazo de apenas três dias¹⁴.

O processo de falência das três ferrovias, como seria de se esperar, movimentou o mercado e as colunas financeiras dos jornais do período, dando margem a uma série de conflitos e debates públicos acerca dos processos de reorganização das companhias, e das garantias dos legítimos interesses dos acionistas e credores. N'O *Estado de São Paulo*, no mesmo dia em que foram publicados os editais de falência das três companhias, uma nota chamava a atenção do público leitor para o processo, ao dar conta de que se murmurava que, entre os credores, havia “muita gente empunhando documentos contestáveis” (*O Estado de São Paulo*, 1914a, p. 12).

As assembleias de credores foram permeadas de debates acalorados em que se opunham diversos interesses; sua análise, assim como dos *Relatórios* elaborados pelos síndicos do processo, revela as práticas administrativas implementadas por Menezes, responsáveis pela falência das companhias.

As primeiras assembleias foram as da E.F. Araraquara, ocorridas entre 16 e 18 de abril; o processo era acompanhado de perto pelos principais jornais do período, que publicavam diariamente notas sobre as reuniões em suas seções comerciais (*Correio Paulistano*, 1914d, p. 2; *O Estado de São Paulo*, 1914b, p. 5; *Correio Paulistano*, 1914e, p. 2; *O Estado de São Paulo*, 1914c, p. 4), dando especial des-

¹⁴ Em 2 de março de 1914, o juiz da 1ª Vara Comercial de São Paulo decreta a falência da Estrada de Ferro Dourado, nomeando como síndicos a Cia Paulista, a Casa Bancária Leônidas Moreira e Lidgewood Manufacturing Co. Limited e convocando para assembleia de credores, a realizar-se em 13 de abril (*Correio Paulistano*, 1914b, p. 4). Dois dias depois, foi a vez do juiz da 2ª Vara Comercial decretar a falência das companhias Araraquarense e São Paulo-Goyaz, requeridas pelo negociante Francisco Sampaio Moreira, por possuir letras protestadas não pagas (*Correio Paulistano*, 1914c, p. 2). Nomeando o próprio Moreira, além da Companhia Paulista de Aniagens e Bromberg, Hacker & Comp. como síndico nos dois processos, o juiz marcou a assembleia de credores para o início de abril (*O Estado de São Paulo*, 1914a, p. 14).

taque ao “Relatório dos Syndicos”, amplamente divulgado pela imprensa em reportagens de grande destaque (*Correio Paulistano*, 1914f, p. 3; *O Estado de São Paulo*, 1914d, p. 6).

Os síndicos descrevem os contornos da administração de Menezes, apontando que desde abril de 1910 não se realizavam assembleias ordinárias para demonstração de contas, balanços e aprovação do Conselho Fiscal; o motivo seria acobertar suas controversas transações.

Desde então para cá a administração da sociedade tem sido tudo que há de mais irregular; sem contas discutidas e aprovadas, sem conselho fiscal anualmente eleito, é fácil imaginar o que tem sido nestas condições a vida de uma empresa importante como a Estrada de Ferro Araraquara.

Furtavam-se assim os administradores a explicações de actos criminosos que tinham fatalmente que ser conhecidos dessas assembléas... (O Estado de São Paulo, 1914d, p. 6).

Além disso, os síndicos apontam diversas fraudes promovidas por Menezes, processo dificultado pelo estado de calamidade em que se encontravam os documentos da companhia; o livro de registro de vencimento de títulos não apresentava atualizações desde agosto do ano anterior, e, conforme apurado pelos síndicos, Menezes concentrava “despoticamente” em suas mãos os documentos administrativos da companhia. Além disso, foram encontradas graves irregularidades nos livros de transferências de ações da companhia, que, repletos de adulterações e falsificações comprovadas posteriormente por peritos do processo, ilustravam as negociatas de Menezes como diretor da companhia; tais expedientes foram utilizados, especialmente, para se constituir maioria legal de acionistas nas assembleias extraordinárias que decidiram os vultosos empréstimos no exterior negociados pela empresa em 1910 e 1911:

São de causar assombro as falsificações feitas pelo presidente dr. Alvaro de Menezes no alludido livro de transferencias. Quando era momento de qualquer assembléa geral, para a qual verificava não ter numero legal, assembléa em regra tendente á discussão dos assumptos da maior relevância para os interesses da sociedade, ele, sem se deter ante a pratica de tales crimes, punha-se a fazer no livro de transferências varias ‘cessões’ de ações nas quaes ele proprio figurava como adquirente e como procurador do transmitente, sem embargo de não possuir mandato deste! Causa curiosa: “os termos de transferência ou cauções, lavrados no alludido livro, desde que entrou para a presidência da sociedade o dr. Alvaro de Menezes são escriptos de seu proprio punho, trazendo elle dito livro, que foi o campo

em que maior desenvolvimento tiveram seus crimes, inteiramente sonegado dos empregados do escriptorio. Não param abri os actos praticados pelo dito presidente; ele transferiu mais ações do que as possuídas e até mesmo em numero superior ao capital da companhia! (O Estado de São Paulo, 1914d, p. 6).

O processo de falência da E.F. São Paulo-Goyaz apresentou-se de forma bastante similar ao de sua congênere; além de diversos credores em comum, e dos mesmos síndicos relatores, o processo articulou-se em torno da análise da controversa administração de Álvaro de Menezes. O relatório é claro em imputar ao engenheiro e seu grupo, como diretores, a responsabilidade pela falência, afirmando, já em sua página inicial, os objetivos de “especificar com todas as minúcias os actos ou factos puníveis pela presente lei e pelo Código Penal, praticados pelos diretores da fallida e cumplices”.

A fallencia da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz foi determinada exclusivamente pelos abusos e crimes praticados por seu gerente, dr. Alvaro de Menezes. Elle envolveu a responsabilidade da fallida numa série de negócios estranhos á mesma; aceitou, em nome da fallida, títulos de valores respeitáveis, cujos produtos não se pôde conhecer a applicação que tiveram. As rendas, em parte ponderável, foram desviadas ou tiveram destino cuja justificação é desconhecida (Correio Paulistano, 1914g, p. 2).

Os síndicos relataram ainda, no período de seis meses entre 31 de dezembro de 1911 e 30 de junho de 1912, a saída de valores importantes de dinheiro não especificados do caixa da empresa, que ultrapassavam 2.300 contos. Além disso, além dos 1.684.273\$500 em letras a pagar registrados no livro da companhia no momento da falência, surgiram, no decorrer do processo, notícias de letras registradas em cartório em valor superior a 6.000 contos (*Correio Paulistano*, 1914g, p. 2).

As negociatas de Menezes são novamente evidenciadas nas assembleias do processo de falência da E.F. Dourado, que apontam a administração do engenheiro como responsável pela precária situação financeira da companhia; dentre os crimes, os síndicos apontam a inundação, na praça, de títulos emitidos por Menezes que alcançavam o valor de 3 mil e 900 contos de réis:

De facto, esta verificado que no período de sua gestão – de 22 de dezembro de 1913 até 2 de fevereiro deste anno – 41 dias apenas de administração – o dr. Alvaro de Menezes prestou a firma da Companhia do Dourado em endossos e aceites de letras e

outros encargos de mero favor, na avultada somma de 3.911:850\$350 sem que um só real de toda essa quantia tivesse entrado nos cofres da companhia ou tivesse servido para quaisquer pagamentos de sua própria responsabilidade, nada absolutamente constando de sua escripturação a respeito de tales operações (O Estado de São Paulo, 1914e, p. 7).

Os caminhos trilhados pelas companhias posteriormente à falência foram diferentes e legaram a Álvaro de Menezes uma série de demandas judiciais advindas das mais diversas partes envolvidas nos três grandes processos. O engenheiro, que assistira tudo de longe desde que transferira sua residência para o Rio de Janeiro, muda-se temporariamente para os Estados Unidos, longe dos alcances da justiça, e provavelmente com o resultado dos seus controversos negócios.

Considerações finais

A engenharia no Brasil estava vinculada às principais transformações promovidas pela expansão e diversificação da economia agrária exportadora e intensificação do processo de urbanização, processo que se dava pelo estabelecimento de estradas de ferro, linhas de telégrafo e uma infinidade de reformas urbanas nas principais cidades do país. Em São Paulo, local de maior desenvolvimento da economia cafeeira, o enorme crescimento das rendas públicas refletiu-se na grandiosidade dos investimentos do governo em reformas urbanas, que, além da capital, estendiam-se a diversas cidades do interior, propiciando um amplo mercado de trabalho para os profissionais da engenharia.

A Superintendência de Obras Públicas foi a porta de entrada para a profissão para uma grande quantidade de engenheiros, que, além da prática em obras urbanas de abastecimento e saneamento, aproximavam-se dos lucrativos negócios propiciados pelas constantes concorrências públicas do período; a trajetória de dedicação inicial à SOP e posterior caminho para a iniciativa privada foi comum a vários engenheiros entre o fim do século XIX e início do XX.

O contexto de grande urbanização e desenvolvimento econômico refletiu-se no mercado de capitais de São Paulo, que, além de ver surgir uma infinidade de companhias ligadas aos serviços públicos, foi inundado por títulos da dívida pública de cidades do interior, ambiente que propiciou a dedicação dos profissionais da engenharia

à atividade de *industrial*, elemento conhecido no período por empreender grande parte das iniciativas da indústria, e que atuavam comumente como especuladores, lançando empresas economicamente inviáveis que apresentavam uma curta trajetória de endividamento, falência e prejuízo aos investidores.

O grupo de engenheiros industriais liderado por Menezes apresenta aquele perfil e, após investir em diversos e nem sempre viáveis negócios relacionados especialmente aos serviços públicos, termina por articular o controle de importantes companhias ferroviárias paulistas; o grandioso plano fora possível devido às difíceis condições econômicas do setor ferroviário na década de 1900, às brechas legislativas relacionadas às sociedades anônimas, e ao ambiente de grandes especulações e investimentos estrangeiros em estradas de ferro no país.

Empreendendo uma administração duvidosa responsável por diversos empréstimos envolvendo as companhias ferroviárias no país e no exterior, o grupo liderado por Menezes levou as empresas à falência em um curto espaço de tempo, processo que teve resultados distintos para as diferentes estradas de ferro, mas que significou em última instância a completa transformação do perfil de seus acionistas, com a diminuição da participação dos *petit rentiers* interioranos e a entrada do grande capital nacional e estrangeiro.

Como explica Nunes, apesar da grande expansão ocorrida entre 1900 e 1910, a E.F. do Dourado continuou administrada basicamente por dois acionistas majoritários: em 1909, Gabriel Dias da Silva (presidente), possuía 38,7% das ações da Companhia, enquanto o fundador detinha 36,6% das ações. Além disso, o autor ressalta que após a falência ocorreu uma mudança significativa no perfil dos acionistas, e uma parcela considerável das ações passou a pertencer a pessoas jurídicas, terminando, assim, definitivamente, o modelo de administração baseado no controle familiar, existente desde a fundação (Nunes, 2005, p. 78-80)¹⁵.

Processo semelhante marcou a trajetória da E.F. São Paulo-Goyaz após a falência; fundada com capital de 800:000\$000 e contando com a participação de apenas oito investidores, foi administrada basicamente por dois acionistas majoritários, major Jorge Moreira Lima, que controlava 73,75% das ações, e o engenheiro Dr. Francisco Homem de Mello, que detinha a concessão, posteriormente incorporada ao patrimônio da empresa, e controlava 17,37% das ações. O restante dos acionistas, representando pouco mais de 8,8% das ações, era

¹⁵ Dentre os novos investidores (pessoas jurídicas), cujo montante chegava a 35% do total, destacavam-se: Bromberg, Hacker & Cia. (7,8% do total), Agência do Banco do Brasil - Santos (4,6% do total), João Briccola & Cia. (4,6% do total), Caisse Générale de Prêts Fonciers & Ind. (46% do total), Louis Dreyfus & Cia (4,1% do total). Com menor parcela estavam o Brasilianische Bank für Deutschland e Sampaio Moreira Filho & Cia; Cia. Paulista de Estradas de Ferro (2,2% do total), Banque Française pour le Brésile e S.A. Comm. & Bancária L. Moreira (Nunes, 2005, p. 80).

composto por pequenos investidores, sem a presença de pessoas jurídicas (Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz, 1909, p. 1-2). Após o processo de controle pelo grupo de Menezes e as ações que levaram a companhia à falência, o perfil dos acionistas mudou consideravelmente, com a presença de pessoas jurídicas e do grande capital, como o Brasilianische Bank für Deutschland, The British Bank of South America Ltd, Sampaio Moreira Filho & Comp., Bromberg, Hacker & Comp. (Letras), Banque Française pour le Brésil, Banco do Commercio e Industria de São Paulo, Cia Paulista de Aniagens e João Briccola & Comp. (*Correio Paulistano*, 1914g, p. 9).

O caso da E.F. Araraquara é ainda mais emblemático, uma vez que a presença do grande capital transforma totalmente a vida da companhia; caracterizada por inúmeros questionamentos judiciais acerca dos direitos dos diversos credores inseridos no processo, a falência da E. F. Araraquara teve um resultado inesperado, com o privilégio, dentre os credores, dos debenturistas europeus do empréstimo de 1.200.000 libras esterlinas, representados pelos banqueiros alemães L. Behrens & Söhne (*Correio Paulistano*, 1914e, p. 2).

O privilégio dos banqueiros alemães foi bastante contestado por interesses divergentes do Brasil e da Europa, especialmente a partir da eclosão da Primeira Grande Guerra. Naquele contexto, surge o francês Paul Deleuze, representante dos debenturistas estrangeiros, que assume o controle da companhia em liquidação, a partir da fundação de uma empresa nos EUA, a *São Paulo Northern Railroad Company* (*Correio Paulistano*, 1916, p. 2). A administração controversa da linha férrea sob a tutela de Deleuze, que contou com desvios financeiros, atrasos de pagamento e grande precarização dos serviços (Silva, 2013, p. 68), promoveu um ambiente constante de reclamações e críticas nas localidades servidas pela companhia; tal situação levou o governo a encampar a estrada de ferro em 1919, dando fim à trajetória da E.F. Araraquara como companhia privada, 24 anos após sua fundação.

Referências

- BERNARDINI, S.P. 2007. *Construindo infraestruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1890-1926)*. São Paulo, SP. Tese de doutoramento. Universidade de São Paulo, 567 p.
- CECHIN, J. 1978. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Campinas, SP. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas, 130 p.
- GRANDI, G. 2013. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo, FFLCH/USP, 248 p.
- HANLEY, A. 2001. A Bolsa de Valores e o financiamento de empresas

- em São Paulo (1886-1917). *Revista História Econômica & Histórias de Empresas*, IV(1):115-142.
- KAWAMURA, L.K. 1981. *Engenheiro: trabalho e ideologia*. 2ª ed., São Paulo, Ática, 131 p.
- LANNA, A.L.D. 2005. Ferrovias no Brasil 1870-1920. *História Econômica & História de Empresas*, VIII(1):7-40.
- LEVY, M.B. 1994. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro, Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 306 p.
- MARINHO, P.E.M. de M. 2002. *Engenharia imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro — (1862-1880)*. Rio de Janeiro, RJ. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, 278 p.
- MATOS, O. 1974. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Ômega, 139 p.
- NAGAMINI, M. 2004. 1889-1930: ciência e tecnologia nos processos de urbanização e industrialização. In: S. MOTOYAMA, *Prelúdio para uma história: ciência e tecnologia no Brasil*. São Paulo, Edusp/Fapesp, p.185-232.
- NOZOE, N.H. 1984. *São Paulo: economia cafeeira e urbanização: Estudo da estrutura tributária e das atividades econômicas na capital paulista (1889-1933)*. São Paulo, IPE/USP, 243 p.
- NUNES, I. 2005. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo, Annablume/FAPESP, 195 p.
- PALHANO, R.N.S. 2017. *A Produção da coisa pública: serviços e cidadania na primeira república ludovicense*. São Luís, Ed. Engenho, 428 p.
- SAES, F.A. de M. 1981. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 199 p.
- SAES, F.A. de M. 1986. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 298 p.
- SÃO PAULO. 2015. *Inventário de documentos do Fundo Secretaria dos Transportes: Departamento Ferroviário (1869-1971)*. São Paulo, Secretaria de Governo, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 76 p.
- SÁVIO, M.A.C. 2013. As guerras de Minerva: a Revista Politécnica e a construção de uma ideia de ciência em São Paulo, 1904-1917. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 20(supl.):1315-1332. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702013000400012>
- SILVA, A.L. da; TOSI, P.G.S. 2014. Considerações sobre entrelaçamento de circuitos e produções na órbita do complexo cafeeiro: o caso da Companhia Estrada de Ferro Araraquara (1896 a 1909). *Heera - Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada*, 10(16):55-71.
- SILVA, A.L. da. 2013. *Um francês no interior paulista: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909-1916)*. Pelotas, RS. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pelotas, 119 p.
- TOPIK, S. 1987. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Record, 255 p.

Fontes primárias

- A GAZETA DE NOTÍCIAS. 1888. Anno XIV, nº. 243, p. 1, 31/08/1888.
- A NOTICIA. 1909. Anno XVI, nº. 60, p. 3, Rio de Janeiro, 12/03/1909.
- CORREIO PAULISTANO. 1895. Nº. 11.494, p. 1, 03/03/1895.
- CORREIO PAULISTANO. 1897. Nº. 12.294, p. 1, 01/09/1897.
- CORREIO PAULISTANO. 1898a. Nº. 12.472, p. 1, 30/03/1898.
- CORREIO PAULISTANO. 1898b. Nº. 12.499, p. 2, 01/05/1898.
- CORREIO PAULISTANO. 1898c. Nº. 12.634, p. 1, 08/10/1898.
- CORREIO PAULISTANO. 1899a. Nº. 12.739, p. 1, 07/02/1899

CORREIO PAULISTANO. 1899b. Nº. 12.940, p. 3 e 4, 11/09/1899.
CORREIO PAULISTANO. 1901. Nº. 13.218, p. 1, 20/06/1901.
CORREIO PAULISTANO. 1902a. Nº. 13.837, p. 1, 28/02/1902.
CORREIO PAULISTANO. 1902b. Nº. 13.934, p. 5, 07/06/1902.
CORREIO PAULISTANO. 1903a. Nº. 14.352, p. 2, 01/08/1903.
CORREIO PAULISTANO. 1903b. Nº. 14.375, p. 1, 24/08/1903.
CORREIO PAULISTANO. 1903c. Nº. 14.378, p. 1, 27/08/1903.
CORREIO PAULISTANO. 1903d. Nº. 14.394, p. 2, 12/09/1903.
CORREIO PAULISTANO. 1904a. Nº. 14.548, p. 5, 14/02/1904.
CORREIO PAULISTANO. 1904b. Nº. 14.669, p. 2, 15/06/1904.
CORREIO PAULISTANO. 1904c. Nº. 14.732, p. 5, 17/08/1904.
CORREIO PAULISTANO. 1904d. Nº. 14.863, p. 4, 27/12/1904.
CORREIO PAULISTANO. 1905. Nº. 16.001, p. 4, 25/08/1905.
CORREIO PAULISTANO. 1906a. Nº. 15.251, p. 3, 23/01/1906.
CORREIO PAULISTANO. 1906b. Nº. 15.378, p. 5, 12/06/1906.
CORREIO PAULISTANO. 1906c. Nº. 15.418, p. 8, 22/06/1906.
CORREIO PAULISTANO. 1906d. Nº. 15.546, p. 4, 28/11/1906.
CORREIO PAULISTANO. 1907a. Nº. 15.629, p. 3, 20/02/1907.
CORREIO PAULISTANO. 1907b. Nº. 15.721, p. 3, 23/05/1907.
CORREIO PAULISTANO. 1908a. Nº. 16.098, p. 1, 05/06/1908.
CORREIO PAULISTANO. 1908b. Nº. 16.099, p. 3, 06/06/1908.
CORREIO PAULISTANO. 1908c. Nº. 16.147, p. 6, 24/07/1908.
CORREIO PAULISTANO. 1909a. Nº. 16.322, p. 6, 16/01/1909.
CORREIO PAULISTANO. 1909b. Nº. 16.419, p. 5, 25/04/1909.
CORREIO PAULISTANO. 1909c. Nº. 16.431, p. 1, 07/05/1909.
CORREIO PAULISTANO. 1909d. Nº. 16.443, p. 1, 19/05/1909.
CORREIO PAULISTANO. 1909e. Nº. 16.626, p. 3, 18/11/1909.
CORREIO PAULISTANO. 1910a. Nº. 16.692, p. 6, 24/01/1910.
CORREIO PAULISTANO. 1910b. Nº. 16.864, p. 5, 16/07/1910.
CORREIO PAULISTANO. 1911a. Nº. 17.189, p. 5, 08/06/1911.
CORREIO PAULISTANO. 1911b. Nº. 17.306, p. 5, 03/10/1911.
CORREIO PAULISTANO. 1912a. Nº. 17.417, p. 8, 23/01/1912.
CORREIO PAULISTANO. 1912b. Nº. 17.624, p. 3, 17/08/1912.
CORREIO PAULISTANO. 1912c. Nº. 17.655, p. 8, 17/09/1912.
CORREIO PAULISTANO. 1913a. Nº. 17.861, p. 1, 14/04/1913.
CORREIO PAULISTANO. 1913b. Nº. 17.926, p. 7, 18/06/1913.
CORREIO PAULISTANO. 1913c. Nº. 17.962, p. 1, 24/07/1913.
CORREIO PAULISTANO. 1914a. Nº. 18.171, p. 1, 19/02/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914b. Nº. 18.182, p. 4, 04/03/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914c. Nº. 18.183, p. 2, 05/03/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914d. Nº. 18.225, p. 2, 16/04/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914e. Nº. 18.226, p. 2, 17/04/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914f. Nº. 18.227, p. 3, 18/04/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1914g. Nº. 18.252, p. 9, 13/05/1914.
CORREIO PAULISTANO. 1916. Nº. 18.884, p. 2, 08/02/1916.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1909. 20/06/1909, p. 1.820.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1910a. 30/04/1910, p. 1.314.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1910b. 06/10/1910, p. 3.186.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1911a. 10/03/1911, p. 1.039.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1911b. 14/03/1911, p. 1.102.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1911c. 23/09/1911, p. 3.677.
DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. 1913. 13/05/1913, p. 2.120.
ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. 1907. Relatório de

Exercícios. 1907.
ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. 1909. Relatório de Exercícios.
ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. 1910. Relatório de Exercícios.
ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-GOYÁS. 1909. Livro Diário. São Paulo.
ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-GOYÁS. 1915. Relatório. São Paulo.
JORNAL DO BRASIL. 1908. Anno XVIII, Nº. 158, p. 6, 06/06/1908.
JORNAL DO COMMERCIO. 1905. Anno 85, nº. 215, p. 1, Rio de Janeiro, 04/08/1905.
O COMMERCIO DE SÃO PAULO. 1901. Nº. 2.698, p. 4, 17/09/1901.
O COMMERCIO DE SÃO PAULO. 1908. Anno XV, nº. 572, p. 1, 28/07/1908.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1880. Nº. 1.663, p. 2, 12/09/1880.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1891. Nº. 4.781, p. 1, 04/02/1891.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1898a. Nº. 7.021, p. 2, 06/02/1898.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1898b. Nº. 7.186, p. 1, 23/07/1898.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1899a. Nº. 7.448, p. 1, 13/04/1899.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1899b. Nº. 7.597, p. 1, 09/09/1899.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1900. Nº. 7.716, p. 1, 07/01/1900.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1901a. Nº. 8.145, p. 1, 14/03/1901.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1901b. Nº. 8.427, p. 1, 22/12/1901.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1902a. Nº. 8.436, p. 3, 01/01/1902.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1902b. Nº. 8.662, p. 1, 16/08/1902.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903a. Nº. 8.811, p. 2, 13/01/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903b. Nº. 8.889, p. 4, 01/04/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903c. Nº. 9.041, p. 1, 01/09/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903d. Nº. 9.045, p. 2, 05/09/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903e. Nº. 9.119, p. 2, 18/11/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1903f. Nº. 9.149, p. 2, 18/12/1903.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1904a. Nº. 9.265, p. 2, 14/04/1904.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1904b. Nº. 9.455, p. 2, 21/10/1904.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1905a. Nº. 9.625, p. 3, 10/04/1905.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1905b. Nº. 9.684, p. 2, 09/06/1905.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1905c. Nº. 9.863, p. 3, 05/12/1905.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906a. Nº. 9.889, p. 1, 01/01/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906b. Nº. 9.965, p. 3, 18/03/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906c. Nº. 9.974, p. 2, 27/03/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906d. Nº. 10.007, p. 6, 30/04/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906e. Nº. 10.019, p. 1, 12/05/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1906f. Nº. 10.074, p. 2, 06/07/1906.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1907. Nº. 10.592, p. 4, 08/12/1907.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1909a. Nº. 11.104, p. 5, 06/05/1909.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1909b. Nº. 11.145, p. 8, 16/06/1909.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1909c. Nº. 11.298, p. 7, 16/11/1909.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1909d. Nº. 11.329, p. 1, 09/12/1909.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1911a. Nº. 11.851, p. 4, 27/05/1911.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1911b. Nº. 12.052, p. 15, 14/12/1911.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1911c. Nº. 12.055, p. 5, 17/12/1911.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1912a. Nº. 12.069, p. 8, 01/01/1912.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1912b. Nº. 12.126, p. 6/7, 28/02/1912.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1912c. Nº. 17.571, p. 27, 26/06/1912.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1912d. Nº. 12.347, p. 8, 06/10/1912.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1913a. Nº. 12.494, p. 5, 04/03/1913.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1913b. Nº. 12.518, p. 8, 28/03/1913.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1913c. Nº. 12.614, p. 4, 02/07/1913.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1913d. Nº. 12.635, p. 8, 23/07/1913.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1913e. Nº. 12.770, p. 6, 27/12/1913.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1914a. Nº. 12.861, p. 12/14,
08/03/1914.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1914b. Nº. 12.900, p. 5, 16/04/1914.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1914c. Nº. 12.901, p. 4, 17/04/1914.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1914d. Nº. 12.902, p. 6, 18/04/1914.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1914e. Nº. 12.934, p. 7, 20/05/1914.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1915. Nº. 13.260, p. 4, 13/04/1915.

O ESTADO DE SÃO PAULO. 1916. Nº. 13.615, p. 13, 04/04/1916.
O ESTADO DE SÃO PAULO. 1920. Nº. 15.081, p. 2, 22/04/1920.
O ESTADO DE SÃO PAULO, 1926. Nº. 17.198, p. 2, 29/03/1926.

*Submetido: 23/06/2018
Aceito: 14/09/2018*