



ARTIGO

CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS NO SETOR DE TRANSPORTES: A RELAÇÃO INTENSA ENTRE MEMBROS DO GOVERNO, CAPITAL FRANCÊS E UMA FERROVIA BRASILEIRA DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA (1910-1920)*

Contato
Avenida Celina Ferreira Ottoni, 4000
37048-395 – Varginha – Minas Gerais – Brasil
marcelpsilva83@gmail.com

 Marcel Pereira da Silva**
Universidade Federal de Alfenas
Varginha – Minas Gerais – Brasil

Resumo

Neste artigo, analisaremos a relação entre membros do governo (federal e estadual mineiro), diretorias e acionistas da Rede Sul Mineira e a casa bancária Perier & Cie., uma das representantes do capital francês no Brasil. O período escolhido, entre os anos de 1910 e 1920, justifica-se por dois motivos: primeiro, foi o período em que a Companhia Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, empresa analisada, assumiu uma concessão de transporte ferroviário no sul do estado de Minas Gerais; segundo, porque esse mesmo período coincidiu com o auge e queda do volume de empréstimos franceses realizados no Brasil. Assim, foi possível perceber como as relações entre uma concessão de serviços públicos, classe política e capitais envolvidos – seja público ou privado, neste caso estrangeiro e francês – são intensas e obscuras. O caso da Sul Mineira talvez seja um dos mais emblemáticos do setor ferroviário, pois deixou muito claro que tais relações foram institucionalizadas na República Brasileira há mais de cem anos, não obstante os embates e atritos ocorridos no processo.

Palavras-chave

Ferrovias – Concessão de serviços públicos – Capital francês – Rede Sul Mineira – Membros do governo.

* O presente artigo é uma versão alterada do Capítulo 4 da tese intitulada *Nos trilhos da incerteza - A Rede Sul Mineirano contexto ferroviário brasileiro (1910-1934)*, defendida no Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – FFLCH/USP, orientada pelo prof. dr. Alexandre Macchione Saes (FEA-USP). Todas as obras e todos os documentos utilizados na



ARTICLE

CONCESSION OF PUBLIC SERVICES IN THE TRANSPORT SECTOR: THE INTENSE RELATIONSHIP BETWEEN MEMBERS OF THE GOVERNMENT, FRENCH CAPITAL AND A BRAZILIAN RAILWAY DURING THE FIRST REPUBLIC (1910-1920)*

Contact
Avenida Celina Ferreira Ottoni, 4000
37048-395 – Varginha – Minas Gerais – Brazil
marcelsilva83@gmail.com

 **Marcel Pereira da Silva****
Universidade Federal de Alfenas
Varginha – Minas Gerais – Brazil

Abstract

In this article, we will analyze the relationship between members of the government (federal and Minas Gerais state), directories and shareholders of Rede Sul Mineira and the banking house *Perier & Cie.*, one of the representatives of French capital in Brazil. The period chosen between the years 1910 and 1920 is justified by two reasons: first, it was the period in which Companhia Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, the company analyzed, assumed a railroad concession in the south of the state of Minas Gerais; secondly, this same period coincided with the rise and fall of the volume of French loans made in Brazil. Thus, it was possible to perceive how the relations between a concession of public services, political class and capital involved – whether public or private, in this case foreign and French – are intense and obscure. The case of the South Mineira is perhaps one of the most emblematic of the railway sector, since it made it very clear that such relations were institutionalized in the Brazilian Republic more than 100 years ago, despite the conflicts and frictions that occurred in the process.

Keywords

Railways – Concession of public services – French capital – Rede Sul Mineira – Government members.

pesquisa e na elaboração do artigo são citados nas notas e na bibliografia. O autor agradece as sugestões e observações realizadas pelos pareceristas anônimos.

** Doutor em História Econômica pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (2018), Técnico em Assuntos Educacionais no Campus Varginha da Universidade Federal de Alfenas.

Introdução

O que se pretende mostrar neste artigo é que a intensa, e por vezes obscura, relação entre a concessão de um serviço público, membros do governo e o capital privado estrangeiro não é um “privilégio” dos dias atuais. Na história do Brasil, tal relação é bastante antiga. O capital originário da França foi muito importante para financiar obras de infraestrutura em municípios e estados – caso do Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais – mas também possuía um caráter especulativo e pouco criterioso. Com empréstimos realizados em 1910, 1916 e 1918, a dívida da ferrovia Rede Sul Mineira, em 1920, com a casa bancária francesa Perier & Cie era de 36.800 contos de réis. Isto correspondia a mais da metade da dívida passiva total quando o governo federal reverteu a ferrovia ao seu domínio. O período de arrendamento também coincidiu com o momento em que um grupo político sul-mineiro atingiu seu auge de influência política nos âmbitos federal e estadual, para logo em seguida ser afastado do centro das decisões por outro grupo rival, o que pesou na relação do governo com a empresa e com o capital francês.

Quatro aspectos são fundamentais para nossa análise, o que se reflete na divisão do texto. O primeiro aspecto foi a alta interferência política quando o assunto é concessão de serviços públicos no Brasil. Em Minas Gerais, e especialmente na Rede Sul Mineira, este aspecto foi extremamente relevante. A razão é a seguinte: a Região Sul de Minas Gerais, aquela servida pela Companhia Estrada de Ferros Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira (CEFFB – RSM), foi um viveiro de políticos que se apoderaram da principal máquina política do estado e uma das mais poderosas do país. O Partido Republicano Mineiro, o PRM, era uma das principais forças presentes na arena política nacional, não obstante as suas recorrentes fraturas. Mas fato foi que os sul-mineiros estiveram, ininterruptamente, em todos os mandatos do executivo estadual neste período, além de terem feito nomes no Congresso Nacional, ministérios e presidência da República. Nas diretorias da Rede Sul Mineira, a participação de políticos profissionais, ora ligados ao grupo dominante ora à oposição, foi uma constante na curta vida administrativa da Companhia.

O segundo aspecto importante foi a composição das diretorias da ferrovia aqui analisada. Com figuras que estavam tanto na situação quanto na oposição do grupo hegemônico, muitos diretores e acionistas da Sul Mineira tiveram uma relação intensa com o capital francês e pessoas do governo. Além disso, a Companhia se beneficiou dos capitais franceses disponíveis, e esteve sob tutela (não oficial) estadual ao menos em parte do período. O próprio empréstimo de 1910 (como veremos adiante), que ocorreu simul-

taneamente a um grande empréstimo da mesma casa bancária ao governo mineiro, foi um indicativo disto. Figuras importantes da administração estadual chegaram a ser membros de diretorias da Sul Mineira.

O terceiro aspecto abordará a entrada maciça de capitais franceses no Brasil entre 1905 e 1912, fato que foi extremamente significativo em setores de infraestrutura como ferrovias e serviços urbanos, pois estradas de ferro, estados e municípios foram os maiores tomadores destes empréstimos. Em 1910, recorte inicial deste trabalho, “os empréstimos ao Brasil corresponderam a mais de 13% das exportações de capitais franceses” (ABREU, 1994, p. 101). Neste quadro, Minas Gerais teve o maior destaque dentre as unidades da federação, pois, neste mesmo ano de 1910, contraiu um empréstimo de 120 milhões de francos, o que correspondeu a 57,48% do total realizado aos estados, que ainda incluía Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte e Bahia. O empréstimo mineiro foi o único realizado a uma taxa de juros de 4,5%, sendo os demais daquele ano realizados a 5%.

O quarto e último aspecto envolve todos os três anteriores. Trata-se do envolvimento da imprensa, personalidades importantes e o mercado de títulos e ações no Brasil. A especulação financeira e desencontro de informações deu a tônica na Bolsa de Valores do Rio, onde os papéis da Sul Mineira tiveram uma posição de destaque entre fins de 1917 e meados de 1920.

A relação entre atores políticos e a concessão de serviços públicos no Brasil, que em determinados períodos, como o começo do século XX, também envolveu o capital externo, foi frequente na história de países como o Brasil (SAES, 2010; WIRTH, 1982). O esquema político que envolvia desde líderes locais até o presidente da República (ou o próprio monarca na época do Império) foi capaz de articular e angariar recursos e favores pessoais para melhorias na infraestrutura de estados e municípios.¹ E, no caso do sul de Minas Gerais e suas ferrovias, não foi diferente. Assim, veremos que os meandros políticos entre algumas personalidades, a administração da ferrovia e o capital francês foram intensos, o que justifica um olhar mais de perto da participação política sul-mineira.

¹ Em clássico estudo sobre o poder político na Primeira República (1889-1930), Victor Nunes Leal afirmou que “a escola, a estrada, o correio, o telégrafo, a ferrovia, a igreja, o posto de saúde, o hospital, o clube, o campo de futebol, a linha de tiro, a luz elétrica, a rede de esgotos, a água encanada –, tudo exige o seu esforço, às vezes um penoso esforço que chega ao heroísmo. É com essas realizações de utilidade pública, algumas das quais dependem só do seu empenho e prestígio político, enquanto outras podem requerer contribuições pessoais suas e dos seus amigos” (LEAL, 1978, p. 37).

A “hegemonia” dos políticos do sul de Minas Gerais

Em boa parte da Primeira República Brasileira (1889–1930), o sul de Minas Gerais alcançou influência decisiva na estrutura política mineira, com ramificações que chegaram até o governo federal (SILVA, 2012, p. 96–98). Este domínio representou ganhos substanciais na melhoria da estrutura regional sul-mineira, ao menos na malha ferroviária e em núcleos urbanos dos principais municípios (SAES et al., 2016). Evidentemente, o nível de atividade econômica em muitas destas cidades era razoável, ora gerado pelo capital mercantil ligado às atividades da agricultura e pecuária voltadas ao abastecimento ora ligada à atividade cafeeira com vistas à exportação (SAES; MARTINS, 2012). Isso certamente foi um dos motivos que possibilitou a projeção dos políticos locais, baseadas em intensas relações pessoais, apadrinhamento e disputas pelo poder, característica marcante no quadro político nacional. Mas, uma vez que o transbordamento dos recursos destas atividades foi limitado, coube ao poder público estimular e patrocinar parte das transformações tipicamente capitalistas (SAES et al., 2012), a exemplo do financiamento, construção e operação de estradas de ferro.² E, para isso, era decisivo que os quadros da administração pública e da máquina política oficial — no caso de Minas Gerais, o Partido Republicano Mineiro (PRM) —, estivessem compostos por figuras capazes de defender os interesses da região e de aliados políticos. Em um período de vinte anos (1898–1918), tivemos um sul-mineiro em todos os mandatos de governo estadual, sem interrupção.

² Há interpretações distintas sobre os reais impactos do financiamento público brasileiro nas ferrovias, o que está diretamente relacionado ao envolvimento da classe política. Por um lado, há estudos como o de William Summerhill que, ao analisar as ferrovias brasileiras entre 1854 e 1913, reconheceu que o setor interno foi o mais beneficiado com os ganhos obtidos com as ferrovias ao longo prazo (apesar do predomínio de interesses exportadores no começo), embora recursos despendidos com companhias deficitárias pudessem ter sido gastos em outras áreas. (SUMMERHILL, 2018). Por outro lado, trabalhos como o de Felipe Batista, Lidiane Barbosa e Marcelo Godoy (2012) afirmaram que as ferrovias, embora tenham parcialmente estreitado os laços regionais, tiveram em sua maioria o viés exportador, ausência de planejamento e disputas políticas regionais, o que se revelou pernicioso na maior parte do estado de Minas Gerais, objeto central do estudo, pois “não promoveram a unidade do mercado mineiro” (BATISTA et al., 2012, p. 29).

Quadro 1

Participação de alguns políticos sul-mineiros em cargos estaduais e federais

Político	Principais cargos	Período	Origem
Joaquim Delfino Ribeiro da Luz	Governador Ministro da Justiça Ministro da Marinha Ministro da Guerra	1857 e 1860 1872-1875 1885-1887 1887-1888	Cristina
Américo Lobo Leite Pereira	Senador Federal Ministro do Supremo Tribunal Federal	1891-1895 1894-1905	Campanha
Fernando Lobo Leite Pereira	Ministro das Rel. Exteriores Ministro da Justiça Senador Federal	1891-1892 1892-1895 1896-1898	Campanha
Francisco Silviano de Almeida Brandão	Governador Vice-presidente eleito	1898-1902 -	Silvianópolis
Francisco Antônio de Sales	Governador Ministro da Fazenda	1902-1906 1910-1915	Lavras
Júlio Bueno Brandão	Vice-governador Governador Presidente da Câmara	1906-1908 1908-1909/1910-1914 1920-1921	Ouro Fino
Venceslau Brás Pereira Gomes	Governador Vice-presidente Presidente	1909-1910 1910-1914 1914-1918	Brasópolis
Delfim Moreira da Costa Ribeiro	Governador Presidente Vice-presidente	1914-1918 1918-1919 1919-1920	Cristina
Francisco Álvaro Bueno de Paiva	Senador Federal Vice-presidente	1911-1925 1920-1922	Andradas

Fonte: SILVA, 2012, quadro 2.5. O cargo de governador em Minas era chamado de “presidente de província”, no período do imperial, ou “presidente do estado”, no período republicano, entre 1889 e 1930.

Quadro 2 Presidentes e governadores mineiros em 1898–1922

Governador e Vice	Período	Presidente e Vice	Período
- Silviano Brandão - João Cândido da Costa Sena	1898-1902	- Campos Sales - Francisco de Assis	1898-1902
- Francisco Sales - Pacífico Gonçalves da Silva Mascarenhas	1902-1906	- Rodrigues Alves - Silviano Brandão Afonso Pena	1902-1906
- João Pinheiro - Júlio Bueno Brandão	1906-1908	- Afonso Pena - Nilo Peçanha	1906-1909
- Júlio Bueno Brandão	1908-1909	- Nilo Peçanha	1909-1910 -
- Venceslau Brás - Júlio Bueno Brandão	1909-1910	- Hermes da Fonseca - Venceslau Brás	1910-1914
- Júlio Bueno Brandão - Antônio Martins Ferreira da Silva	1910-1914	- Venceslau Brás - Urbano Santos	1914-1918
- Delfim Moreira - Levindo Ferreira Lopes	1914-1918	- Delfim Moreira	1918-1919
- Artur Bernardes - Eduardo Carlos Vilhena do Amaral	1918-1922	- Epitácio Pessoa - Delfim Moreira/ Bueno de Paiva	1919-1922

Fontes: (FLEISCHER, 1977, p. 9-54); e www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes.

Pelos quadros acima, podemos ter uma dimensão do alcance da participação dos sul-mineiros na política. Em um estudo sobre a política mineira na Primeira República, Cláudia Viscardi fez exatamente esta observação. Entre 1898 e 1918, o domínio sul-mineiro na política do estado, com ramificações no plano federal e hegemonia na estrutura do Partido Republicano Mineiro, sobrepujou a atuação independente de outros grupos (VISCARDI, 1999, p. 95-97). E a atuação dos sul-mineiros foi forte e diversa. Evidentemente que este poder não deixou de ser questionado, e nem mesmo foi absoluto. Na verdade, a aliança dos sul-mineiros com grupos de outras regiões foi intensa, pois, mesmo no âmbito regional, havia descontentes (WIRTH, 1982). O início da hegemonia sul-mineira se estabeleceu com a chegada de Silviano Brandão à presidência do estado de Minas Gerais, concomitante à reorganização do PRM em 1898 (SILVA, 1982, p. 157-159).

Porém, um primeiro momento em que ocorreram embates e dissidências, e coincidiu parcialmente com o lapso de nossa análise, ocorreu entre o governo estadual de João Pinheiro (1906–1908), o mandato federal de Afonso Pena (1906–1909) e a eleição do marechal Hermes da Fonseca em 1910, cujo adversário político foi Rui Barbosa. Primeiramente, um grupo de políticos relativamente novos na vida pública e com críticas às oligarquias tradicionais, chamada de “Jardim da Infância”, obteve participação em ambos os governos acima mencionados e se posicionou a favor de Rui Barbosa na chamada Campanha Civilista.³ Em segundo lugar, aliado a este grupo estavam dois futuros diretores da Sul Mineira: Manoel Tomaz de Carvalho Brito e Alberto Alvares, seu último presidente (1918–1922). Ambos fundaram o jornal *O Correio do Dia*, cujo objetivo era denegrir a candidatura do marechal Hermes e defender a campanha de Rui Barbosa. Além disso, Carvalho de Brito se candidatou a governador para marcar posição e liderar a oposição à Hermes em Minas e ao grupo que o apoiara, enfrentando o candidato oficial do PRM, o sul-mineiro Júlio Bueno Brandão.⁴ Ao fim, saíram vitoriosos Júlio Brandão e o marechal Hermes.⁵

No plano federal, a disputa de 1910 foi “apaziguada”. O entendimento político foi reestabelecido entre as duas principais unidades da federação,

³ Foi este o primeiro desentendimento entre os principais estados brasileiros, uma vez que Minas e Rio Grande do Sul apoiaram Hermes, e São Paulo e Bahia apoiaram Rui Barbosa. A maioria dos sul-mineiros que controla o PRM apoiou Hermes da Fonseca, que tinha como seu vice o próprio Venceslau. Uma das bases de apoio a Rui Barbosa no estado se estabeleceu em torno de políticos da Zona da Mata, que se sentiram alijados pelos sul-mineiros (FAQUIN, 2007, p. 123–142). O jornal *O Pharol*, cuja sede era em Juiz de Fora, foi talvez o principal periódico de apoio à candidatura de Rui em Minas.

⁴ Lembramos, novamente, que o candidato a vice-presidente de Hermes era Venceslau Brás, outro político sul-mineiro de peso. Carvalho de Brito se candidatou pelo Partido Democrata Mineiro, segundo *O País*, ed. 9.064 de 29 de julho de 1909. Carvalho Brito ainda foi um dos líderes do movimento que ficou conhecido como “Concentração Conservadora”, que em 1929 defendeu as candidaturas de Júlio Prestes como candidato à Presidência da República e de Fernando Melo Viana como candidato ao governo mineiro, na contramão da posição oficial do PRM que, além de apoiar Getúlio Vargas, indicou Olegário Maciel como candidato ao governo do estado (WIRTH, 1982).

⁵ A representação da influência política sul-mineira não poderia ser maior. Ambos os candidatos vitoriosos, Júlio Brandão e o presidente Hermes com seu vice, o também sul-mineiro Venceslau, estiveram na estância balneária de Lambari em abril de 1911. Águas Virtuosas, como era conhecida, é uma daquelas cidades que formam o Circuito das Águas do Sul de Minas Gerais, e os políticos para lá se dirigiram para confraternizarem e participarem das solenidades de inauguração de melhorias no local. Fonte: Mensagem do Presidente do Estado Júlio Bueno Brandão ao Congresso Mineiro, no ano de 1911. O prefeito de Águas Virtuosas, que pela lei deveria ser indicado pelo governador, era Américo Werneck, um dos diretores da Rede Sul Mineira.

São Paulo e Minas Gerais, quando, em 1913, ocorreu o Pacto de Ouro Fino (terra do governador Júlio Bueno Brandão). A simbologia que Ouro Fino representou não poderia ser maior: era um dos principais municípios cafeeiros de Minas, próximo da fronteira com São Paulo e da ligação da Sul Mineira com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A cidade sediou um acordo entre os principais estados cafeeiros do país para garantir um esquema político de sucessão presidencial que durou até 1930 (IGLESIAS, 1982).

O declínio do poder dos sul-mineiros na política ocorreu entre fins de 1917 e 1920. Os bastidores da escolha do novo presidente do estado, aquele que sucederia Delfim Moreira, gerou um impasse em que o próprio presidente da República, Venceslau Brás, precisou intervir. Porém, o grupo político da Zona da Mata mineira, liderado por Arthur Bernardes e Raul Soares, logrou fazer valer a indicação do primeiro para a sucessão estadual, conscientemente enfraquecendo o grupo chamado de “salista”, ou seja, aquele liderado por Francisco Sales.⁶

Em 1918, o candidato Artur Bernardes, de Viçosa (Zona da Mata mineira), se elegeu governador e, em 1922, também presidente, além de fazer Raul Soares seu sucessor no governo estadual (de Ubá, também Zona da Mata). Internamente (em Minas), Bernardes e Raul Soares afastaram a hegemonia dos políticos do sul via PRM, quando o tom do discurso na campanha em 1918 deixou isto evidente.⁷ Primeiramente, o Presidente da Comissão Executiva do PRM, o ex-ministro e sul-mineiro Francisco Sales, perdeu força e apoio político dentro do partido, não obtendo sucesso em articular a candidatura de algum candidato de interesse do grupo sul-mineiro. Em segundo lugar, a morte do vice-presidente Delfim Moreira, em 1920, também representou outra perda de liderança do grupo tradicional sul-mineiro. Além das disputas políticas, havia ainda um conflito de interesses entre o sul e a mata quanto à política cafeeira (SILVA, 1982, p. 157-158). Simultaneamente, foi exatamente durante este período de declínio da participação política do sul do estado que a Rede Sul Mineira entrou em sua fase mais conturbada, culminando com a rescisão do contrato de arrendamento de 1910, a dissolução da companhia e o arrendamento ao governo mineiro. Ainda que a situação gerada pela guerra e o próprio quadro operacional delicado da companhia tenham sido decisivos, as disputas políticas anteriormente descritas tiveram

⁶ Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas (ABREU, 2013).

⁷ *Correio Paulistano*, ed. 19.576 de 6 de janeiro de 1918, p. 4-5.

seus reflexos nas diretorias da empresa, cujos efeitos se estenderam até mesmo aos contratos com o capital estrangeiro, como veremos a seguir.

Amigos e inimigos do governo: os diretores da Rede Sul Mineira

A Rede Sul Mineira foi uma companhia ferroviária que serviu basicamente a Região Sul do estado de Minas Gerais, mas que se conectava às redes ferroviárias dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Criada em 1910, ela foi constituída por três companhias originárias criadas no último quartel do século XIX: E. F. Minas e Rio (antiga Minas and Rio Railway Company), Companhia Viação Férrea Sapucaí e Companhia Estrada de Ferro Muzambinho (LIMA, 1934; SILVA, 2012, p. 96-98). A Sapucaí venceu um edital de concorrência para um arrendamento que deveria vigorar por cinquenta anos.

A participação de políticos nas diretorias da Sul Mineira foi algo comum. E, se levarmos em conta os diretores para a qual temos informações, alguns deles eram pessoas que, na maior parte do tempo, pertenciam à oposição e não ao grupo situacionista, considerando aqueles que estavam nos poderes executivos estadual e federal. Mas, uma vez que situamos este fato no contexto político acima apresentado, as coisas se encaixam. As eleições de 1910 foram um primeiro momento de ruptura política mais séria em Minas e, uma vez que as pessoas envolvidas diretamente na administração da Sul Mineira não eram do sul do estado⁸ (com algumas exceções) e pertenciam à oposição, compreendemos as razões de certa “falta de amparo” do Estado. Mas, vejamos a seguir quais foram tais personalidades políticas. O quadro abaixo apresenta todas as diretorias da CEFFB – Rede Sul Mineira.

⁸ O mesmo ocorreu nas ferrovias da região entre 1884 e 1910.

Quadro 3 Diretores da Rede Sul Mineira (1910–1922)

Período	Diretor-geral/Presidente	Diretor	Diretor
1910–1914	Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara	João Candido Murтинho	Américo Werneck
1915	Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara	João Candido Murтинho	Willian Bourgain
1915–1916	Manoel Tomaz de Carvalho Brito	José Carneiro de Rezende	Armenio Gonçalves Fontes
1916–1917	Juscelino Barbosa	Artur Ferreira de Melo	Armenio Gonçalves Fontes
1917–1918	Armenio Gonçalves Fontes	Artur Ferreira de Melo	Willian Bourgain
1918–1919	Alberto Alvares	Armenio Gonçalves Fontes	Willian Bourgain
1919–1920	Alberto Alvares	Renaud Lage	Willian Bourgain
1920–1922*	Alberto Alvares	José Carneiro de Rezende	Willian Bourgain

Fonte: LIMA, 1934. Em especial os Capítulos IX e X. Elaboração do autor.

*Alberto Alvares e José Carneiro de Rezende participaram da primeira diretoria da Rede de Viação Sul Mineira, estatal administrada pelo governo mineiro.

Dentre os dois diretores cuja residência e base política estavam no sul de Minas Gerais, o mais conhecido foi Américo Werneck, diretor entre 1910–1914. De origem fluminense, Werneck ficou famoso por se envolver em disputas políticas regionais desde a queda do Império, uma vez que fazia parte dos republicanos históricos da região. Depois de se estabelecer em São Gonçalo do Sapucaí e se tornar editor em alguns jornais sul-mineiros, foi prefeito indicado e ainda obteve concessão para explorar as águas minerais de Lambari, antiga Águas Virtuosas (CASTILHO, 2016, p. 393–403). Além de ter sido deputado por Minas e pelo Rio, tinha grandes relações com a cúpula do Partido Republicano Mineiro, o PRM. Embora passasse por um período conturbado com alguns caciques do partido nos primeiros anos da República, fez as “pazes” com Silviano Brandão, o grande “coronel” articulador no sul mi-

neiro e do PRM no começo da República. Para estar na diretoria da Rede Sul Mineira, Werneck certamente se valeu de sua posição política, pois era muito próximo a Venceslau Brás e Júlio Bueno Brandão⁹ (CASTILHO, 2016, p. 395–402), duas das principais lideranças políticas mineiras e oriundos do sul do estado. Não foi mera coincidência que a Rede Sul Mineira e sua predecessora, a Sapucaí, foram aquelas estradas de ferro que mais receberam garantias de juros no estado de Minas Gerais, sendo ela e a E. F. Paracatu as únicas a gozarem deste benefício depois de 1910.¹⁰ Para a maior parte das estradas, o quadro abaixo considera o período 1890–1914, e apenas a E. F. Paracatu foi criada depois de 1900. A mais antiga das estradas é a Leopoldina, inaugurada em 1874.

Quadro 4
Garantias de juros pagas pelo governo mineiro até 1914

Ferrovia	Quantia	Percentual
C. V. F. Sapucaí/Rede Sul Mineira	18.398:258\$399	47,12
Leopoldina Railway	11.053:444\$108	28,31
E. F. Oeste de Minas	7.670:095\$257	19,64
E. F. Juiz de Fora a Piau	1.512:463\$563	3,87
E. F. João Gomes a Piranga	383:685\$030	1,00
Companhia Norte de Minas/E. F. Paracatu	20:130\$000	0,05
Total	39.043:176\$337	100

Fonte: MINAS GERAIS. *Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais ao Congresso Mineiro*, relativo a 1915. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, p. 105. Elaboração do autor.

⁹ Embora somente os maiores acionistas tenham participado das diretorias, como era o caso de Werneck, veremos que “recomendações” por parte dos governos estadual e federal, além dos credores franceses, eram levadas em conta nas indicações de diretores.

¹⁰ Ressaltamos que tais garantias estavam previstas pelo contrato de 1910.

O ano de 1914, data limite do quadro acima, foi exatamente o último em que a Sul Mineira recebeu garantias de juros do governo mineiro, referentes ainda ao ano de 1913. O período em que Werneck participou da diretoria da companhia foi também entre 1910 e 1914 (renunciou alguns meses antes do término de seu mandato), tendo sido o único político (e da situação) no tempo em que esteve na administração. Simultaneamente, a estância hidromineral de Águas Virtuosas do Lambari foi aquela que mais recebeu recursos por parte do governo estadual para obras de melhoramentos e urbanização, concentrando 72% do total até 1911. Ocorreu que, devido ao seu envolvimento em um conflito judicial com o estado de Minas por conta da concessão dos serviços em Lambari, na qual o governador e desafeto pessoal Delfim Moreira também se envolveu, Werneck perdeu força política. O contrato de exploração foi rescindido por parte do governo estadual e Werneck renunciou da diretoria. Isso foi uma indicação de que, principalmente em um estado onde a execução ou concessão de serviços dependem fartamente do apoio e patrocínio públicos, as relações estreitas entre o grupo político dominante e os concessionários dos serviços são fundamentais para que a empreitada posua maiores chances de sucesso. Contudo, veremos que os mandatos seguintes da Sul Mineira tiveram uma configuração diferente, e políticos da situação e oposição se alternaram e conviveram na administração da companhia.

Após cinco anos de mandato do presidente Joaquim Mattoso, uma nova diretoria e conselho fiscal deveriam ser eleitos para outro mandato de cinco anos. A assembleia que elegeu a nova diretoria foi a mais polêmica e controversa dentre aquelas a que tivemos acesso.¹¹ Pela leitura da ata, duas questões deste trabalho são evidentes: tentativas de ingerência política e de influência do capital estrangeiro. Tendo em vista este último ponto, os detalhes desta assembleia serão discutidos no subitem seguinte, relativo à participação do capital francês. Importa revelarmos que, nesta assembleia, foram eleitos para presidente Manoel Tomás de Carvalho Brito e, para diretores, Armenio Fontes e o sul-mineiro, conterrâneo de Delfim Moreira, José Carneiro de

¹¹ A ata completa foi publicada em *O Pharol*, jornal de Juiz de Fora, Zona da Mata mineira. Como vimos acima, foi uma região que nucleou descontentes com os mandos de políticos sul-mineiros no PRM, que inclusive estiveram na oposição nas eleições de 1910. A eleição de Carvalho Brito como presidente certamente justificou a publicação da ata, pois esta assembleia da Rede Sul Mineira foi a única que encontramos em números deste jornal.

Rezende.¹² E aqui se iniciou a relação – com exceção do breve mandato de Juscelino Barbosa – não tão amistosa do governo com a Rede Sul Mineira.

José Carneiro de Rezende, o outro político sul-mineiro (além de Werneck) identificado entre os diretores, era natural de Cristina, terra do futuro presidente Delfim Moreira. Deputado federal entre 1900–1914 e 1927–1930, também participou de outras empresas e teve negócios próprios.¹³ Dentre outras ocupações, foi fiscal do estado de Minas no Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais e sócio das firmas Companhia Industrial Sul Mineira (indústria têxtil de Itajubá, onde o próprio Venceslau também era sócio) e Companhia de Eletricidade e Viação Urbana de Minas Gerais (Belo Horizonte).¹⁴ Com isso, adquiriu experiência em empresas e sociedades por ações, das áreas bancária e de serviços públicos, o que é uma vantagem técnica que deve ser levada em conta para o diretor de uma empresa ferroviária. Por outro lado, assim como Werneck, Carneiro estava alinhado ao grupo da situação política no período aqui abordado. Ainda durante o tempo em que foi um dos diretores, entre 1915–1916, dividiu a administração com Manoel Tomaz de Carvalho Brito.

Carvalho Brito foi secretário do Interior e de Finanças no mandato estadual de João Pinheiro, mas, a partir da disputa eleitoral de 1910, esteve quase sempre na oposição e se fez valer de cargos públicos para seus fins políticos. Ele foi um dos principais líderes da Campanha Civilista de 1910, e também liderou a Campanha Conservadora nas eleições de 1930 em Minas, uma vez que defendeu a candidatura de Júlio Prestes (ABREU, 2013, 2015). Não raro, esteve diretamente envolvido em episódios controversos, em que manifestações políticas descambaram em tiroteios, sendo que o maior exemplo foi o comício de 1930 em Montes Claros (WIRTH, 1982, p. 153). Além disso, presidiu a Companhia de Eletricidade e Viação Urbana em Belo Horizonte entre 1913–1918, coincidindo parcialmente com o período em que foi presidente da Sul Mineira (Quadro 3). Embora não tenhamos muitas informações sobre o período em que Carvalho Brito e Carneiro Rezende estiveram na diretoria, até mesmo porque foi pouco mais de quatro meses, a situação financeira da companhia já não era das melhores, e o valor das ações durante esta admi-

¹² Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEFFB – Rede Sul Mineira, realizada em 4 de outubro de 1915 e publicada em *O Pharol*, ed. 247 de 19 de outubro de 1915, p. 2.

¹³ CPDOC/FGV.

¹⁴ CPDOC/FGV e *O País*.

nistração teve uma sensível baixa.¹⁵ Mas, o mais importante: as cobranças do governo em relação à companhia, devido principalmente à cota de arrendamento e fiscalização, passaram a ser mais frequentes. Para finalizar, a aquisição da E. F. Maricá e a obtenção de novo empréstimo, cujos processos se iniciaram ainda na diretoria anterior, foram interrompidos com Carvalho Brito e geraram intensa discussão nas assembleias que registraram a mudança de diretoria. Assim, podemos perceber como o desalinhamento político na administração se refletiu nos rumos da empresa, um reflexo dos embates pessoais e políticos ocorridos em eleições. Logo em fevereiro de 1916, Carvalho Brito e Carneiro Rezende renunciaram aos seus mandatos. Uma vez escolhida a nova diretoria, outros dois políticos de lados opostos foram eleitos. Juscelino Barbosa como presidente, e Arthur Ferreira Melo como um dos diretores.

Juscelino Barbosa, o único político da situação que se tornou presidente da Companhia (1916-1917), embora não fosse sul-mineiro, estava intimamente ligado às principais personalidades do grupo que estava no poder. Natural da Região Norte de Minas, era advogado de formação e foi deputado federal. Já em 1905 foi nomeado prefeito de Poços de Caldas e esteve na Secretaria da Fazenda do estado de Minas na gestão de Venceslau Brás, ocupando outras funções importantes depois de 1910.¹⁶ Mas o que mais nos interessa em nosso trabalho é a figura de Juscelino que, em 1910, a pedido de Venceslau, viajou até a Europa e obteve um novo empréstimo do governo mineiro junto à casa bancária Perier & C. Esse empréstimo serviu, em parte, para estruturar o Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais, fundado em 1911, do qual o próprio Juscelino foi presidente até 1916. Ele renunciou exatamente para assumir a presidência da Sul Mineira, período em que também foi realizado outro empréstimo da companhia junto à Perier & C., o *funding* (ou consolidação da dívida anterior) aprovado em setembro de 1916. Juscelino Barbosa foi a pessoa certa nos dois momentos, pois tinha como aliado o grupo político que estava no poder (ABREU, 1994, p. 99).¹⁷ Mas, com pouco mais de um ano de mandato, Juscelino renunciou ao cargo e foi seguido pelos demais diretores. Em assembleia de 11 de maio de 1917 foi eleita a nova diretoria, que manteve os dois diretores anteriores, dentre eles Arthur Ferreira Melo, e colocou Armenio Fontes como diretor-presidente.

¹⁵ O preço da compra caiu de 39\$500 para 26\$500 entre outubro de 1915 e janeiro de 1916.

¹⁶ Disponível na página oficial do Arquivo Público Mineiro (www.siaapm.cultura.mg.gov.br).

¹⁷ No mesmo ano em que foi concluído o *funding* na Sul Mineira, outro *funding* foi realizado pelo governo de Minas (ABREU, 1994, p. 99).

Arthur Ferreira de Melo, o diretor da oposição que estava com Juscelino na administração, não era mineiro. Natural de Santa Catarina, Ferreira Melo foi advogado e deputado federal por aquele estado, tendo participado das campanhas oposicionistas que apoiaram Rui Barbosa, além de ser da oposição em seu próprio estado.¹⁸ Participou de forma mais ativa em duas companhias: uma de seguro, no Rio de Janeiro, e outra de exploração de carvão mineral e ferrovia no Rio Grande do Sul. Por ter havido somente uma assembleia extraordinária durante este mandato, não sabemos ao certo como se deu a relação entre ele e Juscelino Barbosa. Sabemos apenas que Arthur Ferreira de Melo fez parte do Conselho Fiscal na administração anterior, aquela na qual o presidente era Carvalho Brito e, após a renúncia de Juscelino Barbosa, relatou supostos pagamentos indevidos e desvios de verbas pelo ex-presidente. Teriam sido pagamentos realizados na conta da firma Sampaio Corrêa & Comp., envolvida na administração da E. F. Maricá por um curto período em que Willian Bourgain (um dos diretores da Sul Mineira) foi o presidente, após o controle da ferrovia pelo capital francês. Além disso, esta firma esteve envolvida em obras e estudos de infraestrutura, como o prolongamento de ramais ferroviários, além de também atuar no fornecimento de serviços urbanos de algumas localidades, como eletricidade e telefone na própria Belo Horizonte.¹⁹ Ocorre que o presidente da empresa criada para administrar estes serviços a partir desta concessão era o ex-presidente Carvalho Brito, algo não mencionado no parecer do conselho fiscal.²⁰ O que ficou registrado na ata da assembleia, em 3 de setembro de 1917, foi que os serviços prestados pela Sampaio à Sul Mineira se encerraram em 1915, ainda sob a presidência de Joaquim Matoso. A Sampaio, já na administração Carvalho Brito, teria cobrado novamente a conta de quase 300 contos devido aos estudos do prolongamento de Ouro Fino a Piumhi, cidade que está localizada no centro-oeste mineiro e era servida pela E. F. Goiás. O prolongamento jamais foi construído, e Carvalho Brito não tomou conhecimento da cobrança. Porém, Juscelino, sem ciência dos demais diretores, não só teria realizado o pagamento do referido serviço após nova cobrança da firma, como também consentiu em depositar mais 274 contos, referentes a descontos de

¹⁸ *O País*, 1913-1919. Curiosamente, Arthur Ferreira de Melo pode ter sido um dos mentores políticos de Nereu Ramos, futuro presidente do senado e da República, segundo indicações em *O País*.

¹⁹ MINAS GERAIS, 1912, p. 70.

²⁰ *O Pharol*, ed. 43 de 20 de fevereiro de 1912, p. 1.

títulos de favor e juros. A solução encontrada pela diretoria e conselheiros foi acionar judicialmente os envolvidos diretamente neste pagamento.

Além da questão acima apresentada, Ferreira de Melo teve participação decisiva na escolha que elegeu Alberto Alvares presidente da Companhia em março de 1918. Último presidente da Sul Mineira no período em que esteve arrendada a uma companhia privada, a indicação de Alberto Alvares ocorreu exatamente entre a formalização da candidatura de Arthur Bernardes para governador no final de 1917 e as eleições estaduais de março de 1918, momento em que a hegemonia sul-mineira na política começou a perder força. Já na assembleia extraordinária de 3 de janeiro de 1918, Alvares foi indicado para ser o representante da companhia junto aos governos estadual e federal, uma vez que ele, além de acionista, era advogado da empresa. A proposta de Ferreira de Melo para Alvares era que a assembleia o investisse de “amplos e ilimitados poderes para regularizar a sua situação financeira para com os credores, podendo praticar os atos e assumir os compromissos que forem julgados necessários para esse fim”.²¹

Uma vez eleito, Alberto Alvares permaneceu como presidente (agora chamado de diretor geral pela reforma dos estatutos) até o fim do processo de encampação de 1922, tendo sido um dos protagonistas deste processo ocorrido durante o período do governo estadual de Arthur Bernardes. Também o acompanhou na diretoria (até 1922) William Bourgain, o engenheiro e agente “incansável” da Perier & Cie. Além de ser o redator-chefe do *Correio do Dia*, editado em Belo Horizonte e de propriedade do antigo presidente da Sul Mineira, Carvalho Brito, Alberto Alvares também defendeu a candidatura de Rui Barbosa em 1910, e chegou a atacar publicamente a administração estadual de Delfim Moreira (1914-1918).²² Sua ascensão na companhia foi simultânea à emergência do grupo político da Zona da Mata mineira.

Por outro lado, o periódico semanal *Hoje: periódico de ação social*, editado na cidade do Rio de Janeiro entre 1919 e 1923, disparou críticas severas à atuação de Alberto Alvares à frente da Sul Mineira. Embora não saibamos exatamente qual figura política de peso estava por trás da direção deste jornal, temos ao menos uma indicação de que se tratava de uma publicação de crítica social e política. Aparentemente editado por um grupo dos quais

²¹ Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEEFB – Rede Sul Mineira, de 3 de janeiro de 1918. Publicada no Diário Oficial da União de 13 de janeiro de 1918, p. 709.

²² *Jornal do Comércio* (Belo Horizonte) e *O País* (Rio de Janeiro), várias edições de 1909. Quanto à crítica ao governo Delfim Moreira: *A União* (Rio de Janeiro), ed. 36 de 1 de outubro de 1916.

alguns de seus membros estariam em um momento de transição entre as ideias anarquistas e a formação do primeiro núcleo comunista brasileiro,²⁵ seu principal redator teria sido o próprio Astrojildo Pereira, um dos principais líderes anarquistas e depois um dos fundadores do Partido Comunista Brasileiro em 1922. O jornal, quando o governo mineiro já assumia o controle provisório da ferrovia, não só fez críticas ácidas ao papel de Alberto Alvares à frente da administração, como desferiu várias acusações de corrupção contra o mesmo. Ainda que a figura de Arthur Bernardes tenha sido poupada, o jornal declara que “o sr. Alberto Alvares, o grande malandro de grenha pernóstica e unhas enormes que dirige a Rede Sul Mineira, é um indivíduo perigoso”.²⁴ Da mesma forma, também fez claras defesas das figuras de Venceslau, Delfim Moreira e seu secretário de finanças Theodomiro Santiago, sendo este um dos responsáveis pelo último empréstimo francês à Sul Mineira, no ano de 1918, embora ocasionalmente também atacasse o capital estrangeiro. Assim, percebemos que havia uma relativa simpatia ao grupo político que perdeu o comando do poder.

Com a apresentação e breve análise das diretorias acima descritas, um aspecto importante deste artigo ficou evidente. Diretorias e acionistas majoritários reproduziram na administração da companhia os esquemas de alianças e embates tão comuns no meio político estadual e federal, e isto foi decisivo na trajetória administrativa da empresa. Tais embates também tiveram ainda outro aspecto importante: as tentativas de influência e defesa dos interesses do capital estrangeiro, cujos representantes foram mais que simples acionistas.

Investimento ou oportunismo? A presença do capital francês no Brasil e na Sul Mineira

No começo do século XX, o Brasil registrou uma maior diversificação da origem do capital empregado nas ferrovias brasileiras, expressão da maior presença do capital estrangeiro não britânico pelo mundo em setores como os de serviços públicos, sob a forma de controle direto ou financiamento. Para Ana Célia Castro, isto ocorreu porque os investimentos estrangeiros no país vivenciaram um novo ciclo (1903-1913), que ocorreu entre o resgate das empresas ferroviárias com garantias de juros e a véspera da Primeira Guerra,

²⁵ Catálogo de documentação do AMORJ – Arquivo de Memória Operária do Rio de Janeiro, Coleção ASMOB – Archivio Storico del Movimento Operaio Brasileiro, p. 25.

²⁴ *Hoje – Periódico de Ação Social*, ed. 139, de 3 de novembro de 1921, p. 16.

caracterizado por expansão e diversificação (CASTRO, 1976). Assim, a diversificação setorial ocorreu concomitante à diversificação da matriz por país para os investimentos ferroviários no país. A participação mais crescente em ferrovias e empréstimos públicos (principalmente os municipais e estaduais) ficou por conta da França, situação semelhante registrada na vizinha Argentina (KUNTZ FICKER, 2015).²⁵

De maneira geral, a dívida pública do Brasil em francos aumentou sete vezes entre 1905 e 1913, ao passo que a dívida em libras, ou seja, contraída com a Inglaterra, aumentou somente 50% (ABREU, 1994, p. 100). A aquisição de ações e debêntures (obrigações da dívida), cujo capital muitas vezes tinha garantias do poder público, foram as formas mais usuais de inserção do capital francês em estradas de ferro, tanto no Brasil quanto na Argentina, segundo análise de Andrés Regalsky e Elena Salerno (KUNTZ FICKER, 2015). Assim, a participação francesa possuía um aspecto altamente especulativo que, depois da Primeira Guerra, mostrou-se frágil, reduzindo drasticamente a sua participação. Além das poucas garantias exigidas para realização dos contratos, a desvalorização acelerada do franco frente ao mil-réis foi intensa (LEVY; SAES, 2001, p. 72). Neste contexto, já é conhecido o estudo de Flávio Saes sobre o caso da Brazil Railway, conglomerado ferroviário que atuou principalmente no estado de São Paulo e nos estados do sul do país. Embora criada nos Estados Unidos (1906), a companhia chegou a concentrar 25% dos capitais franceses exportados ao Brasil, de um total aproximado de 4 bilhões de francos. Mas, em virtude do quadro delicado agora há pouco apresentado, a empresa viu seus negócios no país serem drasticamente reduzidos depois de 1918 (SAES, 1988).

Vale mencionar, ainda, que esta participação francesa, e mesmo a participação estrangeira no geral, não se restringiu somente ao campo financeiro, pois, no caso da Sul Mineira, a tentativa de influência e apoio político em negociações vantajosas foram uma realidade. E este não foi um caso isolado, pois, nas disputas pelo controle acionário de ferrovias e concessão de

²⁵ Neste contexto, Minas Gerais teve o maior destaque, pois, além de numerosos, os empréstimos a este estado também foram os mais vultosos entre as unidades da federação brasileira (ABREU, 1994, p. 99, Tabela 2). Em outro contexto, também foi evidenciada a maciça presença do capital francês no comércio atacadista, ainda na segunda metade do século XIX, em províncias menos visadas pelo capital estrangeiro à época, como era o caso do Ceará. De forma semelhante aos representantes da Perier & Cie., as relações pessoais e influência política eram marcantes no momento de se conseguir contratos e privilégios com o poder público, segundo estudos de Denise Monteiro (MONTEIRO; TAKEYA, 1994, p. 111-145).

serviços públicos urbanos como energia elétrica (SAES, 2010), o capital estrangeiro se valeu da aliança a agentes sociais da arena política, assim como de pessoas capazes de representar os seus respectivos interesses. Fosse para aprovar medidas favoráveis, como a vitória de uma concessão, fosse para evitar ações desfavoráveis, como a encampação de uma empresa privada pelo poder público, as tentativas, nem sempre bem-sucedidas, de inserção nos bastidores da administração pública foi uma constante.

Somente em estradas de ferro localizadas, ou que ao menos parcialmente cortavam o estado de Minas Gerais, além da própria Rede Sul Mineira, houve injeção de recursos franceses nas E. F. Goiás, Bahia e Minas, Paracatu, Vitória a Minas e The São Paulo and Minas Railway Company (mais conhecida por Estrada de Ferro São Paulo e Minas). Todo este movimento atesta o caráter abundante dos empréstimos realizados através de casas bancárias francesas. O aporte de francos franceses foi intenso nas ferrovias brasileiras, muitas vezes obtido sem muitas dificuldades. No caso da Sul Mineira, três aspectos se entrelaçam neste mesmo ponto.

Em primeiro lugar, entre 1908 e 1914, o país registrou a mais alta taxa de acréscimo de trilhos em todo o período republicano, e a segunda mais alta de toda a sua história.²⁶ O ano de 1910, aquele em que a Rede Sul Mineira foi criada e também foi o pico da entrada de capitais franceses, registrou o maior acréscimo de trilhos desde 1854²⁷ (ano de inauguração da primeira ferrovia) até hoje, com quase 2.100 quilômetros de linhas construídas, além de atingir o total de 20 mil quilômetros.

Em segundo lugar, o capital externo, neste caso representado basicamente pelo capital francês, proporcionou oportunidades de expansão e organização de várias companhias ferroviárias. Citamos agora há pouco várias empresas em Minas, mais a *Brazil Railway*. Em algumas oportunidades, como no caso dos estados do Rio de Janeiro e, especialmente, da Bahia, o capital francês chegou a administrar diretamente as ferrovias federais, valendo-se também de ações escusas com membros do governo para alcançar seus objetivos (CUNHA, 2013).

E, em terceiro, tais oportunidades de captação de recursos estrangeiros eram severamente aumentadas se a empresa possuísse as pessoas certas no lugar

²⁶ IBGE. *Séries estatísticas*. Disponível em: <<http://seculoxx.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 22 fev. 2017. A referida média foi de 1.208 quilômetros anuais.

²⁷ Embora a rede em tráfego tenha atingido o seu máximo em 1960, com mais de 38 mil quilômetros, o ritmo das construções foi cada vez menor desde a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Fonte: IBGE, *Séries estatísticas*, "Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1985".

certo, em suma, se conseguisse se aproximar o suficiente de homens do governo. E vimos acima que, no caso da Rede Sul Mineira, isto não seria um problema.

O primeiro empréstimo que a Sul Mineira contraiu na França foi o valor aproximado de 50 milhões de francos, dividido em 99.024 debêntures a 500 francos cada uma (LIMA, 1934, p. 125–126), negociados na Bolsa do Rio a partir de junho de 1910. Este valor equivalia ao montante de 30 mil contos de réis, segundo relatório da companhia de 1911. Este empréstimo ocorreu simultâneo àquele realizado em forma de *funding* ao governo de Minas no mesmo ano, através da figura de Juscelino Barbosa, secretário de finanças do governador e futuro Presidente da República Venceslau Brás, além de grande acionista e futuro presidente da Sul Mineira. E, segundo notícia veiculada no *Jornal do Comércio*, sediado na cidade do Rio de Janeiro, o empréstimo à Sul Mineira foi o primeiro envolvimento da casa bancária Perier & Cie com negócios privados no Brasil,²⁸ uma vez que os vultosos empréstimos anteriores foram realizados ao governo mineiro. Parte desse empréstimo à Sul Mineira foi utilizado para a ligação de seções da estrada, além da aquisição de dois vapores para os serviços de navegação, substituição de material fixo e rodante, além da construção do Ramal de Paraisópolis.²⁹ Ou seja, de alguma forma, a captação do recurso francês foi importante para a expansão e estruturação da empresa. E, neste processo, os agentes representantes do capital estrangeiro tiveram um papel fundamental. Na Rede Sul Mineira, ao menos dois deles, Albert Landsberg e Willian Bourgain, tiveram uma participação que merece a nossa atenção.

Ambos acionistas, Landsberg e Bourgain, eram de fato representantes de peso de Perier & Cie. Landsberg intermediou o empréstimo da Sul Mineira de 1910³⁰ e, segundo a obra *Impressões do Brasil no Século Vinte* (LLOYD, 1913), foi um dos responsáveis pela criação da Union Financière Franco-Brésilienne, entidade que dirigiu e que contava com recursos de Perier & Cie. O capital declarado desta organização, em 1911, era de 1 milhão de francos, divididos em duas mil ações de 500 francos cada.³¹ Albert Landsberg também integrou a primeira diretoria do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais (SENN, 1991, p. 412), acompanhado de Juscelino Barbosa, que foi seu primeiro presi-

²⁸ *Jornal do Comércio*, ed. 115, 25 de abril de 1910, ano 84, p. 1.

²⁹ Parecer do Conselho Fiscal da Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, relativo ao ano de 1909. Publicado em *O País*, ed. 9.388 de 19 jul. 1910 e *Correio da Manhã*, ed. 3262 de 25 jul. 1910.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *The Brazilian Review*, vol. 16, ed. 38, de 19 de setembro de 1911, p. 950.

dente. E isso evidencia a ampla teia de relações envolvendo o capital estrangeiro, o governo mineiro e seus respectivos serviços públicos, uma vez que o Banco Hipotecário de Minas foi constituído a partir de capitais franceses, cuja mesma casa bancária emprestara à Sul Mineira, ou seja, a Perier & Cie.

Já Willian Bourgain, além de engenheiro, esteve envolvido na administração da Estrada de Ferro Maricá, no estado do Rio de Janeiro, através da Compagnie Générale de Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil, empresa criada para administrar várias companhias férreas brasileiras, como foi o caso da própria Maricá (MARGARIT, 2009, p. 15). Junto a Albert Landsberg, Bourgain ainda participou da Sociedade Anônima Terras e Construções, fundada em 1913 no Rio de Janeiro, com objetivos de aquisição, venda ou arrendamento de terrenos, além da construção, venda ou arrendamento de prédios ou obras contratadas.⁵² Tais fins estavam aparentemente voltados à especulação imobiliária e financeira,⁵³ o que confirma a tendência do capital francês, e mesmo do mercado financeiro do Brasil no período republicano até 1930, representado por sua Bolsa de Valores (LEVY, 1977). E, pelas fontes pesquisadas, já alguns anos depois do primeiro empréstimo de Perier & Cie., tiveram início os primeiros atritos entre diretores, acionistas e governo envolvendo o capital francês.

Na data da assembleia extraordinária de 4 de outubro 1915, aquela que deveria eleger a nova diretoria desde a criação da Rede Sul Mineira, o governador de Minas era o sul-mineiro Delfim Moreira, natural de Cristina. O presidente brasileiro era o também sul-mineiro Venceslau Brás, primo do próprio Delfim (VISCARDI, 2015). Albert Landsberg leu um telegrama em que a casa bancária Perier & C., credora da companhia e do governo mineiro, apoiava a indicação dos nomes Padua Rezende, Alexandre Stockler e Willian Bourgain⁵⁴ para a nova diretoria, supostamente indicados pelo presidente de Minas e da República. A indicação gerou protestos do presiden-

⁵² DOU de 15/05/1913, p. 39-42, seção 1.

⁵³ Ibidem, p. 39.

⁵⁴ Os dois primeiros eram ligados ao grupo político sul-mineiro que estava no poder. Alexandre Stockler Pinto de Menezes foi um famoso médico, natural de Campanha (Sul de Minas Gerais), republicano histórico e deputado federal no começo da República. No decorrer da assembleia, sua indicação foi substituída por Armenio Gonçalves Fontes, um negociante e empresário do Rio. Já Antonio de Padua Assis Rezende foi um advogado e engenheiro natural de Juiz de Fora, mas também estava ligado ao grupo de políticos sul-mineiros. Foi deputado federal pelo mesmo distrito e legislatura que Venceslau, e participou de várias atividades na região, como da diretoria da Empresa de Caxambu, Lambari e Cambuquira, que explorava águas minerais nestas localidades, cuja concessão era feita pelo governo estadual.

te da Sul Mineira (na ocasião também presidente da assembleia), Joaquim Mattoso, que chegou a questionar a veracidade da indicação do presidente da República e minimizar o apoio pronunciado por Delfim, que também o teria feito para outras pessoas. No entendimento dele, havia interesse pessoal por parte de Landsberg e Bourgain, que eram representantes declarados de Perier & C., o que gerou discussão entre ambos. Tal afirmação realizada por Mattoso possuía um fundo verdadeiro.

Em dois telegramas dos meses seguintes, novembro e dezembro, enviados pelo próprio Delfim Moreira a Venceslau Brás, o governador mineiro demonstrou preocupação com a situação financeira da empresa, além do receio de que o capital estrangeiro pudesse administrá-la.³⁵ Chega-se mesmo a considerar a concessão de novas garantias, algo cada vez mais raro na política ferroviária brasileira. Já no telegrama de dezembro, após ser informado do acontecido na assembleia extraordinária de outubro, Delfim chegou a concordar que houvesse a participação de um representante dos credores franceses na diretoria, mas fez uma ressalva quanto a Landsberg, uma vez que ele fez uso indevido de telegramas reservados de sua autoria na assembleia, chegando a chamá-lo de “negocista desmoralizado e traficante desabusado”.³⁶

Com os ocorridos, tanto Padua Rezende quanto Landsberg e Bourgain não conseguiram ser eleitos na referida eleição. Foram eleitos para presidente Manoel Tomás de Carvalho Brito e, para diretores, Armenio Fontes e o sulmineiro, conterrâneo de Delfim Moreira, José Carneiro de Rezende.³⁷ Assim, a posição de Albert Landsberg na Sul Mineira ficou delicada, uma vez que enfrentou resistências internas e externas. O mesmo não ocorreu a Willian

³⁵ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 5, p. 9-11, de 22 de novembro de 1915.

³⁶ CPDOC/FGV, Fundo VB, série correspondências, documento 6, p. 12-15, de 11 de dezembro de 1915. Assim, podemos perceber que a questão da presença do capital estrangeiro era aceita e bem recebida pelo governo mineiro, desde que não significasse o controle direto e o fechamento de canais passíveis de influência política. Desse modo, nos parece que a repulsa de ações como a de Landsberg estava mais em seus métodos controversos do que em quem ele representava. Inclusive, o apelo de Delfim Moreira para que houvesse uma representação francesa parece ter sido atendido, pois Bourgain integrou a diretoria da Companhia de 1917 até o fim do processo de concessão ao estado, em 1922, tendo sido um dos diretores mais longevos na curta vida da empresa.

³⁷ Ata da Assembleia Geral Extraordinária da CEFFB – Rede Sul Mineira, realizada em 4 de outubro de 2015 e publicada em *O Pharol*, ed. 247 de 19 de outubro de 1915, p. 2.

Bourgain, cujo futuro na companhia reservou lugares generosos.³⁸ Mas, primeiro, vejamos outro caso polêmico envolvendo os capitais franceses.

Transação obscura: a tentativa de aquisição da E. F. Maricá

Ainda sob o aspecto da participação do capital francês na Rede Sul Mineira, o caso mais controverso foi, sem dúvida, a malfadada tentativa de compra da Estrada de Ferro Maricá.

Criada (1887) e operada inicialmente por capital privado nacional de origem local, serviu para o abastecimento de mercadorias às cidades do Rio de Janeiro e Niterói (antiga capital do estado do Rio). Porém, construiu apenas algumas dezenas de quilômetros e seus acionistas declararam falência (MARGARIT, 2009, p. 13). Já na década seguinte à inauguração dos primeiros trilhos, a Companhia Lavoura e Colonização de São Paulo assumiu a concessão e expandiu a linha. Mas, em 1907, devido aos atrasos contratuais, o governo estadual cancelou a concessão e tentou tomar os bens da empresa. Durante este processo conturbado, a ferrovia ficou com o tráfego precário e a manutenção irregular (MARGARIT, 2009, p. 14-15). Mas, no governo de Nilo Peçanha (natural do estado do Rio), o prolongamento da estrada ficou sob a responsabilidade do governo federal e contou com recursos diretos dele (1909-1910). E, após um curto período de arrendamento provisório à Sampaio Correa & C., entre 1911 e 1913, se deram os acordos para arrendamento dos trechos estadual e federal, confiados à empresa francesa Compagnie Generale de Chemins de Fer des Etas Unis du Brésil.³⁹ E é justamente a partir daí que se inicia a breve, porém intensa relação com a Rede Sul Mineira.

Um dos representantes dessa companhia francesa no Brasil foi Willian Bourgain. Ele foi engenheiro chefe da Rede Sul Mineira, intermediou as negociações para o *funding* de 1916, e também para um empréstimo adquirido em 1918, de 6 milhões de francos (LIMA, 1934).⁴⁰ Vimos acima que ele também participou de várias diretorias na empresa (Quadro 3) e esteve, simultaneamente, na administração da Estrada de Ferro Maricá. Sua figura foi central no processo que quase levou à aquisição da Maricá pela Sul Mineira. O iní-

³⁸ Pelo Quadro 2 podemos ver que Bourgain participou de várias diretorias posteriores a esta eleita. Seu papel como representante do capital francês foi central, e não só na Sul Mineira.

³⁹ Correio da Manhã, ed. 3.687 de 22 de agosto de 1911, p. 11; MVOP, 1913; Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro em 1º de agosto de 1913 pelo presidente do estado.

⁴⁰ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 10A, p. 33-35. Aproximadamente 3 mil contos de réis, segundo o balanço final da empresa.

cio das negociações se deu durante a primeira diretoria eleita, quando Joaquim Mattoso ainda era o presidente e Bourgain apenas o engenheiro-chefe.

A assembleia extraordinária realizada em 25 de fevereiro de 1916, além de aprovar a renúncia do presidente Carvalho Brito e do diretor José Carneiro de Rezende, expôs parte da trajetória que culminou com o fim processo de compra da Maricá.⁴¹ O único membro da diretoria a não renunciar, Armenio Fontes, fez uma leitura dos motivos apresentados pelo ex-presidente. Julgou Carvalho Brito “que seria um mau negócio para a Rede Sul Mineira a projetada aquisição, por elevado preço, de uma estrada de ferro que com ela não tem relação alguma e cujo custeio apresenta não pequeno déficit”.⁴² Esta segunda afirmativa não pode ser considerada falsa, pois foi exatamente este o quadro financeiro da Maricá que averiguamos nos relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas e nas Mensagens ao Congresso do Estado do Rio de Janeiro.

Ainda segundo o conteúdo da carta, dois acordos entre a casa bancária Perier e a diretoria da Sul Mineira, o primeiro em 30 de dezembro de 1913 e o segundo em 4 de maio de 1914, firmaram um adiantamento de mais de 4 milhões de francos de um total de 17.500 milhões para a transferência da Maricá à Sul Mineira,⁴³ com a emissão de 25 milhões de francos em debêntures a 5% de juros anuais. Carvalho Brito considerou a análise dos acionistas superficial e obscura, sentindo o mesmo no direito de suspender a operação, embora “continuasse a auxiliar o serviço da contadoria da Maricá com o pessoal da Rede Sul Mineira e a assistir com o meu parecer e apoio o administrador delegado da mesma estrada”.⁴⁴ Em virtude do cancelamento do empréstimo e aquisição da Maricá, o banco credor da dívida também declarou suspensão do *funding* em andamento, alegando o não pagamento de cupons do empréstimo de 1910 por parte da antiga diretoria, o que surpreendeu o presidente, por aparentemente desconhecer a situação.

Percebe-se, na carta, o tom de crítica à administração anterior, além de aparecer em segundo plano a delicada situação financeira da companhia,

⁴¹ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O País*, ed. 11.464 de 26 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁴² Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O País*, ed. 11.464 de 26 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁴³ Somente para aquisição da Maricá, além de juros e comissões, totalizaria quase 12 milhões de francos.

⁴⁴ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O País*, ed. 11.464 de 26 de fevereiro de 1916, p. 2. O administrador a quem Carvalho Brito se refere é exatamente William Bourgain, diretor nomeado em parte de 1915 e entre 1917-1922.

o que seriam os dois reais motivos para a não aquisição da Maricá. E, justamente neste sentido, o acionista e ex-presidente Joaquim Mattoso Duque Estrada Câmara, apresentou argumentos em sua defesa. Primeiramente, expôs que a crise financeira mundial e a posição hostil do governo federal perante a companhia ajudaram para que a mesma entrasse em dificuldades financeiras. “Daí a necessidade de por na presidência da Rede um homem da situação, isto é, um homem que privasse com o próprio governo, e nada mais natural do que a escolha do Dr. Carvalho de Brito, a quem o orador rende homenagens pelos esforços que empreendeu para a realização do *fundring*”.⁴⁵ Curiosamente, Carvalho Brito foi uma personalidade política que rompeu com a situação na época da eleição para presidente e presidente de estado (governador) em 1910. Por outro lado, estava também nesta diretoria José Carneiro de Rezende. Natural de Cristina, terra de Delfim Moreira, foi vereador em Itajubá, cidade onde Venceslau tinha interesses políticos e econômicos.

Porém, ainda quanto à assembleia acima mencionada, depois daquela primeira parte, a fala de Mattoso alterou o tom e passou a atacar a exposição de Carvalho Brito. O foco da crítica girou em torno da não realização do *fundring* que, para Mattoso, deveu-se às promessas de benefícios junto ao governo federal feitas por Carvalho de Brito aos credores, como alterações sugeridas no contrato de arrendamento. Uma vez que o governo se negou a revisar o contrato, Carvalho Brito “declarou nada poder obter e fez uma carta aos credores pedindo redução de dívidas, e que só as pagaria caso a situação da estrada o permitisse para o futuro (!?)”.⁴⁶ Ao fim, os acionistas aceitaram a renúncia dos dois diretores. E, na assembleia seguinte, de 29 de fevereiro de 1916, foi formalizada a suspensão do contrato de aquisição da E. F. Maricá, bem como a anulação do respectivo empréstimo negociado, no valor de 25 milhões de francos com os banqueiros Perier & Cie.⁴⁷ Ainda nessa mesma assembleia, o acionista Arthur Ferreira de Melo fez constar em ata “um voto de louvor aos srs. Carvalho de Brito e Carneiro de Rezende, presidente

⁴⁵ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O País*, ed. 11.464 de 26 de fevereiro de 1916, p. 2. Esta “posição hostil” teria coincido com a presidência de Carvalho Brito, político da oposição.

⁴⁶ Ata da Assembleia Geral Extraordinária dos Acionistas, realizada em 25 de fevereiro de 2016. Disponível em *O País*, ed. 11.464 de 26 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁴⁷ *O Jornal*, ed. 384 de 1 de março de 1916 (Maranhão), e também *Gazeta de Notícias*, ed. 61 de 1 de março de 1916, p. 2. Esta mesma assembleia também aprovou outros dois pontos: a não instalação de um “comitê” de debenturistas franceses na administração da companhia, e o prosseguimento da negociação do *fundring*, realizado durante o segundo semestre de 1916.

e diretores demissionários”. Como vimos acima, Ferreira Melo e Carvalho Brito foram fortes aliados no apoio às candidaturas de Rui Barbosa para presidente, e nuclearam a “campanha civilista” em seus respectivos estados.

Em telegrama enviado a Venceslau por Carneiro de Rezende, datado de 22 de outubro de 1915, ou seja, menos de um mês após a posse da diretoria composta por Carvalho Brito e pelo próprio Carneiro de Rezende, este tentou esclarecer ao presidente brasileiro e amigo íntimo as condições do processo em andamento que levaria à aquisição da Maricá. Na avaliação dele, a situação foi que Perier & Cie percebeu o mau negócio que realizou ao adquirir aquela ferrovia, pois possuía grande participação na Compagnie Générale, e tentou “consertar um negócio péssimo, à custa das estradas sul-mineiras, tornando assim mais precário o seu estado”.⁴⁸ Carneiro de Rezende, tendo sido fiscal do estado de Minas no Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais, exercia o papel de “homem de confiança” de Venceslau. Ele afirmou que não havia condições legais para a aquisição da Maricá, uma vez que não havia autorização expressa registrada em ata de assembleia, além de constituir uma “patifaria”, cujos maiores interessados eram os franceses e seus representantes, que inclusive tentaram influenciar nos rumos da escolha da diretoria eleita em outubro, aquela assembleia da célebre carta de Landsberg com o apoio de Bourgain.

Aqui, mais uma vez, fica claro que os banqueiros franceses se utilizaram de métodos controversos para conquistarem negócios vantajosos ou, ao menos, diminuíssem custos de transações mal avaliadas. Sem contar que, neste período, já no segundo ano da Grande Guerra (1914–1918), as possibilidades de investimentos com altos retornos eram cada vez menores. Restava “correr atrás” de prejuízos, além de garantir que os recursos investidos tivessem seu esperado retorno. Foi o que ocorreu com o *fundring* realizado em 1916, cuja dívida de 1910 foi refinanciada.

Por fim, os anos finais da administração da Sul Mineira ainda foram marcados por outro evento que envolveu os principais elementos apresentados neste artigo: a especulação das ações na Bolsa de Valores no Rio de Janeiro. Tais elementos sociais mencionados compõem os mesmos grupos analisados há pouco: homens de governo, diretoria, capital francês e a imprensa. O movimento especulativo, cujos desdobramentos se concentraram entre 1918 e 1920, não foi um privilégio da Rede Sul Mineira. Mas esta em-

⁴⁸ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 4, p. 7-8. 19 e 22 de outubro de 1915.

presa esteve à frente deste movimento e se envolveu de forma mais profunda em todo o processo.

A “jogatina” dos papéis e das palavras: as ações da Sul Mineira na bolsa do Rio e o envolvimento da imprensa entre 1917-1920

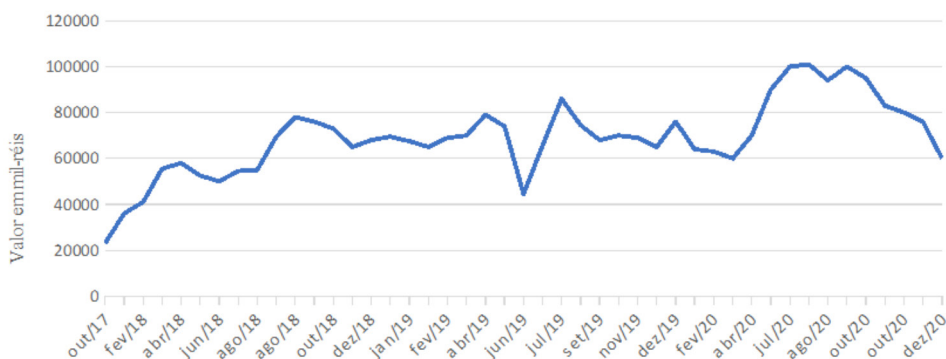
Segundo Maria Bárbara Levy, o mercado financeiro brasileiro, entre 1910 e 1930, apresentou dois grandes movimentos, embora não presentes em todo o período: “um acentuado aumento no volume dos títulos da dívida pública”, provocado pelo “estrangulamento do mercado externo”, e a situação de que “o mercado de títulos foi agitado por um movimento especulativo” (LEVY, 1977, p. 365). O caráter especulativo do mercado financeiro no Brasil foi uma característica permanente durante a Primeira República.

O primeiro destes movimentos, o aumento dos títulos da dívida pública, ocorreu durante a guerra e depois de 1920. Já o segundo, o movimento especulativo, afirmou a mesma autora, ocorreu mais intensamente entre o final do conflito mundial e meados de 1920. A emissão de títulos da dívida pública, em boa medida direcionada ao financiamento e melhorias de infraestrutura da União e urbanização dos municípios, também foi utilizada para o resgate de companhias de estradas de ferro, a exemplo da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da própria Rede Sul Mineira. E a Sul Mineira foi protagonista em ambas as situações, tanto no caso da emissão de títulos quanto do movimento especulativo.

Os papéis da Sul Mineira foram parte do epicentro de uma febre especulativa na bolsa do Rio entre 1918 e 1920. Outras companhias como Minas de São Jerônimo (para exploração de carvão no Rio Grande do Sul), Loterias Nacionais e Docas da Bahia também se envolveram diretamente neste processo. No caso da Sul Mineira, não há dúvidas de que a expectativa criada em torno das conversações entre a diretoria e o governo influenciou o preço das ações mais do que a real situação financeira da companhia. Entre o final de 1917 e 1919, a empresa ferroviária esperava ter condições mais favoráveis à sua reorganização e saneamento financeiro. Mas, ao contrário de M. Bárbara Levy, acreditamos que o movimento em torno dos títulos da RSM começou a se alterar já em fins de 1917 e começo de 1918. Nossa hipótese se sustenta pela observação dos valores alcançados a partir de dezembro de 1917, além de documentos trocados entre diretores da companhia, membros do governo e a casa bancária francesa Périer & C. Isto culminou com os acordos do Decreto nº 12.961, de 10 de abril de 1918, que, na prática, atendeu às solicita-

ções mais urgentes da Sul Mineira. Abaixo, apresentamos os movimentos de títulos da companhia entre o final de 1917 e final de 1920.

Gráfico 1
Ações da Sul Mineira na Bolsa do Rio



Fonte: *Correio da Manhã*, edições 6.802 a 7.968, entre outubro de 1917 e dezembro de 1920. Também *O País*, edições 12.169 e 12.202, respectivamente fevereiro e março de 1918.

O movimento demonstrado acima foi amplamente acompanhado e mesmo alimentado por parte da imprensa da capital federal. Em meados de 1919, como podemos visualizar no gráfico, ocorreu o período de maior variação no menor espaço de tempo, o que justifica a maior cobertura por parte da imprensa neste exato lapso.

Alarmara-se, como noticiamos, o mercado de especulação, em papéis da Sul Mineira, devido a divulgação franca da situação de descalabro dessa empresa. Contava-se, porém, que o governo virá em auxílio dessa estrada, no sentido de restaurar o seu tráfego e de reformar o seu material, dando-lhe em tempo uma colocação definitiva. Em vista dessa nova perspectiva renasceu a confiança nos respectivos papéis, que foram por isso negociados em larga escala, não se declarando novamente na baixa. Não subsistiu, portanto, o estado de pânico, mas também não puderam ser negociadas, na alta, quando muito declarando-se um pouco prestigiados, de 47\$ a 50\$000. Ainda assim, para os que tenham feito grandes vendas a prazo, o resultado deve ser considerável para os baixistas, tanto assim que nestes últimos negócios de jogos fomentados por bancos de

nossa praça, tem-se feito algumas fortunas. Quase todos os negócios de Bolsa constaram de Sul Mineira, que se reanimou, tudo mais carecendo de interesse.⁴⁹

Esta notícia era uma das análises do intenso alvoroço que envolveu as cotizações da Sul Mineira. Fica muito claro como o caráter especulativo, estimulado e alimentado por informações cruzadas e nem sempre passíveis de confirmação, imperou nos movimentos de alta e baixa da Companhia. O movimento declarado na passagem citada anteriormente levou a um processo de subida dos preços das ações, que se mantiveram em ascensão até meados de julho.

É certo que existiram dois movimentos que tentaram forçar ora a alta ora a baixa das ações da Sul Mineira. Não só negociantes dos papéis, mas a imprensa e mesmo alguns bancos se envolveram no processo (LEVY, 1977, p. 374–381). A situação financeira e operacional precária, além das posteriores negativas do governo em atender as principais reivindicações da diretoria, parece ter favorecido o movimento especulativo de baixa. Já as declarações da própria diretoria, eventualmente sustentadas pela imprensa e representantes do banco Perier & C., além da disposição inicial do governo em revisar o contrato de arrendamento, parecem ter sido os principais fatores que estimularam a alta especulativa.

As manobras de bolsa com os papéis da Sul Mineira, cuja situação de descalabro já confessada pelos seus próprios dirigentes continua a empolgar os interessados na jogatina de tais papéis, continuaram no decurso da semana finda a ser a chave de ouro dos mais desconcertados comentários em torno da situação dessa via férrea, naturalmente digna de um melhor futuro. (...). Armada essa situação de dúvida sobre a veracidade das afirmações de verdadeiro libelo contra a insolvabilidade da empresa, que se diz devedora de cerca de 100 mil contos, o mercado de especulação sobre os seus papéis funcionava com alternativas ora de baixa, ora de alta; neste caso, naturalmente, para iludir a boa-fé daqueles que procuravam aventurar a sorte arriscando os seus capitais no emprego duvidoso e papéis que, sob todos os pontos de vista, nenhum valor oferecem.⁵⁰

Expectativas, informações pouco embasadas e crença no “papel de bombeiro” do governo: estes pontos estavam entrelaçados e muito presentes na “jogatina” de ações que envolviam não só a Sul Mineira, mas também algumas outras empresas, como Docas da Bahia e Minas e São Jerônimo. Contudo, na contramão deste pretenso otimismo, também estava a revista

⁴⁹ *O País*, ed. 12.670 de 19 de junho de 1919, p. 10, grifo nosso.

⁵⁰ *Jornal do Comércio*, ed. 172 de 23 de junho de 1919, p. 11.

quinzenal *Brasil Ferro Carril*, principal publicação do setor ferroviário. Após várias edições de pesadas críticas à proposta de revisão de contrato, à diretoria e à especulação das ações, a revista não deixou passar em branco as críticas sofridas na imprensa e a nova alta dos papéis em julho.

Demonstramos então que o verdadeiro valor das ações da “Sul Mineira” é absolutamente neutro, e não há um único corretor sério na bolsa que possa contestar a nossa afirmação, principalmente depois da análise que fizemos nos balanços que esta empresa apresentou em seus relatórios de 1917 e 1918, e demos a nossa análise por terminada com a divulgação das condições severíssimas do inaudito contrato de *funding* que, em 1916, a “Sul Mineira” celebrou com os seus debenturistas, o que trouxe como resultado a queda contínua das cotações das ações da “Rede”, apesar das desesperadas reações tentadas pelos altistas, que nenhum efeito tem surtido, visto que as resultantes finais dos períodos de liquidação acabam sempre por demonstrar a indissimulável progressão de baixa.⁵¹

Durante estes mesmos dias, as ações da empresa estiveram acima de 80 mil réis, frustrando, de certa forma, a campanha “de baixa” da revista. A intensa onda oscilatória das ações, e não só da RSM, adentraram o ano de 1920, ao menos até o terceiro trimestre do ano. As ações pareceram ter atingido seu ápice entre julho e setembro, quando então começaram a cair. Não encontramos indicações mais sólidas sobre quais razões específicas teriam levado a esta ascensão seguida de permanente queda, exceto por um motivo: a expectativa, já não tão infundada, de encampamento da companhia pelo governo federal.

É certo que, pelo menos desde setembro de 1920, o governo mineiro, com o aval da União, adquiriu várias ações da empresa com o aparente intuito de forçar a baixa do preço e solvência da mesma.⁵² O fato pôde ser confirmado pelo fim do arrendamento à antiga Sapucaí, em 31 de dezembro de 1920. E, durante os aproximados três anos de altos e baixos de cotações dos papéis da empresa, as declarações públicas sobre o destino da CEFFB envolviam diretamente algumas das mais importantes figuras políticas do país, cujas polêmicas não pararam por aí. Tivemos uma situação de euforia, em que até mesmo acusações de corrupção que envolviam a disputa pela

⁵¹ *Brasil-Ferro-Carril*, n. 192, p. 395, 1919.

⁵² CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 14, p. 50 e 51 de 1920. Também *Brasil-Ferro-Carril*, n. 226, p. 759, 1920. Tal atitude já havia sido sugerida ainda em 1917, ao que tudo indica, por Teodomiro Santiago, secretário de finanças do presidente do estado de Minas Delfim Moreira. Cf. CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documento 7, p. 16-18, de abril de 1917.

sucessão presidencial foram encaradas como uma das motivações da “febre especulativa” dos papéis da Sul Mineira.

Sonhando com a presidência da República e divisando nos negócios da Sul Mineira um excelente filão para os seus gastos, o sr. Artur Bernardes interveio, e sob a alegação capciosa de que o sr. Delfim [Moreira] prejudicaria Minas se a não encampasse, moveu um trabalho tenaz, de todos os dias e de todas as horas, para conseguir do honrado vice-presidente em exercício o ato salvador das suas ambições ocultas. Era ministro da Viação o sr. Afrânio de Melo Franco, de cujo gabinete saíram para os círculos da Bolsa as notícias de que a Rede seria encampada, dando isso lugar a uma verdadeira jogatina dos respectivos títulos. Nas operações de compra e venda enriqueceram do dia para a noite não só amigos do sr. Melo Franco, como também do sr. Arthur Bernardes. Pretendeu-se com a alta artificial desses títulos provar ao sr. Delfim que a encampação da Rede era tanto mais justificada, quanto as suas ações estavam a ser bem cotadas na praça. Não sabemos se o extinto vice-presidente compreendeu bem a armadilha que lhe haviam preparado. O certo é que no seu governo a operação não foi realizada.⁵³

Salta à vista a oposição que o *Correio da Manhã* exerceu contra Bernardes, quando este ainda era governador de Minas e candidato à presidência da República. Tal oposição se alongou até mesmo depois das eleições realizadas, que deram vitória ao governador mineiro contra o candidato Nilo Peçanha (TORRES, 2010, p. 53).

No congresso, a situação da Sul Mineira não passou despercebida. Nicanor Nascimento, carioca deputado federal e suposto defensor dos direitos de trabalhadores e operários, afirmou que o arrendamento das companhias sul-mineiras à Sapucaí fora obra de brasileiros associados à casa bancária francesa Perier & C. Perier, segundo o deputado, teria visto uma oportunidade prodigiosa ao adquirir a dívida antiga da Sapucaí com banqueiros ingleses, fornecendo um novo empréstimo, no qual somente parte do recurso foi efetivamente colocado à disposição da companhia que, por sua vez, muito pouco fora efetivamente utilizado para reequipamento e melhoria dos serviços.⁵⁴ Com um posicionamento inclinado às ideias socialistas e comunistas, Nicanor Nascimento acreditava que interesses estrangeiros escusos, associados a alguns elementos brasileiros, estavam por trás de manobras pouco favoráveis aos interesses nacionais e dos trabalhadores que, por conta

⁵³ *Correio da Manhã*, ed. 8.117 de 24 de maio de 1921, p. 5.

⁵⁴ *O País*, ed. 12.648 de 25 de maio de 1919, p. 7.

da situação adversa das ferrovias, eram obrigados a trabalhar mais horas e sob condições menos favoráveis.

Vale ainda mencionar que, não obstante as tentativas de revisão do contrato de 1910, o recém-empossado governador Artur Bernardes apresentou sucessivas negativas perante as reivindicações da Sul Mineira. Ao contrário da posição defendida pelo *Correio da Manhã*, o jornal *O País* se mantinha favorável às decisões de Bernardes e, posteriormente, o apoiou em sua candidatura à presidência (TORRES, 2010, p. 73). O chamado “indeferimento da petição da Rede Sul Mineira” foi muito bem louvado pelo jornal, uma vez que:

contraria a chicana conhecida das grandes empresas (e das pequenas também), que oferecem cláusulas contratuais em que acordam elas e o Estado e, depois, apresentam, confiadas no prestígio próprio e no descaso administrativo, petição solicitando revisão de contratos ou nulificação de certas causas. Foi um ato grandemente moralizador e, ao mesmo tempo, preventivo de requerimentos análogos, que viriam firmados pelos argumentadores dos *precedentes*.⁵⁵

A passagem acima permite vislumbrar a aparente intransigência de Bernardes quanto às solicitações de algumas empresas privadas, comum em seu governo, principalmente quando envolviam capital estrangeiro e favores do Estado. Algo semelhante também ocorreu na polêmica com o minério de ferro e siderurgia (BARROS, 2011). Tais decisões assumiam feições de cunho mais nacionalista e autoritário. Para a Sul Mineira, as opções começavam a diminuir, restando o presidente Delfim Moreira como uma das últimas alternativas, embora sua saúde mental ficasse cada vez mais comprometida.⁵⁶ A isso se juntava o apelo de setores organizados da sociedade, que também já consideravam uma solução mais “radical” para o caso da Sul Mineira, ao invés da “simples” revisão de contrato. Em trecho de carta enviada ao presidente Delfim Moreira, a Sociedade Mineira de Agricultura assim se expressou:

⁵⁵ *O País*, ed. 12.432 de 24 de outubro de 1918, p. 3, grifo nosso.

⁵⁶ Também não é correto dizer que os políticos sul-mineiros agiam de forma sempre positiva em relação aos interesses da Companhia em seus requerimentos, como podemos perceber em algumas negativas por parte do Ministério da Viação e Obras Públicas (*O País*, ed. 12.531 de 31 de janeiro de 1919, p. 3). Dependia também de quem estava na diretoria da CEFFB – RSM e mesmo dos métodos empregados na busca dos objetivos a serem alcançados, que preferencialmente deveriam estar em acordo com os interesses do governo, a exemplo dos empréstimos de 1910 e 1916.

Pensam os habitantes daquela zona que a empresa arrendatária, pela sua infeliz e escabrosa administração, está em situação extremamente precária e incapaz de reorganizar os serviços da estrada, por maiores que sejam os auxílios do governo, pois estes, em vista dos ônus que pesam sobre a empresa, só poderão reverter em benefício dos seus credores estrangeiros; e, assim sendo, a revisão do atual contrato virá apenas prolongar os sofrimentos e sacrifícios da população do Sul de Minas, que não pode mais suportar o afrontoso desleixo com que a empresa arrendatária cuida dos interesses públicos, parecendo que a única solução que o caso da Rede Sul Mineira suporta é a radical, com a rescisão do contrato ou a liquidação em hasta pública.⁵⁷

Tal sociedade foi, posteriormente, recebida pelo próprio presidente e seu ministro da Viação, Melo Franco. Mas enquanto várias opiniões clamavam pela encampação, a diretoria e, ao que tudo indica, a casa bancária francesa Perier⁵⁸ continuavam confiantes na revisão do contrato, haja vista as declarações que ambos propalavam na imprensa, julgando que a revisão do contrato era iminente por parte do governo.

Acreditamos que todo este processo, com defensores e atacantes de ambos os lados, influenciou a chamada “jogatina” dos papéis da Sul Mineira, que durou aproximadamente três anos, entre os meses finais do governo Venceslau, o curto período Delfim (julho de 1919 a julho de 1920) e parte do governo Epitácio, quando o contrato de 1910 foi cancelado.

Considerações finais

Com o que foi exposto, demonstramos como as relações entre uma concessão de serviços públicos, classe política e capitais envolvidos – seja público ou seja privado, neste caso estrangeiro e francês – vão muito além dos interesses do serviço a ser prestado e desempenhos operacionais. O caso da Sul Mineira talvez seja um dos mais emblemáticos do setor ferroviário,

⁵⁷ *O País*, ed. 12.668 de 17 de junho de 1919, p. 3. Grifo nosso. A carta foi assinada pelo vice-presidente da associação, Flávio Salles Dias, importante cafeicultor e, mais tarde, deputado estadual pelo município de Machado, um dos maiores produtores de café do Sul de Minas Gerais. Atribui-se à influência dele a autorização concedida pelo estado para a construção e posterior encampação da Estrada de Ferro Machadense.

⁵⁸ Dentre várias edições entre 1918 e 1920, especialmente a ed. 12.677 de 26 de junho de 1919 e 12.691 de 10 de julho de 1919 de *O País*, p. 3, e ed. 7.450 de 23 de julho de 1919 do *Correio da Manhã*. Também algumas edições em *O Imparcial*, entre março e julho de 1919, cujo assunto levou a intensas trocas de farpas com *O País*.

pois deixa muito claro que tais relações foram institucionalizadas na República Brasileira há pelo menos cem anos, não obstante os embates e atritos ocorridos no processo.

Além disso, em uma empresa de sociedade anônima como a Rede Sul Mineira, mesmo que desentendimentos entre diretorias que se sucedem possam influenciar nas decisões de caráter financeiro (como a tentativa de aquisição da Maricá), tivemos a sensação de que o capital francês, representado pela casa bancária Perier (que, por sua vez, tinha na figura de Bourgain um de seus representantes), tentou estabelecer negociações vantajosas aos seus capitais, mesmo que a transação não fosse bem avaliada pela própria diretoria. E, como tentamos deixar claro, tais transações ocorreram às custas de influências políticas e ocupação de postos-chave dos representantes do capital. Para a infelicidade dos banqueiros franceses, as diretorias da Sul Mineira nem sempre conquistaram favores políticos junto ao governo federal e a mudança no comando político do PRM, cujas influências se fizeram sentir na escolha dos governadores a partir de 1918, também mudaram a forma como o poder público começou a tratar o capital estrangeiro. Neste caso, falamos especialmente da figura de Arthur Bernardes.

Merece atenção especial o fato de que, em outubro de 1918, apenas um mês após a posse de Bernardes no governo mineiro, Alberto Alvares e William Bourgain conseguiram completar outro empréstimo para a Sul Mineira com a Perier que, em 1918, iniciou um processo de reorganização, alterando o nome para Bauer, Marchal & Cie. Tal empréstimo foi gestado nos bastidores logo no começo de 1918, quer dizer, ainda durante os mandatos de Venceslau e Delfim, através da figura de Theodomiro Santiago, secretário de finanças do presidente do estado de Minas, além de ter sido intermediado por Bourgain, pelo lado da casa bancária francesa.⁵⁹ Cabe destacarmos que Bourgain e, por tabela, os banqueiros Perier, tiveram o reconhecimento que esperavam. Na assembleia extraordinária de 12 de março de 1918, que reformulou alguns pontos dos estatutos da companhia e deveria eleger uma nova diretoria, a justificativa para a indicação de Bourgain não poderia ter justificativa mais emblemática:

Quanto ao Sr. Dr. William Bourgain para diretor, também não podia haver a menor relutância em reelegê-lo, pois não só é o representante legítimo de grandes capitais

⁵⁹ CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB), série correspondências, documentos 10 e 10A, p. 25-35, janeiro de 1918.

estrangeiros, como também membro da diretoria que hoje renuncia e da qual fazia parte saliente, de uma dedicação a toda prova, não tendo medido esforços para o bom andamento de todos os negócios da empresa).⁶⁰

Assim, o poder público mineiro e os homens de negócios vinculados aos serviços de concessão pública – neste caso, ferroviário – depositavam confiança no capital estrangeiro francês, que ainda se mostrava disponível a financiamentos que estavam escassos, dado o contexto da guerra e perturbação econômica. Se, em certos momentos, este capital francês poderia ser encarado com ressalvas, era em grande medida por conta de seus métodos e possibilidade do controle direto de uma companhia endividada e menos pela sua forte presença, ainda que esta significasse acesso às decisões internas que pudessem defender seus respectivos interesses. Além disso, há de se reconhecer que os empréstimos franceses, no caso mineiro ligados basicamente à Perier & Cie., foram importantes como fontes de recursos em serviços como o transporte ferroviário e bancos, além daqueles que dotaram várias cidades de melhoramentos urbanos, como abastecimento de água e energia elétrica. A par disso, o caráter especulativo, manifesto em episódios como a forte oscilação das ações da Sul Mineira, foi uma característica marcante deste capital francês. Com objetivos de altos ganhos, as consequências da Primeira Guerra Mundial para ferrovias como a Sul Mineira se mostraram perniciosas, da mesma forma que viraram alvo de intensos debates na imprensa brasileira.

⁶⁰ DOU de 7 de março de 1918, p. 4.815. Grifo nosso.

Referências bibliográficas

Fontes primárias: jornais e periódicos⁶¹

- A União* (Rio de Janeiro), edição 36, de 01/10/1916.
Brasil-Ferro-Carril (Rio de Janeiro), 1919, nº 192 e 1920, nº 226.
Correio da Manhã (Rio de Janeiro), 1910–1911 e 1917 a 1921 (várias edições).
Correio Paulistano (São Paulo), edição 19576, de 06/01/1918.
Gazeta de Notícias (Rio de Janeiro), edição 61, de 01 de março de 1916.
Hoje – Periódico de Ação Social (Rio de Janeiro), edição 139, de 03/11/1921.
Jornal do Comércio (Belo Horizonte), 1909 (várias edições), edição 115, de 25/04/1910 e edição 172, de 23/06/1919.
O Imparcial (Rio de Janeiro), entre março e julho de 1919.
O País (Rio de Janeiro), 1909–1910 e 1913–1919 (várias edições).
O Pharol (Juiz de Fora, MG), edições 43, de 20/02/1912, e 247, de 19/10/1915.
The Brazilian Review (Rio de Janeiro), vol. 16, edição 38, de 19/09/1911.

Fontes primárias: oficiais, relatórios e outros

- Atas das Assembleias Extraordinárias dos Acionistas da CEFFB – Rede Sul Mineira, 1915–1921.
BRASIL. *Diário Oficial da União*. 1910–1920, várias edições.
BRASIL (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, MAIC). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil (relativo aos anos de 1910 a 1921)*. Rio de Janeiro: Tipografia do serviço de informações do Ministério da Agricultura.
BRASIL (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, MVOP). *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil (relativo aos anos de 1910 a 1921)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, vários anos.
CPDOC/FGV, Fundo Venceslau Brás (VB):
Série vpr – Vice-presidente da República, produzidos entre 01/08/1912 e 28/10/1913;
Série c – correspondências, produzidas entre 1910 e 1922.
IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2ª edição. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: <<http://seculoxx.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 3 maio 2017.
MINAS GERAIS. *Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais ao Congresso Mineiro*. Relativo aos anos de 1910 a 1922. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, vários anos. Disponível em: <<http://crl.edu/brazil/provincial/>>. Acesso em: 7 abr. 2017.

⁶¹ Todas disponíveis em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

MINAS GERAIS. *Relatório apresentado ao exmo. sr. dr. Arthur da Silva Bernardes, presidente do Estado, pelo Dr. João Luiz Alves, secretário das finanças (exercício de 1918)*, v. 1. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1919.

Fontes secundárias

- ABREU, Alzira Alves de. Dicionário da elite política da Primeira República (1800–1930). *CPDOC/FGV*, São Paulo, 7 fev. 2013. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>>. Acesso em: 1 nov. 2017.
- ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República, 1889-1930*. Rio de Janeiro: CPDOC/FVG, 2015.
- ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida externa brasileira em francos. *Revista de Economia Política*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 4, p. 1–33, 1994. Disponível em: <<http://www.economia.puc-rio.br/mpabreu/pdf/D%C3%ADvida%20dos%20estados%20brasileiros%201881-1943.pdf>>. Acesso em: 29 ago. 2019.
- BARROS, Gustavo de. *O problema siderúrgico nacional na Primeira República*. Tese de doutorado em Economia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.
- BRANDI, Paulo. Olegário Maciel. *CPDOC/FGV*, São Paulo, 1 fev. 2002. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/olegario_maciel>. Acesso em: 1 jan. 2017.
- BATISTA, Felipe de Alvarenga et al. *Transportes, modernização e formação regional: subsídios à história ferroviária em Minas Gerais (1870-1940)*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão n. 458.) Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20458.pdf>>. Acesso em: 29 ago. 2019.
- CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. A construção da estância balneária de Águas Virtuosas do Lambari (1870–1920). In: SAES, Alexandre Macchione et al. (org.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016, p. 253–272.
- CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil (1860-1913)*. Dissertação de Mestrado em Ciência Econômica, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976.
- CUNHA, Aloísio Santos. No tempo da *Chemin de Fer*: a administração francesa das ferrovias federais na Bahia (1911–1935). *Saeculum – Revista de História*, João Pessoa, n. 29, p. 347–364, 2013. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufpb.br/index.php/srh/article/view/19827>>. Acesso em: 29 ago. 2019
- DANTAS, Carolina Vianna. Nicanor Queirós do Nascimento. *CPDOC/FGV*, São Paulo, 11 maio 2015. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br>>. Acesso em: 1 nov. 2017.
- FAQUIN, Giovanni Stroppa. “Políticos da nova raça”: o Jardim da Infância e a experiência do poder na Primeira República. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2007.
- FLEISCHER, David Verge. A cúpula política mineira na República Velha. *Revista de Ciência Política*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 4, p. 9–54, 1977. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rcp/article/view/59770>>. Acesso em: 29 ago. 2019.
- IGLÉSIAS, Francisco. Política econômica do estado de Minas Gerais (1890–1930). In: MONTEIRO, Norma (org.). *Seminário de Estudos Mineiros: a República Velha em Minas*, v. 5. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982, p. 115–144.

- KUNTZ FICKER, Sandra (comp.). *Histórica mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México, DF: El Colegio del México, 2015.
- LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil*. 7ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1978.
- LEVY, Maria Bárbara. *História da bolsa de valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IB-MEC, 1977.
- LEVY, Maria Bárbara & SAES, Flávio Azevedo Marques de. Dívida externa brasileira, 1850-1913: empréstimos públicos e privados. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 4, n. 1, p. 49-81, 2001. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/revista/index.php/rabphe/article/view/87>>. Acesso em: 29 ago. 2019. doi: <https://doi.org/10.29182/hehe.v4i1.87>
- LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934): trabalho histórico-descritivo organizado pelo secretário da estrada*. São Paulo: COPAG, 1934.
- MALIN, Mauro. Artur Bernardes. *CPDOC/FGV*, São Paulo, 27 fev. 2015. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br>>. Acesso em: 1 nov. 2017.
- MARGARIT, Eduardo. *A Estrada de Ferro Maricá e seus reflexos na Região dos Lagos*. Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.
- MONTEIRO, Denise Mattos & TAKEYA, Denise Monteiro. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Frères no Ceará. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. 25, p. 111-145, 1994. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/4630>>. Acesso em: 29 ago. 2019.
- SAES, Alexandre Macchione. *Conflitos do capital: light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro*. Bauru: EDUSC, 2010.
- SAES, Alexandre Macchione & MARTINS, Marcos Lobato (org.). *Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século 20*. Bauru: EDUSC, 2012.
- SAES, Alexandre Macchione et al. (org.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). *Revista de História*, São Paulo, n. 119, p. 23-42, 1988.
- SENNA, Nelson Coelho de. *Anuário de Minas Gerais, v 4*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1911.
- SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)*. Dissertação de Mestrado em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- SILVA, Vera Alice Cardoso. O significado da participação dos mineiros na política nacional, durante a Primeira República. In: MONTEIRO, Norma (org.). *Seminário de Estudos Mineiros: a República Velha em Minas, v. 5*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982, p. 145-163.
- SUMMERHILL, William Roderick. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854 - 1913*. São Paulo: Alfaatar, 2018.
- TORRES, Pedro Henrique Lessa. *A estratégia política do Correio da Manhã na campanha presidencial de 1922*. Dissertação de Mestrado em História, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Minas de dentro para fora: a política interna mineira no contexto da primeira república. *Locus*, Juiz de Fora, v. 5, n. 2, p. 89-99, 1999. Disponível em: <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20491>>. Acesso em: 29 ago. 2019

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Delfim Moreira. *CPDOC/FGV*, São Paulo, 25 abr. 2015. Disponível em:

<<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MOREIRA,%20Delfim.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2017.

WIRTH, John. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

Recebido: 21/06/2018 – Aprovado: 16/05/2019

Editores responsáveis:

Iris Kantor e Rafael de Bivar Marquese