

André Luiz da Silva

# UM FRANCÊS NO INTERIOR PAULISTA

Paul Deleuze e o caso da  
São Paulo Northern Railroad Company

(1909 – 1916)



**UM FRANCÊS NO INTERIOR PAULISTA:  
PAUL DELEUZE E O CASO DA  
SÃO PAULO NORTHERN RAILROAD  
COMPANY (1909 – 1916)**



**Pedro & João**  
editores



**ANDRÉ LUIZ DA SILVA**

**UM FRANCÊS NO INTERIOR PAULISTA:  
PAUL DELEUZE E O CASO DA  
SÃO PAULO NORTHERN RAILROAD  
COMPANY (1909 – 1916)**



**Pedro & João**  
editores



**Copyright © André Luiz da Silva**

Todos os direitos garantidos. Qualquer parte desta obra pode ser reproduzida, transmitida ou arquivada desde que levados em conta os direitos do autor.

---

André Luiz da Silva

**Um francês no interior paulista: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916).** São Carlos: Pedro & João Editores, 2023. 120p. 16 x 23 cm.

**ISBN: 978-65-265-0504-5 [Digital]**  
**978-65-265-0546-5 [Impresso]**

1. Paul Louis Joseph Deleuze. 2. São Paulo Northern Railroad Company. 3. Estudo investigativo. I. Título.

---

CDD – 410

**Capa:** Petricor Design

**Ficha Catalográfica:** Hélio Márcio Pajeú – CRB - 8-8828

**Diagramação:** Diany Akiko Lee

**Editores:** Pedro Amaro de Moura Brito & João Rodrigo de Moura Brito

**Conselho Científico da Pedro & João Editores:**

Augusto Ponzio (Bari/Itália); João Wanderley Geraldi (Unicamp/Brasil); Hélio Márcio Pajeú (UFPE/Brasil); Maria Isabel de Moura (UFSCar/Brasil); Maria da Piedade Resende da Costa (UFSCar/Brasil); Valdemir Miotello (UFSCar/Brasil); Ana Cláudia Bortolozzi (UNESP/Bauru/Brasil); Mariangela Lima de Almeida (UFES/Brasil); José Kuiava (UNIOESTE/Brasil); Marisol Barenco de Mello (UFF/Brasil); Camila Caracelli Scherma (UFFS/Brasil); Luís Fernando Soares Zuin (USP/Brasil).



**Pedro & João Editores**

[www.pedroejoaoeditores.com.br](http://www.pedroejoaoeditores.com.br)

13568-878 – São Carlos – SP

2023

A história, no entanto, não se pode duvidar disso,  
tem seus gozos estéticos próprios, que não se  
parecem com os de nenhuma outra disciplina. É  
que o espetáculo das atividades humanas, que  
forma seu objeto específico, é, mais que qualquer  
outro, feito para seduzir a imaginação dos homens.  
Sobretudo quando, graças a seu distanciamento no  
tempo ou no espaço, seu desdobramento se orna  
das sutis seduções do estranho  
(Marc Bloch).



# SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO</b>	<b>9</b>
<b>Uma investigação ao microscópio</b> Márcia Janete Espig	<b>13</b>
<b>INTRODUÇÃO</b>	
<b>I. COMO TRANSFORMAR UMA NOTA DE RODAPÉ EM UMA PESQUISA: DO NOME AO PROBLEMA</b>	<b>17</b>
I.I Paul Deleuze: um personagem envolto em mistérios	17
I.II A escolha do objeto e a historiografia sobre o caso da São Paulo Northern Railroad Company	27
I.III Apresentação das fontes	32
I.IV Quadro teórico-metodológico: as fontes e a micro-história	37
<b>II. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DE “TRANSAÇÕES RUMOROSAS” E O INÍCIO DO CASO DA SÃO PAULO NORTHERN</b>	<b>45</b>
II.I Um francês em meio ao complexo cafeeiro e a belle époque caipira	45
II.II Interesses e problemas envolvendo uma pequena ferrovia de grandes pretensões: a EFA e suas diretorias	49
II. III (Re)visitando um tema esquecido: o empréstimo da EFA junto à casa bancária alemã L. Behrnes Sohene	60



<b>III. OS BASTIDORES DA COMPRA DA EFA PELA SÃO PAULO NORTHERN RAILROADCOMPANY</b>	<b>69</b>
III.I Situação financeira da EFA durante a falência	69
III.II Investir no Brasil: considerações sobre os debenturistas	78
III.III Considerações sobre Epaminondas	83
III.IV A compra da Estrada de Ferro Araraquara pela São Paulo Northern Railroad Company	91
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>103</b>
<b>LISTA DE FONTES</b>	<b>109</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>115</b>

## PREFÁCIO

### Uma investigação ao microscópio

Meticuloso, detalhista e habilidoso. Dessa forma pode ser definido o autor do excelente trabalho que o leitor tem nesse momento em suas mãos.

André Luiz da Silva nos brinda, nas páginas que seguem, com uma cuidadosa investigação acerca dos meandros da rumorosa venda da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) à *São Paulo Northern Company* (SPNRC).

A EFA fazia parte do chamado complexo cafeeiro paulista, cortando uma ampla região produtora. Fundada originalmente por cafeicultores da região, esteve em operação desde o final do século XIX. A crise financeira, gerada pela depreciação do café, teve forte impacto sobre essa ferrovia, bem como os altos custos relacionados à necessidade de prolongamentos e mudanças de traçado. Tudo aponta para má gestão da empresa, que culminou com um empréstimo desastroso junto à casa bancária alemã L. Behrens & Söhne, em março de 1911. Ao que parece, a condução desse empréstimo dava início a uma tentativa de negociata, pela direção da EFA.

No período em estudo, a construção e operação de Estradas de Ferro em nosso país era um grande negócio para o capital estrangeiro, visto que as concessões feitas pelo poder público firmavam vantajosas garantias de lucro. Não à toa, empresas eram criadas no exterior visando alcançar valores que o capital nacional, muitas vezes, não tinha condições de abarcar. Assim se deu, por exemplo, com a criação da *Brazil Railway Company*, empresa com sede americana e capital multinacional que envolveu um número imenso de empreendimentos no Brasil. De modo similar, através do empréstimo e concomitante venda de debêntures referentes à EFA nas praças da Europa, foi alcançado um volumoso capital.

Quando da falência da ferrovia, em 1914, a EFA, que então já possuía sua razão social alterada para *Chemin Fer du Nord São Paulo* (mais atraente aos investidores franceses), foi objeto de disputa em meio ao contexto da Primeira Guerra Mundial. Os banqueiros da firma Behrens & Söhne, obviamente, tornavam-se os principais interessados no controle desse caminho de ferro, opondo-se aos acionistas brasileiros, que alegavam a ocorrência de corrupção na realização do empréstimo.

Nesse momento entrou em cena o personagem título desse trabalho. Paul Louis Joseph Deleuze, um banqueiro e advogado francês, ao que tudo indica firmou um pacto com os banqueiros alemães. Devido a irregularidades na negociação do empréstimo, esses incumbiram Deleuze de contornar sua possível anulação. Ele mesmo um proprietário de debêntures da ferrovia, Deleuze chegou ao Brasil em dezembro de 1915 e se valeu de relações políticas e econômicas para adquiri-la e incorporá-la à empresa que fundara alguns meses antes nos EUA, a *São Paulo Northern Railroad Company* (SPNRC). Tudo aponta que o francês passou da posição de testa de ferro da casa Behrens & Söhne para a de defensor de uma agenda própria, sendo, a partir daí, visto pelos alemães como golpista.

O enredo dessa trama, desvendado com maestria por André Luiz da Silva, só pôde ser investigado a partir da conjugação de algumas habilidades fundamentais ao bom historiador: domínio da historiografia, seleção e análise competente das fontes documentais e uso de referenciais teórico-metodológicos adequados.

Com relação aos documentos, o autor soube localizar ótimos acervos *online* e arquivos físicos, manipulando de forma consistente as documentações que lhe proporcionaram acercar-se de seu problema de pesquisa de maneira crítica e criativa. Não me resta dúvida que, além de suas qualidades pessoais, André também foi feliz ao selecionar para seu estudo o apoio teórico e metodológico da micro-história em sua vertente italiana, discutindo autores como Carlo Ginzburg, Giovanni Levi, Jacques Revel, dentre muitos outros.

A influência da micro-história pode ser percebida em várias das opções feitas por André para sua pesquisa, iniciando pelo recorte do tema. A variação da escala de análise, uma das características definidoras daquela linha teórica, foi a escolha que o auxiliou na delimitação da temática da pesquisa aqui apresentada. O processo de recorte, que compreende uma análise das bibliografias referentes à EFA, sua história e seu processo de falência, levou o autor a focar nessa interessante personagem, Paul Deleuze, que desempenhou então um papel fundamental. Variando a objetiva, e focando nesse agente sem, contudo, desconhecer os demais atores sociais e o processo histórico mais amplo, André concentrou seus esforços em uma análise intensiva do material documental, outra característica dos micro historiadores italianos. Percebendo indícios, detalhes e sinais, preocupou-se em propor expectativas interpretativas, sempre com o cuidado em apresentar possibilidades, verossimilhanças, probabilidades. Se, por um lado, tem o cuidado em não apresentar como categóricos os resultados de sua análise, por outro não se furta a se posicionar continuamente frente à crítica realizada. Mais que isso: mostra-se, coloca-se, assume suas conclusões; assim, ousa ser historiador, um historiador rigoroso e cuidadoso, atento ao documento e suas armadilhas, o qual esquadrinha, lê, relê e retira o sumo do conhecimento. Convida o leitor a dividir suas conclusões, sua ousadia e seu amor pela pesquisa, que partilha continuamente em seu texto, assim como as dificuldades, impossibilidades e dúvidas. Nesse sentido, constrói uma escrita honesta, que possui no seu horizonte a reconstrução da verdade histórica, da verdade sobre o passado.

Mas não se engane o leitor. Aqui não irá encontrar um texto árido e cansativo. Embora jamais fuja do método científico, o autor se vale de uma escrita fluida e agradável, que vai construindo uma narrativa envolvente e detetivesca, em seu melhor sentido. Os caminhos da “transação rumorosa” que cercou a *São Paulo Northern* são desvendados de forma convincente.



O livro que aqui se encontra é o resultado da dissertação de mestrado de André Luiz da Silva, defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), e que tive o prazer de orientar entre 2011 e 2013. A qualidade do trabalho sempre o impulsionou para a publicação, que finalmente está sendo realizada, com todo mérito.

Por último, mas não menos importante, gostaria de frisar um aspecto muito importante da trajetória do autor. Esse belo trabalho está relacionado diretamente a expansão do ensino público e de qualidade proporcionado por políticas inclusivas de educação, implementadas, sobretudo, através do Programa Reuni, que permitiu a expansão das Universidades Federais. Graças a esse Programa, o Departamento de História da UFPel pode aumentar o seu corpo docente, criar um segundo curso (Bacharelado em História) e, como consequência, implementar o mestrado em História, do qual André fez parte em sua terceira turma. Ele foi ainda bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), condição que lhe permitiu dedicar-se inteiramente aos estudos, bem como sobreviver em local distante de sua casa durante a realização dos mesmos. No momento atual, em que assistimos atônitos ao desmanche do ensino público superior, é nossa função visibilizar o conhecimento gerado nesse meio, e lutar para que mais Andrés possam ter acesso à educação de qualidade.

Pelotas, outubro de 2019.

**Márcia Janete Espig**

Professora Associada da Universidade Federal de Pelotas

## INTRODUÇÃO

O fio de Ariana que guia o investigador no labirinto documental é aquilo que distingue um indivíduo de um outro em todas as sociedades conhecidas: o nome (GINZBURG; PONI, 1991, p.174).

Adentro o labirinto, o labirinto da escrita da história. No final deste emaranhado de caminhos, de becos sem saída, de dúvidas e possibilidades, está o verossímil. Ariadne é representada pelos ombros dos gigantes. É a metodologia, é a teoria, é a orientação, elementos que me auxiliam a não me perder. Parto segurando uma extremidade do fio que permite o trânsito entre o presente, onde me encontro, e um passado distante, incompleto e de difícil acesso. Objetivo: vencer o Minotauro do tempo que se esvai, dos prazos que se aproximam, do verdadeiro e do falso, do dito e do feito. Em minhas mãos trago ferramentas para o combate que, em outras palavras, é questionar a fonte, o interpretar contra as intenções de quem as produziu. O fio é um nome próprio, escrito de maneiras diferentes, ora Paul Deleuze, Deleuse, Deleuzen ou Paulo, que foi pronunciado, escrito e reescrito no decorrer dos últimos cem anos. Tomá-lo-ei nas mãos e partirei do presente, do que se conta, do que se esquece, do que se narra. O caminho no labirinto leva até o próprio dono do nome, até as práticas soterradas pelo passar do tempo, das quais interpreto os rastros.

Neste trabalho, o impacto da Primeira Guerra Mundial nas relações financeiras entre França, Alemanha e Brasil é investigado ao “rés-do-chão”, ou seja, focando nas estratégias e negociações, relações de solidariedade e conflito que estão presentes nos bastidores do caso da São Paulo Northern Railroad Company. Ao mesmo tempo em que essa questão macro histórica é parte central da problemática, por meio desta investigação estão sendo

conhecidos novos detalhes a respeito de um período pouco estudado do passado da região Araraquarense.

Aqui trabalho com as experiências vivenciadas por vários indivíduos. No entanto, é por meio da rede de relações de solidariedade e conflito vivenciadas pelo francês Paul Louis Joseph Deleuze que direciono meu olhar a uma história de fraudes, golpes e crimes, com vários heróis e vários vilões, uma história que se buscou esquecer, que se pretendeu apagar, uma nota de rodapé.

Paul Deleuze e os demais personagens estão imersos na modernidade, na dinâmica do complexo cafeeiro, em um contexto em transformação. Suas ações são empreendidas em meio a um emaranhado de forças que lhes fogem ao controle, como é o caso da Primeira Guerra Mundial. Este é um estudo circunscrito a um grupo de indivíduos que disputam por muitos anos o controle de uma ferrovia.

Muitos pesquisadores escreveram sobre a história da EFA, porém poucos conseguiram chegar a uma explicação consistente a respeito dos motivos de sua falência. Permanece como uma incógnita os bastidores do período em que a ferrovia esteve sob o controle da São Paulo Northern Railroad Company.

Quando iniciei minhas investigações, tinha como pretensão estudar o caso da Northern como um todo, pensava ser possível dar conta de analisar o episódio desde os bastidores da falência (1909 – 1914) até a prisão do francês Paul Deleuze (1939). Com o amadurecimento das discussões e o contato com a documentação, entendi que era necessário rever a delimitação. Frente a esta questão, passei a me concentrar no estudo dos bastidores da falência e na liquidação da Estrada de Ferro Araraquara. Em resumo, o leitor encontrará neste trabalho um esforço inédito em compreender os bastidores de uma disputa entre alemães, franceses e brasileiros pelo controle da ferrovia em plena Primeira Grande Guerra, investigando, a partir de um quadro teórico-metodológico baseado na micro história italiana, o envolvimento desses grupos com o banqueiro Paul Louis Joseph Deleuze.

Este livro foi dividido em três capítulos. No primeiro capítulo procuro deixar claro ao leitor como delimito o estudo, quais autores me serviram como referencial para compreender o objeto, qual o quadro teórico-metodológico adaptado para as especificidades da problemática, realizei uma descrição das fontes e acrescentei um subcapítulo em que procuro identificar as versões sobre Paul Deleuze que circularam na imprensa, por meio de livros e entre os moradores e ex-ferroviários da região araraquarense.

No segundo capítulo voltei minha atenção para o empréstimo realizado pela Estrada de Ferro Araraquara com a casa bancária alemã L. Behrens & Söhne. Início o capítulo com uma discussão sobre o contexto histórico do “Oeste Paulista”, concentrando-me nas relações culturais deste com a França e no complexo cafeeiro. Em seguida direciono as investigações para os bastidores do empréstimo, rastreando as ligações entre um grupo que adquiriu a maioria das ações da EFA, da Estrada de Ferro Dourado, da Estrada de Ferro São Paulo-Goiás. Identificando quais as estratégias empreendidas por este grupo, foi possível encontrar os fios que ligam a EFA ao banco alemão L. Behrens e Söhne, assim como os fios que ligam Paul Deleuze ao empréstimo e, conseqüentemente, à ferrovia araraquarense.

O terceiro capítulo é direcionado para a compreensão da liquidação e compra da Estrada de Ferro Araraquara por Paul Deleuze. Busquei estudar a situação financeira da ferrovia durante a falência, concentrando-me nas disputas judiciais entre parte dos credores quirografários<sup>1</sup> e a banco L. Behrens & Söhne a respeito das fraudes relacionadas a um empréstimo que influenciou diretamente a falência da EFA. Investigo ainda neste capítulo o contexto de investimentos franceses em ferrovias brasileiras, analisando a suposta emissão irregular de obrigações da EFA em Paris. Por fim, confronto as narrativas de

---

<sup>1</sup> Portador de uma ação que não lhe garante direitos hipotecários. No caso da falência da EFA, os credores quirografários só receberiam qualquer valor após os portadores de debêntures. Debêntures são títulos que garantem ao seu portador prioridades no recebimento e direitos sobre o ativo da ferrovia.



Epaminondas e Rui Barbosa, advogados que atuaram no caso e defenderam versões diferentes para a compra da ferrovia araraquarense por Paul Deleuze.

Esta é a primeira pesquisa acadêmica que trabalha com este tema, elucidando questões pouco analisadas pela historiografia, por este motivo convido o leitor a conhecer os esforços de um pesquisador em investigar o caso da São Paulo Northern Railroad Company. Ao buscar compreender o envolvimento de Paul Deleuze com a Estrada de Ferro Araraquara convido o leitor a uma viagem de trem, em que o itinerário é marcado por estratégias de grupos e personagens em meio ao teatro do capitalismo.

# I. COMO TRANSFORMAR UMA NOTA DE RODAPÉ EM UMA PESQUISA: DO NOME AO PROBLEMA

## I.I Paul Deleuze: um personagem envolto em mistérios

Era domingo, dia 19 de março de 1939. Um dos jornais de maior circulação do país noticiava, em letras grandes, a prisão de um francês chamado Paul Deleuse. Não era apenas mais um anúncio das páginas policiais. O periódico *O Estado de São Paulo* afirmava o fim de uma lenda. Segundo o artigo, por muitos anos os funcionários da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) acreditaram, com raras exceções, na informação de que Paul Deleuze, o francês que foi presidente da ferrovia durante a década de 1910, não passava de uma invenção.

Sendo o sr. Deleuse desconhecido nesta cidade, não faltou quem, aproveitando-se da imaginação fantasiosa do povo, de ordinario propenso a aceitar como verídicos os absurdos aureolados por visos de misticismo, arriscasse a afirmativa de que o sr. Deleuse não passaria de um personagem hypothetico. Pois a semente dessa infantilidade medrou, tomou forma e vulto, não sendo poucos os servidores antigos dessa Estrada que, havendo entrado para ela ainda na meninice, aposentaram-se ou faleceram, levando para o repouso da aposentadoria ou para o tumulo a convicção de que Paulo Deleuse não passava de um ente imaginario, mettido não se sabe por que artes no intricado processo da encampação da São Paulo Northern pelo governo estadual[...].<sup>2</sup>

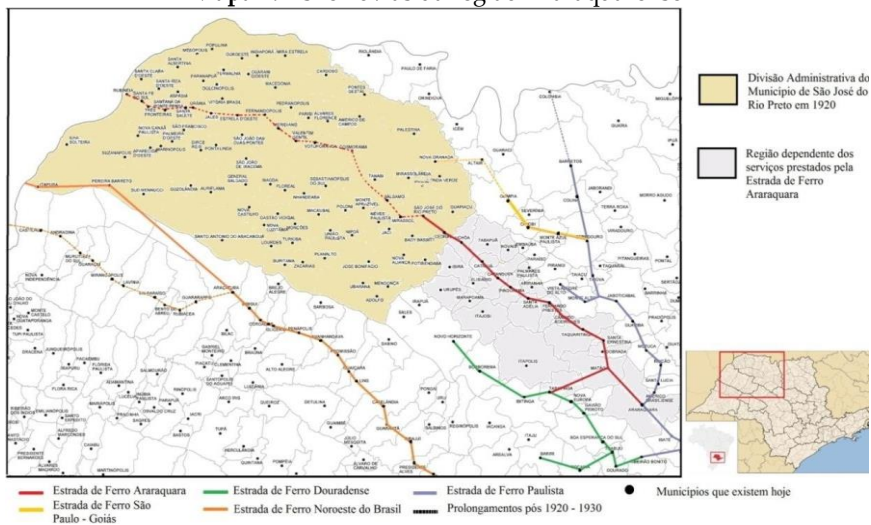
Efetivada a prisão, houve uma grande repercussão na região araraquarense: Paul Deleuze era um homem real. Porém, vinte anos haviam se passado, a EFA era uma empresa estatal, muitos

---

<sup>2</sup> OESP, n.21.308, 19/03/1939, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390319-21308-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/05/2023. Optei por manter em todas as citações de fontes na grafia original.

dos antigos funcionários já haviam se aposentado e as lendas a respeito do francês falsário e corrupto já haviam ganhado *status* de verdade.

**Mapa 1.** As ferrovias da região Araraquarense



**Fonte:** GHIRARDELLO, 2002; NUNES, 2005; SILVA, 2009. Elaborado pelo autor a partir do mapa “Divisão Municipal do Estado de São Paulo”. Disponível em [http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao\\_municipal.html](http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao_municipal.html). Acessado em 22/05/2023.

Desde a desapropriação da ferrovia, o Estado passou a ser considerado o “mocinho” da história, Paul Deleuze o vilão, e os moradores da região araraquarense, principalmente os ferroviários, as vítimas. Contudo, havia muitas versões para o episódio.

Haviam passado duas décadas do momento em que a São Paulo Northern Railroad Company, uma empresa *holding* estadunidense, perdera o controle sobre a Estrada de Ferro Araraquara. Mas o fato de Paul Deleuze, o presidente da companhia, ser considerado um ente imaginário, inventado por investidores europeus, não faz parte de nenhuma narrativa defendida nos jornais da capital paulista e federal.

Partindo das considerações do sociólogo francês Pierre Bourdieu, “O poder simbólico é um poder de fazer coisas com

palavras” (1990, p.167), é possível perceber, na construção das representações sobre Deleuze, a intenção de grupos dotados de poder simbólico em transformá-lo no grande culpado. À margem das narrativas “oficiais”, foram construídas novas leituras a respeito da desapropriação da ferrovia que fizeram parte das representações sobre Deleuze na região Araraquarense. A situação caótica presenciada pelos moradores e ferroviários passou a ser parte do imaginário<sup>3</sup> como resultado dos golpes atribuídos a esse sujeito. Este fato aproxima-se da versão difundida por rivais de Deleuze na imprensa anos antes. Mas a própria existência do presidente da Northern, em algum momento, passou a ser questionada, dando origem a inúmeras outras maneiras de se perceber os fatos.

No espaço de alguns anos, vez ou outra, as atividades de Paul Deleuze foram citadas na imprensa<sup>4</sup>. Uma das fontes que vem permitindo estudar como foram construídas as diferentes versões sobre Deleuze é o livro *Guia Ferroviário*. Organizado e publicado em 1959 pela Edição Santini de Araraquara, apresentava-se como uma síntese da história da ferrovia e das cidades à beira da linha. O grupo que o organizou, provavelmente, baseou-se em documentos disponibilizados pela diretoria da EFA. Deparando-se com a escassez de fontes a respeito dos fatos que antecederam a encampação da ferrovia pelo Estado, buscaram informações na memória dos moradores

---

<sup>3</sup> O imaginário de uma sociedade ou grupo será parte fundamental de sua existência, uma vez que o próprio sentido conferido ao universo social encontra-se a ele ligado. Obviamente o exercício do poder passará pelo imaginário coletivo. Através dos imaginários sociais, um grupo não apenas designa sua identidade e elabora uma representação sobre si mesmo, como também distribui papéis e funções sociais, expressa crenças comuns e fixa modelos (ESPIG, 1998, p.162).

<sup>4</sup> O jornal *O Estado de São Paulo* publicou uma matéria sobre a importância da bitola larga para a Estrada de Ferro Araraquarense, neste artigo é feito um histórico da linha, abordando-se rapidamente a administração de Paul Deleuze (que passou a ser conhecido como Paulo Deleuse). OESP, n.24.660, 25/09/1955, p.64. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550925-24660-nac-0064-999-64-not>; Acessado em 19/05/2023.

locais. De qualquer modo, meio século após a São Paulo Northern adquirir a EFA, a história de Paul Deleuze estava sendo recriada da seguinte maneira.

Sediada no Rio de Janeiro, a São Paulo Northern, por si, pelo seu maquiavélico dirigente, não dava a assistência técnica reclamada por uma estrada da dimensão e da importância daquela que adquirira e seu objetivo precípua e primordial era amealhar todo o dinheiro arrecadado aos usuários dos transportes. Conta-se que Paulo Deleuze, ao comprar o acervo da massa falida, não possuía dinheiro algum e que, até mesmo para pagar a sisa da escritura, precisou coletar, à pressa, todo o numerário disponível nas estações.

A divisa de Deleuze e sua companhia era locupletar-se a todo preço, relegando a plano secundário os direitos tanto de seus colaboradores, os empregados, como daqueles que utilizavam de seus serviços. Assim, a Estrada foi se desmantelando, porque não havia renovação de material nem conservação das linhas, a disciplina afrouxou e por fim a desordem campeou soberana.

O colorário dessa situação caótica, como não deixaria de ser, foi o irrompimento de uma greve de caráter geral, em 1º. de outubro de 1919, a qual se arrastaria por 31 longos dias [...]. Finalmente, em 31/10/1919, surgia a vitória ampla e espetacular do povo e dos empregados, através da encampação decretada pelo governo estadual, que declarara a ferrovia de utilidade pública para a devida desapropriação.

Debalde Paulo Deleuze tentou furtar-se à ação legal do poder público, recorrendo a todas as instâncias da justiça no afã de anular os efeitos do ato de encampação. Foi derrotado em toda a linha, e assim o Estado de São Paulo viu reconhecida de plano e legitimidade a sua interferência e a sua apropriação dos bens da extinta S. Paulo Northern Railroad Company<sup>5</sup>. (Grifos do autor).

Este trecho permite compreender uma das versões que circularam na região araraquarense. Fica evidente que, segundo seus autores, Paul Deleuze seria um homem maquiavélico que teria conseguido, de alguma maneira ilegal, adquirir uma ferrovia de mais de 200 quilômetros de extensão sem nenhum centavo.

---

<sup>5</sup> EDIÇÃO SANTINI, 1959, p.13-15.

O final trágico vivido por Deleuze no final da década de 1930 foi um fator primordial para que ele fosse considerado um criminoso. A partir de março de 1939 as notícias sobre sua morte foram capa de boa parte da imprensa paulista e carioca.

Paul Deleuze, então com 56 anos de idade, continuava ocupando o cargo de presidente da São Paulo Northern Railroad Company. Era acusado em inúmeros processos por crimes contra a economia popular, fraudes e pagamento de propina, algo contrastante com seu imenso patrimônio avaliado em cerca de 130 mil contos de réis<sup>6</sup>. O banqueiro francês permaneceu por pouco tempo na cadeia, por causa de um sério problema estomacal, ficando em prisão domiciliar. Na noite de 21 de abril de 1939, foi encontrado morto em seus aposentos. A imprensa divulgou que Deleuze teria cometido suicídio. Foram encontradas ao lado de seu corpo duas garrafas de *vermouth* e 15 frascos de seus remédios para insônia completamente vazios<sup>7</sup>.

De qualquer modo, até o momento, nenhuma pesquisa foi realizada a respeito das atividades desse personagem ou de seu envolvimento com a Estrada de Ferro Araraquara.

Mas, quem poderia ser este tal Paul Deleuze?<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> OESP, n.21.306, 17/03/1939. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390317-21306-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>7</sup> OESP, n.21.336, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390422-21336-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023. A BATALHA, n. 3.897, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/hotpage/hotpageBN.aspx?bib=175102&pagfis=16919&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>8</sup> Ressalto que esta pesquisa não é uma biografia de Deleuze, mas ao construir uma narrativa e uma significação dos episódios investigados, não posso, nem devo furtar-me a elencar informações referentes às experiências deste personagem, e dos demais, entendendo que estas são múltiplas e fragmentárias (BOURDIEU, 1996, p.185). Desse modo, não escrevo uma biografia, mas utilizo-me de dados relacionados às vivências dos personagens citados neste estudo como meio de analisar o Caso da São Paulo Northern Railroad Company.

**Imagem 1.** Paul Deleuze aos 56 anos de idade<sup>9</sup>.



**Fonte:** ANOITE, n.9.733, 15/03/1939. Link

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970\\_03&pesq=deleuze  
&pasta=ano%20193](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_03&pesq=deleuze&pasta=ano%20193). Acessado em 19/05/2023.

---

<sup>9</sup> Esta fotografia foi tirada durante o depoimento de Deleuze à justiça após sua prisão.

Paul Louis Joseph Deleuze nasceu em Marselha em junho de 1883<sup>10</sup>. Não há indícios de que tenha sido casado ou pai<sup>11</sup>. Sua estatura física era mediana. Era comum vê-lo usando roupas estilo *gentleman* de acordo com a moda das elites de sua época<sup>12</sup>. Quando completou vinte anos de idade ingressou na Escola Livre de Ciências Políticas de Paris (*Institut d'Etudes Politiques de Paris*), formando-se em Ciências Legais, Econômicas e Filosóficas (advocacia)<sup>13</sup>.

No ano de 1914 ocupava o cargo de diretor no *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*, com sede na cidade de Wilmington no Estado de Delaware, EUA, e sucursal na *rue Des Pyramides* n. 18, no atual Oitavo Distrito de Paris<sup>14</sup>, sendo sócio no banco Julius A. Cristin, Julien Decrais e A. Ebray<sup>15</sup>.

---

<sup>10</sup> (BARBOSA, 1982, p.124).

<sup>11</sup> O fato de Paul Deleuze ser solteiro e não ter filhos está presente no processo, *Audience du vendredi*, 23.1923 apud BARBOSA, 1982, p.125. No que diz respeito à herança de Paul Deleuze, falecido em 1937, ver: DOSP, 04/02/1959, p.43. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3962298/dosp-poder-executivo-04-02-1950-pg-43/pdfView>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>12</sup> Epaminondas descreve Paul Deleuze como um homem elegante de olhar vivo. OESP. n.15.573, 04/09/1921, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210904-15574-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>13</sup> Esta informação teria sido fornecida pelas autoridades após a vistoria no arquivo pessoal de Paul Deleuze. A NOITE ILUSTRADA, n. 618, 25/04/1939, p.9. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120588&PagFis=15420&Pesq=Deleuze>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>14</sup> BARBOSA, 1982, p.135. Esta informação também está presente na já citada *Audience du vendredi*, p.23,1921. Em 4 de novembro de 1914 foi publicado no jornal francês *Le Temps* um alvará da corte de justiça de Londres, onde o *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud* foi escolhido para receber em depósito as debêntures da *State of Bahia South Western Railroad Co.* que entrou em concordata. LE TEMPS, n.19.478, 04/11/1914, p.4. Disponível em [http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20\(Paris%201861\)%20.langFR](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20(Paris%201861)%20.langFR), Acessado em 19/05/2023.

<sup>15</sup> Encontrei esta informação por meio do site <http://books.google.com.br>. Digitando o nome Paul Deleuze pode-se ter acesso a trechos da publicação em que há uma pequena nota a respeito do *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*. Poor's Manual of Industrials: Manufacturing, Mining, and Miscellaneous Companies, Volume 6, 1915, p.2253. Disponível em [http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoQAQAAMAAJ&dq=Deleuze+decrails&q=decrails#search\\_anchor](http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoQAQAAMAAJ&dq=Deleuze+decrails&q=decrails#search_anchor). Acessado em 19/05/2023.



**Imagem 2.** Sede do antigo *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*<sup>16</sup>



**Fonte:** <http://maps.google.com.br/>. Acessado em 19/05/2023.

Paul Deleuze, provavelmente, mantinha-se bem informado a respeito dos bastidores do mercado de ações. Oportunista, estava preparado para não deixar uma boa chance de lucro escapar. Devido a sua atuação profissional, tinha acesso a inúmeras informações a respeito do mercado de investimentos franceses nos EUA e no Brasil. Em algum momento entre 1911 e 1915, Deleuze adquiriu debêntures<sup>17</sup> da Companhia de Estrada de Ferro

---

<sup>16</sup> Por meio do site <http://maps.google.com.br/> é possível localizar endereços em, praticamente, todo o mundo, sendo que, no caso da cidade de Paris, há o recurso de visualização das ruas por meio de fotografias em 3D. Mesmo com mudanças na fachada, ainda é possível notar que o *banque* ficava em uma região nobre de Paris.

<sup>17</sup> Debêntures, segundo Marlon Tomazette podem ser compreendidas como: “[...] títulos representativos de um empréstimo público lançado pela sociedade. Cada emissão de debêntures representa um empréstimo realizado, tendo um caráter

Araraquara (Chemins de Fer du Nord de São Paulo), emitidas pelo banco alemão L. Behrens e Söhne, lançadas na Bolsa de Paris em 15 de março de 1911<sup>18</sup>.

---

unitário. A sociedade, ao decidir a emissão das debêntures, está fazendo uma oferta de um contrato mútuo, que se completa com a subscrição dos títulos, que representaria a aceitação do contrato. (2004, p.291) A companhia divide a soma pretendida em vários títulos emitidos em série. Quem subscreve o título está emprestando dinheiro para a emitente, e em contrapartida objetiva recebimentos anuais parciais, ou outras vantagens que tais valores mobiliários podem assegurar, ou ao menos, a restituição dos valores emprestados no vencimento” (2004, p. 291- 292).

<sup>18</sup>Utilizar-se de um nome francês para levantar capitais na Europa não foi exclusividade da EFA. O engenheiro João Teixeira Soares, idealizador da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, após conseguir a concessão do traçado, buscou estabelecer acordos com banqueiros europeus para constituir uma empresa que empreendesse a construção da ferrovia, fundando em sociedade com bancos de Paris e Bruxelas a *Campagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, lançando títulos na bolsa em 1890 (ESPIG, 2011, p.132).

Imagem 3. Debênture da Chemins de Fer du Nord de São Paulo, 15/03/1911.



Fonte: [http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911-\\_JM](http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911-_JM). Acessado em 19/05/2023.

Em agosto de 1915, Paul Deleuze fundou a empresa São Paulo Northern Railroad Company (SPNRC), sediada na cidade de Wilmington no Estado de Delaware, EUA. Curiosamente, o nome da empresa é uma tradução de *Chemins de Fer du Nord de São Paulo*. Seis meses após fundar a SPNRC, veio para o Brasil, desembarcando no porto de Santos em 31 de dezembro de 1915<sup>19</sup>. Com um pouco mais de um mês no Brasil, o banqueiro adquiriu a Estrada de Ferro Araraquara, incorporando-a a SPNRC.

O leitor não irá encontrar nos próximos capítulos apenas informações inéditas a respeito das experiências de Deleuze, ou de um suposto golpe financeiro aplicado pelo presidente da São Paulo Northern Railroad Company. Esta é uma investigação acadêmica sobre as estratégias, alianças e conflitos de diversos personagens que se envolveram no caso da São Paulo Northern Railroad Company. Deleuze é o protagonista, mas há muitos coadjuvantes.

## **I.II A escolha do objeto e a historiografia sobre o caso da São Paulo Northern Railroad Company**

Quando iniciei as pesquisas a respeito do tema durante a graduação, tinha como objetivo investigar a relação entre a fundação de cidades e os prolongamentos da Estrada de Ferro Araraquara<sup>20</sup>. Reuni uma grande quantidade de fontes, destacando

---

<sup>19</sup> LISTA DE PASSAGEIROS NAVIO HOLLANDIA, 31/12/1915. Disponível em [http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/listas/BR\\_APESP\\_MI\\_LP\\_008099.pdf](http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/listas/BR_APESP_MI_LP_008099.pdf). Acessado em 22/05/2023.

<sup>20</sup> Em 1895, por meio do Decreto n. 310, de 17 de setembro, Guilherme Lebeis e a Casa Bancária Lara Magalhães & Foz recebiam a concessão para a construção e exploração ferro-carril, era fundada a Companhia de Estrada de Ferro Araraquara, primeira a se organizar após a lei 13 de junho de 1892. Com bitola métrica, teria como ponto inicial a cidade de Araraquara, passando por Capela do Matão e depois Ribeirãozinho. O grupo por detrás de sua fundação era composto pelos cafeicultores: Carlos Batista Magalhães; Manoel Gonçalves Foz; Guilherme Lebeis e Joaquim Martins Lara. Em 1912 os trilhos da ferrovia já haviam chegado a São José do Rio Preto, percorrendo 240 km em menos de duas décadas de atividades. Após chegar a São José do Rio Preto, a EFA permaneceu sem prolongamentos até

alguns dos jornais publicados na região de São José do Rio Preto entre os anos de 1926 a 1945.

Foi por meio da análise do periódico *A Notícia* que encontrei a primeira referência a respeito de uma disputa pelo direito de propriedade da Companhia Estrada de Ferro Araraquara entre o Estado de São Paulo e o personagem de nome Paul Deleuze.

#### O PROLONGAMENTO DA E.F.A

O que disse o sr. Victor Brito Bastos a “Comarca de Catanduva”

[...] sr. Vitor Brito Bastos, influente político, vereador, e membro do directorio de Rio Preto...”

[...] declarou que não acredita, por enquanto, nessa informação espalhada pelos jornaes; disse mais, que, estando ha poucos dias em São Paulo, em conversação com o sr. dr. Washington Luis, o futuro presidente da Republica, falando sobre o assumpto, declarou lhe que. Estando a Araraquarense em litigio, entre o sr. Paulo Deleuze, antigo proprietário e o Estado, a este não convinha tratar do prolongamento da Estrada antes da decisão dos Tribunaes, liquidando o caso<sup>21</sup>. (Grifos do autor).

Tudo que eu tinha naquele momento era um nome, Paulo Deleuze, e foi a partir deste primeiro indício que me foi possível conhecer um episódio até então esquecido pela historiografia, o chamado caso da São Paulo Northern Railroad Company. A partir desse momento passei a pesquisar na bibliografia, referente a ferrovias, as informações que pudessem esclarecer quem teria sido Paulo Deleuze, e por qual motivo teria ele disputado com o governo paulista o direito de propriedade sobre a EFA.

O primeiro livro que analisei foi o clássico *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, escrito pelo geógrafo Odilon Nogueira de Matos durante a década de 1970. O autor se dedicou a compreender a relação entre a marcha do café e a expansão ferroviária em São Paulo, englobando o

---

o ano de 1931, sendo que, apenas em 1933, foi inaugurado o trecho que vai até Mirassol. Em 1945 foi finalizado o prolongamento até Votuporanga, chegando ao Porto do Tabuado em 1952” (SILVA, 2009, p.37).

<sup>21</sup> A NOTÍCIA, n.252, 16/03/1926, p.1.

período que vai da primeira lei para construção de ferrovias, 1835, à decadência do setor, na década de 1940. A respeito da São Paulo Northern trouxe as seguintes informações:

[...] [a EFA] pretendeu, desde o seu plano inicial, atingir as divisas com aquele Estado [Mato-Grosso] [...] resultou dos esforços de diversos fazendeiros que em 1896, organizaram a companhia [...] em 1908 obteve do governo do Estado a necessária autorização para prosseguir, atingindo no ano seguinte o Km 117 (Fernando Prestes); só em 1912, porém, seus trilhos alcançariam Rio Preto (Km 230), onde estacionaram por muito tempo. Inúmeras vicissitudes que a levaram, inclusive, a novos proprietários e finalmente a encampação pelo Estado (em 1919, no governo Altino Arantes), impediram que a Araraquarense perseguisse na sua rota, desde o início planejada para atingir o rio Paraná (MATOS, 1990, p.133).

Matos fez referência a possíveis problemas que levaram a desapropriação da EFA pelo Estado de São Paulo. A análise de seu texto levou-me a buscar compreender uma nova questão: Paulo Deleuze poderia ser um dos novos proprietários que administraram a EFA antes do governo estadual desapropriá-la?

A resposta a esta pergunta não tardou. Célio Debes, historiador da Academia Paulista, no prefácio do livro *História da Viação Pública de São Paulo*, de autoria do engenheiro Adolpho Augusto Pinto, reeditado em 1977, possibilitou que eu tomasse conhecimento de outras informações a respeito de Paul Deleuze.

Foram sendo, paralelamente, contraídos empréstimos no exterior, que permitiram a expansão da ferrovia. Além do prolongamento da linha, adquiriu ela as estradas de ferro São Paulo-Goiás e Pitangueiras e passou a administrar a Estrada de Ferro Dourado. Os encargos financeiros, porém, conduziram-na à insolvência, sobrevivendo daí sua falência (1914). Seu acervo, posteriormente, foi adquirido pela *São Paulo Northern Railroad Company*, sediada nos Estados Unidos, por intermédio do cidadão francês Paul Deleuze, em transação rumorosa (1916). A curta administração de Deleuze arruinou a ferrovia, não só do ponto de vista financeiro, mas, igualmente do operacional (DEBES *in* PINTO, 1977, p. XIII).

Segundo Debes, a falência da ferrovia estaria associada à realização de empréstimos. No entanto, novamente permaneceu uma incógnita a respeito do que poderia ser as tais *transações rumorosas*.

Foi com a leitura de um terceiro clássico a respeito das ferrovias em São Paulo que compreendi que inexistiam estudos mais detalhados a respeito da falência e desapropriação da ferrovia araraquarense.

O economista Flávio Azevedo Marquez Saes em seu livro *Grande Empresa de Serviços Públicos da Economia Cafeeira*, publicado em 1986, analisou rapidamente a desapropriação da EFA. De maneira diferente a Matos e Debes, Saes citou a fonte que utilizou para tratar do caso da São Paulo Northern, também indicando nomes de envolvidos no episódio<sup>22</sup>.

Constituída por empresários brasileiros, passa a ser controlada, após sua falência em 1914, pelos credores (debenturistas) europeus. Organiza-se, em 1916, nos E.U.A, a São Paulo Northern Railway Co. que deveria comprar a massa falida da estrada, o que efetivamente faz em 1916. A partir de então, a vida da empresa é uma seqüência de demandas judiciais entre credores europeus e Paul Deleuze (organizador da São Paulo Northern), em que se envolvem vários advogados de São Paulo (Adolfo Gordo, Plínio Barreto, João Arruda), A precária situação da estrada leva, afinal, à decisão do Governo de São Paulo de encampar a empresa, o que se dá no início da década de 1920 (SAES, 1986. p. 239).

Outra obra que contribuiu diretamente para a construção da problemática desta pesquisa foi o livro *Douradense a agonia de uma ferrovia*, publicado em 2005, de autoria do economista Ivanil Nunes. Nunes abordou a questão dos novos proprietários da ferrovia, um consórcio de engenheiros que tinham sob seu controle, a partir de 1909, além da EFA, outras duas estradas de ferro. Segundo o autor, a falência das três ferrovias está relacionada às ações de um dos diretores, Álvaro de Meneses, que

---

<sup>22</sup>A fonte citada por Saes foi um livro, intitulado *O Caso da São Paulo Northern nos seus devidos eixos: verdades nuas e cruas que ninguém disse, mas que foram ditas por mim*, escrito por Epaminondas em 1921.

desviou cerca de 80 mil contos de réis dos cofres da EFA e em seguida fugiu do país (NUNES, 2005, p.79).

No que diz respeito à administração realizada por Paul Deleuze, apresenta as seguintes informações.

Adquirida como massa falida em 1916, passou a denominar-se São Paulo Northern Railroad Company. Diante da falta de pagamentos de salários, uma greve geral na Estrada, durante todo o mês de outubro de 1919, desencadeou a encampação pelo governo do Estado de São Paulo, no dia primeiro de novembro de 1919 (NUNES, 2005, p.36).

Mas qual é a relação entre o empréstimo citado por Debes, as disputas entre credores indicadas por Saes, o grupo de engenheiros referidos por Nunes e Paul Deleuze?

A geógrafa Célia Regina Baider Stefani, em sua dissertação *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos* (2007), acrescenta mais dados sobre o caso.

Em 1909, a direção da Companhia passa às mãos de um grupo de engenheiros que adquiriu a maior parte de suas ações. Em 1912, dois novos empréstimos são feitos junto a bancos europeus no intuito de levar os trilhos até Rio Preto, o que leva a Companhia à falência. Junto com ela, também faliram as estradas de ferro São Paulo-Goiás e a do Dourado, que haviam sido adquiridas pelo mesmo grupo (STEFANI, 2007, p.63).

A geógrafa afirma que a falência ocorreu por conta de dois empréstimos realizados com a intenção de prolongar os trilhos até São José do Rio Preto, e continua:

Os credores, numa tentativa de ressarcimento de seus prejuízos administraram a Companhia de forma precária, por dois anos conseguindo terminar o ramal até Tabatinga. Em 1916, o Juiz das Falências aceita a proposta da empresa São Paulo Northern Railroad Company de adquirir o acervo da massa falida. O aparecimento da dominação estrangeira na Companhia teria surgido das transações realizadas pelos credores da estrada, principalmente com os bancos europeus que haviam concedido o empréstimo (STEFANI, 2007, p.63).



Stefani afirma que a falência da ferrovia estaria relacionada a um empréstimo concedido por um banco europeu. Suas considerações levantam a hipótese de uma possível ligação entre estes banqueiros e Paul Deleuze.

Matos representa o período como um momento de *vicissitudes*. Debes faz referência ao empréstimo, a Deleuze e sua *transação rumorosa*. Saes, afirma a existência de conflitos entre brasileiros e europeus. Nunes levanta a hipótese de corrupção na EFA. Stefani aborda a possível ligação entre os bancos europeus e a São Paulo Northern Railroad Company.

Confrontando os textos destes pesquisadores, entendi que a disputa entre o Estado de São Paulo e Deleuze tem origem em uma série de acontecimentos obscurecidos pelo tempo e que era necessário ir além de considerações gerais, encontrar novas fontes e repensar o método.

### **I.III Apresentação das fontes**

A dificuldade em localizar documentação para estudos sobre a EFA não é algo novo. Já em 1921 o francês Paul Wale, em seu livro *Au pays de L'or rouge; L'Etat de São Paulo*, não encontrou dados a respeito da EFA para incluir em seus estudos a respeito das ferrovias brasileiras. Segundo Odilon N. Matos, Wale não encontrou os dados de transporte e arrecadação da companhia por conta das *vicissitudes* que desencadearam sua encampação em 1919 (MATOS, 1990, p.145-146). Frente a esse fato, o leitor poderá estar se questionando como foi resolvido o problema da escassez de fontes, porém a evolução da pesquisa mostrou que não há escassez. Muito pelo contrário, há mais documentação do que me foi possível analisar durante a escrita da dissertação.

Está sendo possível investigar este episódio por meio de documentações que até o momento não haviam sido identificadas pelos pesquisadores. Por ser grande o número de fontes analisadas, irei descrever apenas algumas neste subcapítulo.

As principais fontes analisadas são:

*Relatório para ser apresentado à Assembléa Geral dos Accionistas (RPSAAGA)*<sup>23</sup>. Estes relatórios foram publicados anualmente entre 1897 e 1910. Contêm várias informações sobre as finanças da ferrovia, prolongamentos, concessões, entre outros dados. Ao analisá-los, é necessário levar em consideração o fato de serem direcionados aos acionistas da ferrovia. Os dados apresentados aos portadores de ações poderiam ser manipulados pelos diretores. Por meio de análise dos relatórios, é possível compreender, entre outras questões, algumas das estratégias das diretorias da EFA em contornar seus problemas financeiros durante as crises econômicas que marcaram a transição entre os séculos XIX e XX, além da dinâmica de compra e venda de ações.

*Considerações Elucidativas Sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara*. Este relatório foi elaborado pelo diretor da EFA, Silvio Alvares Penteado, durante a falência. Por não concordar com o relatório elaborado pelos síndicos<sup>24</sup>, Penteado realizou uma nova análise das finanças da empresa, apontando para as irregularidades cometidas pelos banqueiros alemães L. Behrens e Söhne. Ao analisar esta fonte deve-se levar em consideração o fato de que seu autor estava sendo acusado como um dos cúmplices nos supostos crimes cometidos pelo ex-diretor Alvaro de Menezes.

*O Caso da São Paulo Northern Railroad Company*. Este livro foi publicado pela primeira vez em 1922, reunindo os pedidos e recursos escritos pelo advogado de Paul Deleuze, Rui Barbosa<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Agradeço o acesso a estas fontes ao prof. Wilie Schio Barbosa que forneceu os arquivos digitalizados.

<sup>24</sup> O síndico é escolhido pelo juiz entre os maiores credores da massa falida. O síndico é responsável pela gestão da empresa, e, no caso da EFA, coordenar a elaboração de relatórios sobre os motivos da falência, listando os credores e as somas a eles devidas.

<sup>25</sup> O baiano Rui Barbosa formou-se em ciências jurídicas pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1870, sete anos depois ocupou o cargo de deputado provincial da Bahia. Ligado ao Partido Liberal, foi eleito para o cargo de deputado do Parlamento Imperial, sendo considerado um defensor do fim da escravidão e do federalismo. Entre suas atividades profissionais, atuou na reforma eleitoral de

Nele é apresentado um Paul Deleuze correto, perseguido e injustiçado. Na construção de seus argumentos, Rui Barbosa fornece inúmeras informações sobre seu cliente, como dados biográficos e trechos de outros documentos<sup>26</sup>.

*O Caso da São Paulo Northern: verdades nuas e cruas que ninguém disse, mas foram ditas por mim*<sup>27</sup> Publicado pela editora do jornal *O Estado de São Paulo* em 1921, reúne artigos escritos por Epaminondas. O nome verdadeiro do autor, ou dos autores, desta fonte não foi revelado<sup>28</sup>. Essa fonte apresenta um Paul Deleuze larápio, corrupto, criminoso e o maquiavélico autor de uma série de golpes financeiros<sup>29</sup>.

*Diário Oficial da União (DOU)*. Este periódico reuniu decretos, atas, notas, editais, além de outras informações que empresas e órgãos públicos têm que prestar por exigências fiscais. Sua publicação era diária, sendo produzido pela Imprensa Oficial sob a responsabilidade do Governo Federal. Esta fonte permite, em conjunto com o DOSP e do OESP, rastrear muitos dos indivíduos envolvidos caso da São Paulo Northern Railroad Company.

---

1881, na elaboração da constituição de 1891 e em inúmeros casos judiciais. Após a Proclamação da República atuou como Ministro da Fazenda, Senador Federal e candidato à presidência do Brasil por duas oportunidades, 1910 e 1919(ZIMMERMANN,2007). De qualquer modo, estes dados biográficos não são suficientes para resumir suas experiências, mas, por outro lado, levam-me a considerar que Paul Deleuze contratou-o por seu prestígio junto ao judiciário brasileiro, assim como por seu currículo singular. Rui Barbosa assumiu a defesa de Deleuze já em idade avançada, ao produzir os textos já contava com 71 anos de idade. A defesa de Paul Deleuze foi seu último grande trabalho, pois Rui Barbosa veio a falecer em 1922.

<sup>26</sup> Encontrei esta fonte no site da Fundação Casa Rui Barbosa, <http://www.casaruibarbosa.gov.br/>, adquirindo por lá um exemplar impresso.

<sup>27</sup> Este livro foi digitalizado pela Universidade da Califórnia e está disponível no site [http://www.archive.org/stream/ocasodanorthern00gordgoog/ocasodanorthern00gordgoog\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/ocasodanorthern00gordgoog/ocasodanorthern00gordgoog_djvu.txt). Acessado em 19/05/2023.

<sup>28</sup> Investigo qual a identidade de Epaminondas e a construção de seus artigos no terceiro capítulo.

<sup>29</sup> Como tive acesso ao acervo completo do jornal OESP, decidi por citar diretamente os artigos escritos por Epaminondas na imprensa.

*Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOSP)*. Assim como o DOU, este periódico reúne decretos, atas, notas, editais, além de outras informações que empresas e órgãos públicos têm que prestar por exigências fiscais. Sua publicação é diária, sendo produzido pela Imprensa Oficial sob a responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo. Esta fonte permite, em conjunto com o DOU e o OESP, rastrear a teia de relações nos bastidores do caso da São Paulo Northern Railroad Company.

*O Estado de São Paulo (OESP)*: Este periódico, apesar de não ser o único a trazer informações sobre o caso da SPNRC, é chave para as investigações. Em suas páginas, localizei diversas atas e notas enviadas pela diretoria da EFA. Esse diário era utilizado pelo governo para a publicação de notas e outras informações, o que permitiu rastrear algumas das atividades de parte dos diretores da EFA. É interessante ressaltar que esse foi um dos jornais em que Epaminondas escreveu seus artigos<sup>30</sup>.

Conforme a narrativa for sendo desenvolvida, abordarei novamente questões relacionadas às fontes analisadas. Outros documentos, em especial, Decretos-Leis, algumas fotografias e jornais disponibilizados no site da *Gallica Bibliotheque Numerique*, estão descritos nas notas de rodapé, não por serem menos relevantes, mas por uma questão estética.

Boa parte das fontes utilizadas nesta pesquisa foi encontrada em arquivos disponibilizados na rede mundial de computadores, o que exige um cuidado especial ao analisá-las. Como afirmou o historiador Marco Napolitano, “O pesquisador iniciante deve ter muito cuidado com a pesquisa na internet, pois muitos websites não citam referências ou atesta a origem dos documentos transcritos” (NAPOLITANO, 2005, p.264-265). Por esse motivo, antes de apresentar a metodologia, entendo a necessidade de deixar mais claro ao leitor como foi o processo de localização das fontes.

---

<sup>30</sup> Analisando esta fonte pude perceber que os diretores do jornal lucravam com o debate entre Epaminondas e Paul Deleuze. A publicação do livro reunindo os artigos de Epaminondas pelo próprio jornal é um indício de um possível acordo entre o autor e o periódico.

Quando iniciei o mestrado tomei conhecimento da hemeroteca digital pertencente à empresa estadunidense Newsbank Readex. Este grupo tem por finalidade estabelecer convênios com instituições de ensino superior, mediante pagamento, disponibilizando o acesso a seu acervo com dezenas de periódicos de diversos países. Após alguns e-mails, foi autorizado o meu acesso ao acervo de jornais da América Latina pelo Sr. Domingos Carlos, representante da empresa no Brasil. Contudo, o acesso era temporário, e as edições do jornal OESP só estavam disponíveis até o ano de 1922, dificultando uma análise mais detalhada dos fatos após esta data; por este motivo, foi necessário realizar uma nova busca em outros acervos.

No primeiro semestre de 2012 foi disponibilizado pelo grupo Estadão todo o acervo do jornal *O Estado de São Paulo* em formato digital, podendo ser acessado gratuitamente via internet. Pela possibilidade de pesquisar o acervo completo sem limite de tempo, escolhi não utilizar os jornais disponibilizados pelo grupo *Newsbank Readex*, analisando apenas o acervo disponibilizado pelo próprio periódico.

O acervo digital do jornal *O Estado de São Paulo* tem uma ferramenta de busca muito eficiente. Digitando o nome do personagem, do episódio, ou qualquer outra palavra-chave, o site realiza uma busca edição por edição, disponibilizando em poucos segundos todas as ocorrências em ordem cronológica. Desta forma, digitando o nome “Paul Deleuze”, centenas de edições podem ser facilmente selecionadas.

Para a pesquisa no *Diário Oficial da União* e no *Diário Oficial Do Estado de São Paulo*, existe a mesma ferramenta de busca. Todas as edições estão disponíveis no site <http://www.jusbrasil.com.br/diarios>, página voltada para assessorar os profissionais do direito e inclui um sistema de pesquisa por palavra chave.

Por meio desses dois acervos digitais, está sendo possível rastrear os indivíduos envolvidos no caso da SNRC. Selecionando e reorganizando as ocorrências dos nomes nos documentos, foi possível construir a teia de relações entre os envolvidos.

Em 2012 foi inaugurada a hemeroteca digital da Fundação Biblioteca Nacional, contendo dezenas de periódicos disponíveis para pesquisa. O sistema de busca por palavras é bem eficaz, permitindo o rastreamento em todo o acervo de uma só vez a partir da seleção da década analisada. Foi por meio deste site que pude localizar fotografias de Paul Deleuze.

Outro acervo digital muito importante para esta pesquisa é o pertencente à Gallica Bibliotheque Numerique, filada a Bibliotheque Nationale de France. Seu acervo abrange vários séculos da história francesa e mundial, disponibilizando imagens, periódicos, livros, manuscritos, entre outras fontes históricas.

Se até o momento a existência de poucos documentos impressos dificultava a investigação mais detalhada das questões analisadas neste trabalho, hoje o quadro está invertido. Há ainda inúmeras fontes disponíveis que as dimensões deste trabalho não permitem estudar mais detalhadamente. Apresentadas as documentações mais utilizadas nesta pesquisa é necessário deixar mais evidente o quadro teórico-metodológico utilizado.

#### **I.IV Quadro Teórico-metodológico: as fontes e a micro história.**

No caso desta pesquisa, o número de fontes e sua diversidade exigem uma reflexão sobre o trabalho com o documento histórico, assim como sobre o quadro teórico-metodológico escolhido.

Para iniciar esta discussão parto de uma citação do historiador francês Jacques Le Goff.

O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio. O documento é uma coisa que fica, que dura, e o testemunho, o ensinamento (para evocar a etimologia) que ele traz devem ser em primeiro lugar analisados desmistificando-lhe o seu significado aparente. O documento é monumento (LE GOFF, 202003, p.7-538).

Ao analisar as diferentes fontes, primeiramente, é necessário compreendê-las enquanto um documento/monumento, uma construção. O pesquisador deve analisá-las a partir de um diálogo entre visão contemporânea e o documento (KARNAL; TATSCH, 2009).

A documentação não é submissa às interrogações do pesquisador, muito pelo contrário, como observou de maneira muito interessante o historiador inglês E. P. Thompson, ela se agita, lançando o historiador em novos problemas (THOMPSON, 1981).

As fontes são representações construídas por seus autores a partir de uma gama enorme de intenções e forças em movimento, de maneira que o historiador, antes de criar uma nova representação a partir de seus conteúdos e detalhes não textuais, deve primeiramente desconstruí-la. Como afirmou o historiador italiano Carlo Ginzburg, refletindo sobre as perspectivas de Walter Bejamim, é “(...) preciso ler os testemunhos às avessas, contra as intenções de quem os produziu. Só dessa maneira será possível levar em conta tanto as relações de força quanto aquilo que é irreduzível a elas” (GINZBURG, 2002, p. 43).

Recorrendo a uma metáfora, o pesquisador, ao analisar uma peça de teatro, procura investigar os atores, o palco e os bastidores, porém por ele não estar na e na plateia, acompanha o espetáculo a partir das representações de outros que estiveram presentes. A representação analisada é uma entre as outras que poderiam ter sido produzidas por observadores acomodados nos vários lugares disponíveis, ele é um entre milhares, dotado de uma leitura própria. Dessa maneira, o historiador que procura compreender o espetáculo seleciona suas fontes, confrontando-as a partir de teorias e métodos, criando uma nova representação. Neste momento há um dos maiores desafios da historiografia, pois o pesquisador analisa a peça em si, ou as representações, ou seja, até que ponto as práticas podem ser investigadas? Em um mundo de representações é possível se aproximar da verdade?

Como afirmou Roger Chartier, “Pelas escolhas que faz e pelas relações que estabelece, o historiador atribui um sentido inédito às palavras que arranca do silêncio dos arquivos” (CHARTIER, 2002,

p.9). Este ponto vem ao encontro da possibilidade da historiografia em se aproximar de uma “verdade” sobre o passado, já que, antes de se pensar em fatos, o historiador é desafiado a compreender a verossimilhança entre as práticas realizadas pelos atores sociais e as representações. Os documentos utilizados nesta pesquisa não foram elaborados para informar a “verdade” sobre o caso da São Paulo Northern, pelo contrário, muitos deles foram elaborados como forma de manipulação da história/memória desse episódio. O historiador italiano Giovanni Levi resume a maneira que a busca pela verdade é encarada neste pesquisa.

Eu não sou crente, mas tampouco ateu. O que gosto no judaísmo é que ele propõe uma busca infinita de Deus, sem nunca poder afirmar que Ele existe. Sua existência é inimaginável. Curiosamente, isto tem muito a ver com a pesquisa histórica. Ela é uma contínua reconstituição da realidade, mas nós sabemos que a realidade sempre nos escapará, sempre será mais rica do que podemos imaginar. Essa analogia me ensinou algo: a História é uma ciência da busca infinita. Este é o grande fascínio da profissão de historiador. Todo ano são publicados 150 livros sobre Carlos V. Não porque 149 sejam falsos e um só verdadeiro, mas porque cada um deles oferece sua interpretação, uma aproximação do infinito, de Carlos V e... de Deus (LEVI, 2009, s/p).

Essa intencionalidade é o que diferencia a história da ficção. A impossibilidade de se chegar a uma verdade completa sobre o passado, não exclui o historiador desta busca infinita. Dessa forma, entendendo que o documento histórico é uma construção, que este estudo é um entre os inúmeros possíveis, compreendo que, analisar os documentos históricos selecionadas nesta pesquisa, só é possível a partir de fundamentação teórico- metodológica flexível que permita pensar as diferentes escalas de análise, as estratégias de grupos e indivíduos.

Por meio das discussões realizadas durante a graduação, aprofundadas durante o mestrado, tomei conhecimento de uma abordagem que se adaptava muito bem as minhas pretensões: a micro história italiana.

A micro história nasceu em torno das discussões entre historiadores italianos ligados à revista *Quaderni Storici*. Destacam-



se o já citado Carlo Ginzburg, Geovanni Levi, Edoardo Grendi e Carlos Poni (ESPIG, 2006). Essa abordagem baseia-se na prática, na relação pesquisador/arquivo, não havendo nenhum fundador, ou manifesto que a classifique como uma escola (REVEL, 1998).

Os estudos micro históricos nascem como um sintoma, parte de discussões que vão além do cenário italiano, que englobam questões que permearam as carreiras de seus principais praticantes, incorporando e refutando o que era produzido em outros países, em outras áreas. Se para o historiador francês Jacques Revel ela pode ser encarada como uma reação do cenário historiográfico italiano à história social francesa (REVEL, 1998, p.16), para o historiador brasileiro Henrique Espada Lima, além de apresentar-se como uma reação à crise dos paradigmas, estudá-la requer entender um contexto mais amplo na historiografia, marcado pela valorização do humano, da *praxis* individual na história (ESPADA LIMA, 2006).

A micro história procurou criticar algumas das tendências na historiografia que buscavam definir o ofício do historiador como intérprete de textos e não do passado em si (LEVI in BURKE, 1992). Entendida como uma metodologia de pesquisa com implicações teóricas, convida o historiador a expor em seu texto o porquê das escolhas tomadas frente ao labirinto da pesquisa<sup>3132</sup>, problematizando as possibilidades do historiador aproximar-se do real, assim como propõem a discussão a respeito dos limites da liberdade do indivíduo frente ao que lhe escapa ao controle, ao macro.

A metodologia para pesquisa micro nominal foi proposta no texto *O Nome e o Como: troca desigual no mercado historiográfico*, escrito pelos historiadores Calo Poni e Carlo Ginzburg no final da década de 1970. Os autores defendem a possibilidade de rastrear em fontes diversas um mesmo indivíduo por meio do seu traço mais particular, o nome. Este método possibilita a compreensão do social, sendo

---

<sup>31</sup> Uma obra que pode ser entendida como um diálogo constante entre a construção da narrativa e as escolhas do historiador é o livro *O retorno de Martin Guerre*, da historiadora estadunidense Natalie Zemon Davis.

possível identificar a teia de relações individuais e familiares, compreendendo as estratégias e negociações em uma leitura própria do momento em que viveram (GINZBURG, PONI, 1991).

O paradigma indiciário foi apresentado à comunidade acadêmica pelo historiador Carlo Ginzburg através do seu artigo *Sinais: raízes de um paradigma indiciário*, onde propôs uma análise sensível aos detalhes como um caminho para uma nova leitura de um determinado objeto histórico (GINZBURG, 1989). Para ele, o historiador poderia ser comparado ao caçador que rastreia sua presa por meio de habilidades de percepção muito acentuadas, por pegadas na lama, gravetos partidos, até pelo cheiro. Se o nome é um fio que permite identificar as trajetórias e as ligações entre os indivíduos membros de uma mesma vila, o paradigma indiciário é um método que permite organizar e dar um sentido lógico a aspectos micro. Nesta pesquisa lido com muitos indícios esparsos. Alguns, a princípio, não permitiam realizar muitas análises, mas que quando relacionados a outros presentes em outras documentações, possibilitaram chegar a conclusões que, até então, permaneceram como rumores e vicissitudes.

A terceira metodologia utilizada nesta pesquisa é a variação de escala, comum a todos os pesquisadores que produzem micro história. Aproximar o olhar é antes questionar se o geral e o singular apresentam sentidos semelhantes quando comparados. Não é confrontar o macro colocando-o em segundo plano, mas compreender que os indivíduos são construtores do social e não escravos das estruturas. Como protagonistas, estão imersos no geral, com suas estratégias, escolhas, negociações e resistências. Vivem em meio às incertezas de uma “[...] poeira dos acontecimentos minúsculos” (REVEL, 1998, p.31), lidando de maneiras diferentes com as imposições do que lhes escapa ao controle.

Pensando no caso deste estudo, a problemática leva-me a deixar de buscar causas apenas naquilo que é comum, direcionando o olhar para as trajetórias individuais, para a rede de relações. A micro história investiga aquilo que a um olhar distante poderá ser legado ao

pé da página, mas que esconde uma complexidade de acontecimentos que permitem elucidar questões macro.

Ao mudar de escala, não vemos as mesmas coisas maiores ou menores, em caracteres grandes ou pequenos, como disse Platão na *República* sobre a relação entre alma e a cidade. Vemos coisas diferentes. Não se pode mais falar de redução de escala. São encadeamentos diferentes em configuração e em causalidade (RICOUER, 2007, p.222).

De acordo com a colocação do filósofo Paul Ricouer, ao variar a escala de análise, o historiador não se depara com um fragmento semelhante à parte de um total, mas com acontecimentos singulares que podem variar em relação àqueles identificados na escala macro. Esta questão fica mais clara pela leitura de Revel.

Não para ceder novamente à vertigem do individual, quando não do excepcional, mas com a convicção de que essas vidas minúsculas também participam, à sua maneira, da ‘grande’ história da qual elas dão uma versão diferente, distinta, complexa. O problema aqui não é tanto opor alto e um baixo, os grandes e os pequenos, e sim reconhecer que uma realidade social não é a mesma dependendo do nível de análise – ou, como muitas vezes se dirá neste livro, da escala de observação – em que escolhemos nos situar (REVEL, 1998, p.12-13).

A variação da escala permite ir além de uma narrativa isolada, é possível diminuir e aumentar o *zoom*. Não seria a substituição do telescópio pelo microscópio, mas a compreensão de que uma problemática micro histórica relevante pode ser identificada pelo telescópio, porém apenas poderá ser respondida com o uso do microscópio enquanto método.

Partindo destas considerações é possível concluir que para a realização de uma pesquisa micro historiográfica é necessário ter um rol muito “rico” de fontes. Rastrear indivíduos não é uma tarefa simples. Se, para estudar Menocchio, o Ginzburg contou com a riqueza do arquivo friuliano, esta pesquisa não conta com a mesma disponibilidade de documentações.

A micro história é muito flexível. Se os historiadores italianos se concentravam em indivíduos considerados anônimos, este

ponto não impossibilita que possam ser investigados indivíduos e grupos ligados às elites brasileiras<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Gostaria de ressaltar que é possível no Brasil realizar pesquisas de micro história semelhantes às realizadas na Itália, contudo as dificuldades em localizar documentação suficiente para se investigar indivíduos anônimos é um diferencial a ser considerado.



## II. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DE “TRANSAÇÕES RUMOROSAS” E O INÍCIO DO CASO DA SÃO PAULO NORTHERN

### II.I Um francês em meio ao complexo cafeeiro e à *belle époque caipira*

Pensando o contexto histórico do Oeste Paulista encontrado por Paul Deleuze, compreendo que analisar o caso da São Paulo Northern a partir de uma generalização, buscando nexos com suas singularidades, é válido enquanto parte da variação de escala. Antes de investigar como o banqueiro francês percebia na ferrovia e nas áreas por ela servida um meio para alcançar seus objetivos, entendo a necessidade de realizar algumas considerações a respeito das transformações impulsionadas pelo complexo cafeeiro e as apropriações da cultura francesa no interior paulista.

Desde meados do século XIX, com o aumento da produção cafeeira, os desejos capitalistas tinham o interior do Estado de São Paulo como um dos seus palcos principais. Ali estavam os interesses do capital, não só de investidores locais. O jogo era maior, os interesses iam além das fronteiras nacionais, era internacional.

Já na década de 1930, o clássico *Raízes do Brasil* associava a produção do café às mudanças de uma sociedade ruralizada para uma sociedade urbana e industrial (HOLANDA, 2008). Seguindo em direção ao interior, o café, transportado pelas estradas de ferro e cultivado, a princípio, pelo braço cativo e depois pelos imigrantes, foi marcante na construção do Brasil do século XX. Alastrando-se pelas antigas áreas da Mata Atlântica (MILLIET, 1941), o café traria um cenário novo, marcado por suor, sangue, sucessos, risos e lágrimas.

Muitos indivíduos deixaram seus países na tentativa de conquistar uma vida melhor no Brasil. Grande porcentagem era da

classe mais pobre, filhos do “drama do progresso”<sup>33</sup>. Boa parte dos imigrantes tinha como norteador o desejo de se tornar dono de pedaço de chão, alguns o conseguindo após muita luta. Já para outros, este sonho se tornou um pesadelo, deparando-se com a exploração nas fazendas de café de São Paulo (OLIVEIRA, 2001).

A vinda de estrangeiros para o Brasil não se restringia apenas à imigração para o trabalho agrícola; para cá vieram indivíduos interessados em atividades ligadas a cafeicultura, ferrovias e outros seguimentos. Paul Deleuze foi um destes indivíduos. Encarado como um homem de negócios burguês, conquistou, a princípio, certo prestígio entre alguns dos homens mais influentes do Brasil do início do século XX. Paul Deleuze pôde fazer uso de duas forças a sua disposição: da situação da economia paulista após o Convênio de Taubaté e a valorização da cultura francesa.

Os acordos feitos entre o governo brasileiro e casas bancárias europeias, especialmente alemãs, com objetivo de valorizar o café, tiveram influência direta no aumento do número de empréstimos realizados por empresas privadas brasileiras junto a banqueiros alemães. O mercado de compra e venda do café brasileiro em fins de 1910 estava sendo controlado por um comitê de comerciantes alemães. Como considerou o economista Dennys Montagner.

Assim, em 1908, foi contratado um empréstimo intermediado pelos comerciantes H. Sielcken, T. Wille e H. Schroder que consolidou financeiramente a operação. Com este empréstimo a Valorização entrou em uma nova fase, onde um comitê de comerciantes, sendo os três acima citados

---

<sup>33</sup>“O ‘drama do progresso’ é uma metáfora. Mas, para duas espécies de pessoas era uma realidade literal. Para milhões de pobres, transportados para um novo mundo freqüentemente através de fronteiras e oceanos, isto significou uma mudança de vida cataclísmica. Para os indivíduos do mundo fora do capitalismo, que eram agora atingidos e sacudidos por ele, significou a escolha entre uma resistência passiva em termos de suas antigas tradições e formas de ser ou então um traumático processo de tomada das armas do Ocidente para voltá-las contra os conquistadores: a compreensão e a manipulação do progresso por eles mesmos. O mundo deste período da história foi um mundo de vitoriosos e vítimas. Seu drama consistiu nas dificuldades não dos primeiros, mas primariamente dos últimos” (HOBSBAWM, 1977, p.24).

os principais membros, passou a controlar as operações de compra e venda de café. Entre 1908 e 1909 o café era comprado e centralizado nos armazéns de Santos pela Prado, Chaves & C. e pela Theodor Wille & C., após isso os estoques eram consignados a inúmeras empresas européias e americanas, que distribuíram o produto pelos principais portos da Europa e dos EUA. Em 1910, os contratos de consignação foram entregues a um comitê, formado já em 1909, que, a partir daquele ano seria responsável pela gestão da Valorização. Com a centralização dos estoques no âmbito internacional, os agentes compraram e venderam o café brasileiro nas bolsas de todo o mundo (MONTAGNER, 2011, p.171).

Paul Deleuze pôde atuar nos espaços disponíveis neste emaranhado de relações comerciais entre Brasil e Alemanha. Apesar de não haver evidências que indiquem que o banqueiro francês tenha trabalhado diretamente com a comercialização de café, o fato de Deleuze participar de um possível esquema de corrupção, envolvendo uma ferrovia brasileira, pode ser considerado um evento singular em meio a um contexto maior de acordos entre Brasil, Alemanha e França.

Quando o Deleuze chegou ao Brasil, em dezembro de 1915, a França representava o modelo de civilização desejado pelas elites. A riqueza gerada pelo café possibilitou que as cidades do Oeste Paulista se aproximassem desse modelo burguês europeu, sendo que esse contexto de transformações foi denominado por muitos pesquisadores como *belle époque caipira* (DOIN et. al., 2007). Desse modo, o Brasil era atrativo para homens como Paul Deleuze, habilidosos com as palavras e munidos de uma “herança”, um poder imaterial, pois como considerou Emilia Viotti da Costa em meados de 1953:

A sociedade paulista afrancesava-se como as suas irmãs e embora um pouco tardiamente, identificava-se com elas. Daí para diante a influência francesa em São Paulo cresceu sempre em intensidade, atingindo seu clímax com o desenvolvimento da cultura cafeeira e a melhoria dos meios de transportes no fim do século, quando fortunas brilhantes levaram para a Europa famílias inteiras de fazendeiros, quando os filhos destes, freqüentando as Universidades da França, ao voltarem traziam consigo a insatisfação e o desejo de transplantar para sua terra, suas fazendas, suas casas, um pouco



do ambiente francês que tanto lhes agradara e ao qual se haviam acostumado (COSTA, 2000,p.285).

Se a modernidade une a espécie humana, rompe fronteiras e cria novas identidades (BERMAN, 1986), os primeiros anos do século XX eram o exemplo destas transformações. É nesse momento que o presidente da SPNRC protagonizou as contradições de sociedade que poderia se desmanchar no ar, unindo em seu raio de ação Brasil e França, o moderno e o imoral, o civilizado e o crime.

No interior do Estado de São Paulo, existia uma economia dinâmica em que o café se destacava como produto nuclear em um conjunto de outras atividades integradas entre si, sendo uma destas o investimento em estradas de ferro, um contexto identificado como complexo cafeeiro.

A noção de complexo cafeeiro, desenvolvida a partir da noção de complexo econômico, foi elaborada pelo economista Wilson Cano em meados da década de 1970. Se até aquele momento grande parte dos pesquisadores associavam o desenvolvimento econômico paulista à relação entre o café, à ferrovia e ao aumento populacional, após os estudos de Cano passou-se a analisar economia paulista de maneira mais dinâmica. Desse modo, identificando outros segmentos relacionados à cafeicultura, percebe-se a existência de uma rede de negócios e investimentos. Em resumo, Cano observa que o Complexo Cafeeiro é formado por componentes e variáveis<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Cano identifica como componentes: a atividade produtora de café; a agricultura produtora de alimentos e matérias primas; a atividade industrial; a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; a expansão do sistema bancário; a atividade do comércio de exportação e importação; o desenvolvimento de atividades criadoras e infraestrutura; a atividade do Estado, tanto do governo federal como estadual, principalmente pela ótica do gasto público. Como variáveis: movimento migratório; a disponibilidade de terras; os saldos da balança comercial com o exterior e o resto do país; capital externo; políticas tarifárias, monetária, de câmbio, e as políticas de defesa e valorização do café. Segundo Cano, o inter-relacionamento dos componentes e variáveis permite

Pensar a dinâmica econômica em que estava inserida a Estrada de Ferro Araraquara permite a construção de uma escala de observação. Paul Deleuze é um agente nesse contexto de investimentos. Como os estudos atuais vêm demonstrando com a análise de realidades específicas dentro do complexo cafeeiro<sup>3536</sup>, a corrupção, a aventura, a especulação, eram práticas comuns, especialmente entre os investimentos ferroviários. Se os indivíduos operam a partir de conjunturas, leis e costumes, é a partir destes que poderão fugir à regra.

Paul Deleuze veio para o Brasil por meio de suas relações com grupos de investidores e bancos na Europa. Entretanto, antes de investigar os detalhes de suas atividades em solo brasileiro, permanecem ainda muitas questões a serem analisadas. Convido o leitor a uma investigação micro- histórica a respeito dos bastidores da falência da Estrada de Ferro Araraquara.

## **II.II. Interesses e problemas envolvendo uma pequena ferrovia de grandes pretensões: a EFA e suas diretorias**

No interior paulista, em 1896, eram iniciados os trabalhos de construção de uma ferrovia ligando Araraquara a Ribeirãozinho. A Companhia Estrada de Ferro Araraquara se destacava como a primeira a ser fundada após a reformulação das leis ferroviárias,

---

observar os seguintes efeitos: efeitos redutores dos custos de produção; efeitos ampliadores do nível da produtividade; efeitos ampliadores do excedente; Efeitos ampliadores e diversificadores do investimento; efeitos ampliadores do mercado (CANO, 1998, p.33-34).

<sup>35</sup> Como observaram os historiadores Pedro Gerado Tosi e Rogério Naques Faleiros a respeito

da noção de complexo cafeeiro, com a valorização de novas fontes e desenvolvimento de novos métodos, ocorreu uma mudança na escolha e recorte dos objetos. Poucos se aventuram a estudos mais amplos, pelo contrário, multiplicou-se o número de estudos que se concentram em realidades específicas dentro da economia cafeeira, centralizando-se em uma determinada cidade, uma empresa ferroviária, etc. (FALEIROS, TOSI, in GOULARTI FILHO, QUEIROZ, 2011, p.300).

adaptando-se às exigências da lei de 13 de junho de 1892. Seus idealizadores foram Guilherme Lebeis e os diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães & Foz. A concessão foi autorizada por meio do Decreto n. 310 de 17 de setembro de 1895<sup>3637</sup>.

A cidade de Araraquara era a ponta oeste dos trilhos da Companhia Paulista desde 1885 (CAMPOS, 2009) e quem construísse uma ferrovia partindo dela na direção do interior brasileiro teria em mãos um grande negócio. Muitos tentaram este feito, diversos estudos foram realizados. Porém, entre o sonho e a realização, houve muito mais do que suor e dinheiro, havia interesses privados, jogos políticos e corrupção.

Se de um lado temos o que muitos historiadores consideram ser a *belle époque caipira* ou *paulista*, ou seja, a urbanização e modernização do interior paulista proporcionada pelo complexo cafeeiro e pelo desejo pela “civilização” comum às elites, por outro, há circunstâncias que instabilizavam a economia (nota de rodapé Convênio de Taubaté).

De qualquer modo, a região para onde estavam sendo levados os trilhos da EFA ainda não proporcionava grandes fretes. A esperança da companhia era depositada na possibilidade de finalizar seu objetivo maior: levar os trilhos até Cuiabá, no Estado do Mato Grosso, realizando assim a tão desejada ligação com as distantes fronteiras brasileiras.

A crise financeira conhecida como “Encilhamento” não favorecia a situação da companhia. A desvalorização da moeda nacional aumentava os custos de importação de materiais e equipamentos, as crises relacionadas ao café, especialmente as medidas de regulação do setor no início do XX, foram minando, pouco a pouco, as finanças da ferrovia, levando seus diretores a recorrerem a empréstimos.

A EFA vivia em meio a duas situações contraditórias: era quase certo que os prolongamentos renderiam fretes elevados e que o

---

<sup>36</sup> DECRETO n.310, 17/09/1895. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/137326>. Acessado em 19/05/2023.

Estado viria possivelmente subsidiar seus planos de expansão; por outro lado, a instabilidade da economia brasileira, os problemas cambiais e as crises vivenciadas pela cafeicultura traziam aos seus diretores e acionistas um sentimento de insegurança.

A ferrovia prolongou-se. Em 1900 já estava em Ribeirãozinho, em 1912 em São José do Rio Preto e em 1914 completamente falida. Sua liquidação, seguida pela compra da mesma pela São Paulo Northern, está ligada a acontecimentos protagonizados do outro lado do Atlântico. Para compreender os motivos da falência da EFA convido o leitor a um exercício investigativo a respeito dos novos diretores da companhia e as supostas fraudes por eles realizadas.

Anos antes da falência da EFA, por volta de 1890, na capital do país, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, Alvaro de Menezes, futuro diretor da EFA, concluía sua graduação em engenharia civil<sup>37</sup>.

As cidades paulistas, em semelhança ao que ocorreu no Rio de Janeiro, estavam passando por reformas, ganhando aparência semelhante à encontrada em Paris. Entre as reformas destacavam-se a construção de sistemas de abastecimento de água e de esgotos, assim como serviços de fornecimento de energia elétrica; ou seja, havia um mercado de trabalho muito vantajoso. O engenheiro, geralmente parte da elite intelectual, era portador dos conhecimentos necessários para materializar os desejos dos detentores do capital e do Estado, conseqüentemente, ascendiam na escala social ocupando os espaços disponíveis (FREITAS FILHO; CURY, 2004)<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Alvaro de Menezes faz parte dos chamados “engenheiros enciclopédicos” ou “engenheiros politécnicos”, visto que o estudante da Escola Politécnica do Rio de Janeiro aprendia, além de engenharia civil, outras especialidades. No caso deste personagem, suas duas áreas seriam a construção civil e a mecânica.

<sup>38</sup> Um caso que pode servir de comparação é o do engenheiro João Teixeira Soares, respeitado por ter coordenado o projeto de expansão da Estrada de Ferro do Paraná no trecho Paranaguá-Curitiba, passando pelo complicado percurso da serra do mar 3 1885. Teixeira Soares tinha boas relações com o Governo Imperial, recebeu uma comenda de Dom Pedro II e foi diretor de várias ferrovias. Esse engenheiro dirigiu proposta de criação da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, seu prestígio favoreceu a aprovação do projeto, consideravam os envolvidos que seu nome seria muito

No início da década de 1890, Alvaro de Menezes passou a compor o quadro de funcionários da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo (SOP). Primeiramente, como auxiliar na 3ª seção, em meados de março de 1891, atuando junto com renomados engenheiros da época<sup>39</sup>. Após três meses como auxiliar, foi promovido a chefe da 3ª seção<sup>40</sup>, assim como chefe interino da 1ª seção da SOP<sup>41</sup>. Entre 1891 e 1892, esteve envolvido na construção de inúmeras obras de saneamento e na fiscalização de algumas divisas municipais.

Menezes não era apenas especializado em sistemas de abastecimento de água. Destacava-se também por seus conhecimentos de mecânica, pois ainda em 1891, foi enviado pela Secretaria da Agricultura para inspecionar a Companhia Sorocabana e, no ano seguinte, a Companhia de Estrada de Ferro Mogiana.

Sabe-se que, em 1894, seu endereço ficava na Rua Vitória, no distrito de Santa Ephigenia no município de São Paulo, sendo que nesta mesma rua moravam outros dois engenheiros que viriam anos depois compor ao lado de Menezes a diretoria da EFA, eram eles: João Duarte Junior e Florisbello Leivas<sup>42</sup>.

Ainda em 1894, foi realizada pela SOP uma excursão para a Serra da Cantareira, possivelmente para uma avaliação do andamento das atividades da construção de um sistema de abastecimento de água, estando presentes alguns nomes

---

importante para conseguir capital na Europa (ESPIG, 2011, p.126).

<sup>39</sup> OESP, n.4.781,04/03/1891, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910204-4781-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>40</sup> OESP, n.4.877,03/06/1891, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910603-4877-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>41</sup> OESP, n.4.887, 14/06/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910614-4887-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>42</sup> Alvaro de Menezes, João Duarte Junior e Florisbello Leivas foram alguns dos nomes presentes na lista dos membros da Guarda Nacional (ativos e reservistas) responsáveis pelo distrito de Santa Ephigenia. Esta lista está dividida por nome das ruas. OESP, n. 5.738, 07/06/1894, p. 2. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940607-5738-nac-0002-999-2-not>. Acessado em 19/05/2023.

importantes da política paulista, além de Alvaro de Menezes e João Duarte Junior, naquele momento, engenheiros ajudantes da SOP<sup>43</sup>.

Florisbelo Leivas, em novembro de 1893, trabalhava na Repartição de Agua e Exgottos<sup>44</sup>, repartição onde Alvaro de Menezes ocupou, até 1895, o cargo de subchefe<sup>45</sup>. Leivas é um dos engenheiros sobre quem encontrei menos informações, contudo seu endereço e suas atividades profissionais possibilitam imaginar que, desde fins do XIX, ele já tinha contatos com alguns de seus futuros parceiros.

Um fato interessante é que quase todos os engenheiros citados iniciaram sua vida profissional junto a SOP. No entanto, após alguns anos como servidores públicos, optaram por atuar de forma mais independente, como empreiteiros, interessando-se também em títulos de empresas voltadas para infraestrutura e transporte, entre outras. Sendo assim, os contatos entre os futuros membros do “consórcio de engenheiros” não ocorreram apenas no ambiente de trabalho, mas também durante a realização de seus cursos superiores.

João Duarte Junior, então estudante da Polytechnica do Rio de Janeiro, estava, em 1900, cursando a cadeira de “Discriptiva Aplicada”. Seu colega de turma, Flávio Mendonça Uchoa, filho de

---

<sup>43</sup> Faziam parte da excursão: Jorge Tibiriçá (Secretário da Agricultura de SP); Bernardino de Campos (Presidente do Estado de SP); Coronel Jardim (Comandante das forças armadas de SP); Alfredo Pujol (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Rivadavia Corrêa (Deputado); José Rebouças (Diretor de S. de Obras Públicas); Alvaro de Menezes (ajudante); Leivos Abreu (ajudante); Duarte Junior (ajudante); Oscar Corrêa (ajudante); Ferreira de Almeida (ajudante) Thimoteo Roso (ajudante); Costa Ribeiro (ajudante); Garcia Redondo (professor Politechnica). OESP, n.5.739 08/07/1894, p.1 Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940608-5739-nac-0001-999-1-not..> Acessado em 19/05/2023.

<sup>44</sup> DOSP,01/11/1893,p.8.456. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3776928/dosp-diario-oficial-01-11-1893-pg-8456/pdf>, Acessado em 19/05/2023.

<sup>45</sup>DOSP,07/03/1895,p.12951.Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3678874/dosp-diario-oficial-07-03-1895-pg-12951/pdf>acessado em 19/05/2023.

Ignácio Mendonça Uchoa<sup>4647</sup>, talvez seja a chave para entender a teia de relações desse grupo, que, a partir de agora, não pode ser chamado apenas de um “consórcio de engenheiros”, pois nem todos os envolvidos eram engenheiros.

Ignácio Mendonça Uchoa, pernambucano, nascido em 1855, cafeicultor formado em direito em 1879<sup>47</sup>, adquiriu em 1909 quase a totalidade de ações das ferrovias que serviam a região Araraquarense. Este personagem pode ser considerado o mais influente entre todos os novos acionistas da EFA, pois não apenas ocupou diversos cargos políticos, como também mantinha relações familiares com muitos homens poderosos entre a elite daquele tempo, como a família Tamandaré, a família Silva Prado e a família Dumont, sendo que sua mãe, Amélia Vieira, era meia irmã do ex-presidente do Estado de São Paulo Manuel Albuquerque Lins e seu pai, Ignácio José Mendonça Uchoa,<sup>48</sup> foi vice-presidente da província do Sergipe.

Sua ligação com os demais personagens, contudo, provavelmente, não se deu diretamente, mas por possíveis laços familiares, pois não apenas seu filho Flávio Uchoa teve a possibilidade de conhecer João Duarte Junior, como também seu futuro genro, Luiz Santos Dumont, era engenheiro e realizou sua graduação no início da década de 1890. O mineiro Luiz Santos Dumont formou-se praticamente no mesmo período que Flávio Uchoa e João Duarte Junior, indício que talvez tivesse um contato mais direto com eles<sup>49</sup>. Luiz Santos Dumont era irmão do renomado inventor Alberto Santos Dumont, filho de uma família abastada de

---

<sup>46</sup> DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>47</sup> Dados encontrados no site da Associação dos Antigos Alunos da Faculdade de Direito da USP. Disponível em [http://www.arcadas.org.br/antigos\\_alunos\\_list.php](http://www.arcadas.org.br/antigos_alunos_list.php). Acessado em 19/05/2023.

<sup>48</sup> Informações a respeito deste indivíduo podem ser encontradas no site do Supremo Tribunal Federal: <http://www.stf.jus.br/portal/ministro/verMinistro.asp?periodo=stf&id=354>. Acessado em 19/05/2023

<sup>49</sup> DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado em 19/05/2023.

cafeicultores de Ribeirão Preto, provavelmente conhecidos de Ignácio Uchoa.

Outro engenheiro envolvido é Luiz Teixeira Leite. Formado pela Escola Polytechnica de São Paulo possivelmente em 1898, passou a trabalhar na SOP como engenheiro auxiliar em 1899<sup>50</sup>. Se, naquele momento, muitos dos engenheiros citados já haviam pedido exoneração de seus cargos, há uma grande possibilidade de que Teixeira Leite tenha tido como professores os engenheiros Alvaro de Menezes e João Duarte Junior.

Desde 1895, Menezes lecionava na Polytechnica de São Paulo, a princípio como professor substituto<sup>51</sup>, efetivando-se depois como professor na área de mecânica, cargo que ocupou até 1913 (FICHER, 2005).

João Duarte Junior entrou para o quadro de professores da Polytechnica, atuando como substituto em 1896, efetivando-se e ensinando, desde 1901, Topografia Geodésica e de Astronomia.

O fato de compartilhar da mesma profissão, viver na mesma cidade, estar ligado à mesma instituição superior que Menezes e Duarte Junior lecionaram seja indicativo suficiente para encontrar os fios que ligam Luiz Teixeira Leite aos demais.

Em 1906 Alvaro de Menezes, João Duarte Junior e Estevam Augusto de Oliveira figuravam entre os diretores da Companhia Thermal de Poços de Caldas<sup>52</sup><sup>54</sup>. Estevam Oliveira não era engenheiro, era advogado, e três anos depois de ser relacionado entre os diretores desta companhia, encontrava-se entre os acionistas da EFA.

---

<sup>50</sup> OESP, n.7.597, p1. 09/09/1899. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18990909-7597-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>51</sup> O ESP, n.5.969, 05/03/1895, p1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950305-5969-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>52</sup> DOU, 15/05/1906, p.16. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1645752/dou-secao-1-15-05-1906-pg-16>. Acessado em 19/05/2023.



São muitos os indícios que permitem imaginar como se formou a rede de interações entre o grupo de “engenheiros”, permanecendo uma pergunta: o que pretendiam conseguir investindo na EFA? Esta questão é um tanto difícil de ser respondida. Dentro dos limites desta deste trabalho de pesquisa e sem fugir ao foco principal, tentarei fazer algumas considerações a respeito.

Não muito distante dali, retrocedendo ao ano de 1898, mais especificamente no dia 02 de outubro, estava sendo inaugurado o tráfego da Estrada de Ferro Araraquara. Com cerca de 28.900 habitantes<sup>53</sup>, dentre os quais alguns abastados cafeicultores com grande interesse na pequena ferrovia, a cidade de Araraquara ainda continuava sendo uma das localidades mais distantes ligadas à rede ferroviária.

No entanto, a construção de novas estações e os constantes prolongamentos tinham um alto custo. Fora recorrer aos acionistas, por meio de inúmeras chamadas de capital<sup>54</sup>, a alternativa utilizada pelos diretores da EFA para aumentar a linha e construir estações, assim como para adquirir material fixo e rodante, foi a realização de empréstimos com casas bancárias e com o Estado<sup>55</sup>. A situação

---

<sup>53</sup> Dados compilados pelo SEADE, disponíveis no site <http://www.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=esta>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>54</sup> “Pela lista dos acionistas com as respectivas entradas, vós vereis que no meio da crise geral que nos assoberba, o Snrs. Accionistas em grande maioria têm acudido ao apello da Directoria: é um facto lisonjeiro que convém assinalar. Sem que haja da parte dos Snrs. Accionistas o comprimento dos deveres que assumiram não poderá esta Directoria levar avante empresa de tanta magnitude com a presteza e o desembaraço que todos desejamos” (RPSAAGA, 1887, p.4).

<sup>55</sup> O relatório de 1901 traz uma informação importante: o Estado concedeu um título de empréstimo resgatável com grande prazo e sem juros para a execução de seus prolongamentos. Receberia 1 conto e meio de réis por quilômetro construído entre Araraquara e Ribeirãozinho (atual Taquaritinga) e 15 contos por quilometro até Rio Preto. Ou seja, a EFA encontrou por meio de empréstimos públicos e privados uma forma de aumentar a linha, contando que, com os fretes futuros relacionados principalmente à produção cafeeira, poderia saldar suas dívidas (RPSAAGA, 1901, p.3-4).

financeira pouco favorável marcou os seus primeiros anos de atividade, havendo sempre altas e quedas em seus rendimentos<sup>56</sup>.

Ano após ano foram sendo construídas novas estações, inaugurados novos trechos, e adquiridas novas locomotivas; a empresa pretendia chegar a Ribeirãozinho, para, em seguida, a Cuiabá.

**Tabela 1.** Prolongamentos da Linha da EFA 1898 – 1908.

	Estações da EFA	Municípios pertencentes	Inauguração	Distância entre as estações	Quilômetros a partir de Araraquara
1	Araraquara	Araraquara	1898		
2	Cruzes	Araraquara	1898	13	13
3	Itaquerê	Araraquara	1898	12	25
4	Sta. Josepha	Matão	1899/1900	6	31
5	Mattão	Matão	1899	9	41
6	Dobrada	Matão	1901	12	53
7	Sta. Ernertina	Taquaritinga	1901	9	63
8	Carlos Magalhães	Taquaritinga	1901	8	71
9	Ribeirãozinho	Taquaritinga	1901	10	82
10	Jurema		1908		
11	Cândido Rodrigues		1908		

**Fonte:** RPSAAGA (1897 -1909). Elaborado pelo autor.

Por meio desta tabela, é possível observar que, entre 1886 a 1901, ocorreram constantes prolongamentos na linha, porém, a partir daquela data, os prolongamentos cessaram, apenas sendo retomados no ano de 1908. Esse quadro me leva a questionar quais seriam as razões para que não fossem construídos novos trechos por sete anos?

<sup>56</sup> Em 1899 a receita da ferrovia era de Rs.145:693\$390, valor inferior a suas dívidas, Rs.156:064\$286. No entanto, em menos de dois anos, a receita superou em muito as despesas: no ano de 1901 a receita foi de Rs.475:453\$790 e as despesas ficaram em torno de Rs.238:092\$092 (RPSAAGA, 1902, p.6). Este aumento considerável nos rendimentos da estrada está relacionado aos fretes, principalmente com a inauguração de novas estações, fato relacionado ao aumento da produção cafeeira da região Araraquarense, assim como o aumento populacional.

Associar este fato à situação vivenciada pela cafeicultura, como o já realizado por outros pesquisadores, é obvio, porém não foi apenas a proibição de se plantar novos cafeeiros que contribuiu para mudança dos planos iniciais da EFA<sup>57</sup>. Se a baixa produção de café gerava poucos fretes, influenciando na situação desfavorável de um prolongamento, a alteração do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil exigiu que a diretoria da EFA realizasse novos estudos.

Até aquele momento, a EFA, por meio do decreto n.748 de 29 de dezembro de 1900, era detentora da concessão que autorizava a construção de uma estrada de ferro de S. José do Rio Preto a Cuiabá, passando por Santana do Paranaíba no Mato Grosso<sup>58</sup>. Porém, em

---

<sup>57</sup> [...] já se vê que desde que atingissemos a zona ainda pouco povoada e explorada que vae além de Ribeirãozinho não poderíamos caminhar sem o auxílio dos Poderes Publicos; mas provada a nossa idoneidade e capacidade com a construção do trecho da linha até Ribeirãozinho, esperavamos do espirito de justiça e do patriotismo da Assembéa Legislativa do Estado, que não nos seriam negados os favores necessarios para a realização de um emprehendimento que tanto concorreria para o progresso do nosso Estado; certos disso dirigimos uma petição ao Congresso do Estado que até hoje não teve solução. No emtanto hoje torna-se a concessão pedida uma medida de rigorosa justiça; com effeito, desde que pelo Poder Legislativo do Estado foi considerada uma medida salvadora da actual lavoura, prohibir a plantação de café por um longo praso, nem sequer podiamos mais contar com o rapido desenvolvimento da zona approximada pela nossa linha, não obstante sua prodigiosa uberdade; d'ahi já não é só o interesse público que aconselha esse auxilio para o desenvolvimento de uma estrada que traz grandes vantagens para o futuro do Estado, ha também como que esse dever de reparação para com a um empresa que caminhando esperava melhorar as condições productoras de sua zona com o desenvolvimento da lavoura, prohibida pela lei; e como a lei teve por fim salvar os capitais empenhados nas lavouras já existentes, é justo que venha em auxilio de outros capitaes sacrificados em uma empresa que via burlada sua legitima expectativa com a paralisação do progresso de sua zona (RPSAAGA, 1905,p.5-6).

<sup>58</sup>Os direitos adquiridos na concessão tinham sido: a) privilégio sobre a região Araraquarense, mais propriamente 20 quilômetros de cada lado de seus trilhos por 50 anos; b) direito a desapropriação de terrenos necessários para a construção da Estrada, assim como de suas dependências; c) isenção de impostos sobre os materiais adquiridos para a construção da estrada. DECRETO n.748 de 29/12/1900. Disponível em <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1900-12-29;748>. Acessado em 19/05/2023.

1904 esta concessão foi transferida para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que até então iria estabelecer a ligação entre Uberaba-MG e Coxim-MT. Com esta revisão da concessão, a Noroeste do Brasil ganhou, por meio do decreto n. 5349 de 18 de outubro de 1904<sup>59</sup>, o direito de construir uma linha férrea partindo do final da linha da Estrada de Ferro Sorocabana na direção do Mato Grosso, cortando a região da qual a EFA era autorizada a estender seus trilhos.

Frente à necessidade de se repensar o traçado, os planos de alcançar a capital do Estado de Mato Grosso não foram completamente descartados. A diretoria voltou seus olhos para Jatahy, no Estado de Goiás. Foi elaborado um novo traçado. A ferrovia seguiria até São José do Rio Preto, depois pela cidade mineira de São Francisco Salles no Estado de Minas Gerais, para finalmente chegar à cidade goiana. Segundo a diretoria, caso os trilhos chegassem a Jatahy, ainda seria possível um prolongamento até Cuiabá, conquistando a concessão do Governo Federal e vários benefícios<sup>60</sup>.

Interessante o fato de que uma das estratégias da empresa era não distribuir os lucros da ferrovia em dividendos aos acionistas, investindo os capitais no prolongamento e manutenção da ferrovia. Os acionistas não tinham lucros imediatos, sendo que com o crescimento da linha e fortalecimento da empresa seus lucros estavam relacionados à valorização das ações no mercado.

Não era apenas o lucro que a estrada poderia proporcionar que tornava o investimento atrativo, entre acionistas e diretores estavam muitos cafeicultores. A ligação ferroviária, além de elevar o valor de suas propriedades, proporcionaria lucros em outras atividades em que estes indivíduos estivessem envolvidos. Ressalta-se o fato de que a construção de ferrovias no Brasil era algo rentável, sendo possível que os diretores da EFA lucrassem,

---

<sup>59</sup> DECRETO n.5349 de 18/10/1904. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56688>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>60</sup> Entre os benefícios: 1) isenção de impostos para o material importado para a construção e custeio; 2) zona privilegiada de 20 quilômetros de cada lado; 3) faculdade de aproveitar das vantagens da lei sobre o povoamento do solo e outras (RPSAAGA, 1909, p.6).

a princípio, mais com os prolongamentos da ferrovia, do que com sua própria operacionalidade. Este fato deve-se à possibilidade de se conseguir garantias de juros com o governo, além da possibilidade de se captar recursos com a emissão de obrigações no exterior<sup>6163</sup>.

Naquele ano de 1909 alguns engenheiros e Ignácio Mendonça Uchoa substituíram os antigos fundadores e diretores da EFA como maiores acionistas, e no espaço de alguns anos a empresa caíria em mãos estrangeiras.

### **II.III. (Re)visitando um tema esquecido: o empréstimo da EFA junto à casa bancária alemã L. Behrens & Söhne**

A data era 29 de outubro de 1910, o local, a cidade de São Paulo. Às 11 horas da manhã teve início uma reunião entre o grupo de acionistas da Companhia de Estrada de Ferro Araraquara no edifício da Rua São Bento, n. 28.

Se no mês de dezembro de 1909 havia cerca de 15.000 títulos divididos entre 108 acionistas, na assembleia de outubro de 1910, cinco acionistas detinham a maioria dos títulos. Sob a posse desse restrito grupo, encontrava-se, supostamente, dois terços das ações, num total de 11.344 títulos.

A sessão, presidida pelo Senador Ignácio Uchôa, teve como secretários os Srs. Estevam Augusto de Oliveira e Guilherme de Mello Castanho<sup>62</sup>. Os dois outros personagens eram Álvaro de Menezes e Francisco Germano de Medeiros<sup>6365</sup>.

---

<sup>61</sup> A Brazil Railway Company é um exemplo desta prática de lucrar com a construção de ferrovias. Ver (LANNA, 2002, p.70-71)

<sup>62</sup> Este personagem tornou-se acionista da EFA em 1910, faltando-nos maiores dados biográficos a seu respeito. Por meio do rastreamento no OESP e no DOU e DOSP não encontrei dados que permitam investigar quais seriam suas atividades e conexões com os demais membros da nova diretoria.

<sup>63</sup> Este indivíduo também se tornou acionista da Estrada de Ferro Araraquara em 1910, sendo seus dados biográficos ainda não localizados.

O motivo da reunião, em tese, conforme foi apresentado pelo presidente, era discutir as duas propostas para a realização de um empréstimo no exterior no valor de 1.200.000 £. Teve início a assembleia, sendo posta em pauta a necessidade de se constituir na Europa um procurador com plenos poderes para a finalização das negociações. Essa reunião foi resumida na Ata publicada em 30 de outubro, no *Diário Oficial do Estado de São Paulo*.

Após a fala de Ignácio Uchoa, o Sr. Estevam Augusto de Oliveira apresentou a seguinte proposta:

A assembléa geral dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara resolve autorizar a diretoria da Companhia, pelo orgam de seu presidente, a constituir na Europa um procurador com plenos poderes para contractar o levantamento e emissão de um emprestimo em obrigações ao portador, até o valor de lbs... 1.200.000 (um milhão e duzentas mil libras esterlinas), sendo conferidos ao mesmo procurador plenos, especiais e ilimitados poderes, para os fins de dar em garantia hipothecaria e pignoraticia todos os bens, direitos e concessões, que constituem o activo da companhia, tanto do presente como do futuro, restricçãoalguma.<sup>6466</sup>

Consta no documento que todos aceitaram a proposta, assinaram, sendo a ata publicada no dia seguinte. Com a falência da EFA, foram produzidos relatórios a respeito da situação financeira da ferrovia. Estes documentos defendiam que a assembleia de 29 de outubro de 1910 nunca ocorreu de fato e que a ata publicada no DOU seria uma fraude. Para entender essa questão é necessário analisar melhor como se efetivou a nova diretoria da Estrada de Ferro Araraquara.

Anteriormente, em 06 de junho de 1909, havia sido realizada a eleição que definiu os novos diretores da EFA. Os números da votação foram os seguintes: João Duarte Junior com 1.667 votos; Luiz Teixeira Leite com 2.067; Florisbello Leivas com 2.030 votos. Para o conselho fiscal foram eleitos mais três nomes: José Sampaio

---

<sup>64</sup> DOSP,30/10/1910,p.3526.Disponívelem <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3734446/dosp-diario-oficial-30-10-1910-pg-3526/pdfView>. Acessado em 19/05/2023.

Moreira com 2.067; Rogerio Pinto Ferraz com 2.022 votos; Dr. Luiz Santos Dumont com 2.067.

Eleitos pela maioria, ocupariam o cargo por cinco anos, sendo que, caso um deles viesse a desistir de suas funções, os demais membros da diretoria teriam o direito de escolher o substituto entre os acionistas.

A passagem da direção ocorreu antes mesmo da eleição, quando os diretores renunciaram aos seus cargos, passando-os para outros acionistas.

Em 16 de maio de 1909, ou seja, um mês antes da eleição, ocorreu a reunião que alterou a direção provisória da EFA. Por voto entre os acionistas, Carlos Batista Magalhães foi substituído por João Duarte Junior; Rogério Pinto Ferraz, por Luiz Teixeira Leite e, para substituir Antônio Lourenço Correa, Florisbello Leivas.

Esse quadro leva-me a mais um questionamento: o que poderia ter motivado a compra dessas ações? Poderia ser o crescimento econômico da região? Qual seria o objetivo desse grupo? Antes é necessário elencar mais algumas informações.

Segundo constam nas fontes, de um total de 15.000 ações entre 31 de dezembro de 1908 a 1909 foram vendidas aproximadamente 10.000 ações, ou seja, mais de 60% das ações existentes. Esse quadro pode ser parcialmente compreendido por meio da Tabela 2, onde é possível identificar quais os novos acionistas e quais entre os antigos membros da diretoria venderam suas ações.

**Tabela 2.** Compra e venda de ações 1908 – 1909

Nome	12/1908	12/1909	Comprou	Vendeu
Companhia Edificadora (CERJ)	3274 ½			3274 ½
Alvaro de Menezes (Dr.)		484	484	
Antonio Lourenço Corrêa	150			150
Carlos Baptista de Magalhães	1940 ½	75 ½		1865
Carlos Leoncio de Magalhães	309			309
Carlos filho de Leoncio Magalhães	15			15
Florisbello Leivas (Dr.)		28	28	
Ignacio de Mendonça Uchôa (Dr.)		3000	3000	
João Borba	768			768
João Duarte Junior		2768	2768	

Luiz dos Santos Dumont (Dr.)		10	10	
Luiz Teixeira Leite (Dr.)		3272	3272	
Lara, Magalhães & Cia.	327 ½			327 ½
Rogério Pinto Ferraz (Dr.)	355 ½	225		130
Sebastião Lebeis	75			75
Carlos, filho de Sebastião Lebeis	15			15
Cecília, filho de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Guilherme, filho de Sebastião Lebeis	15	----		15
Judith, filha de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Maria de Lourdes, filha de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Manoel Gonçalves Fóz	502	102		400

**Fontes:** (RPSAAGA, 1909); (RPSAAGA, 1910.). Elaborado pelo autor

Organizei essa tabela a partir das listas dos acionistas encontrados nos relatórios da EFA. Como é possível notar, ocorreu uma enorme venda de ações pertencentes ao grupo que administrava há quase duas décadas a ferrovia. Este fato leva-me a questionar qual seria o motivo de desistirem de seu investimento? O relatório elaborado pela diretoria da EFA, em 1909, oferece alguns indícios que podem contribuir para a resposta a essa pergunta, pois aquele ano era o último da gestão da diretoria liderada por Carlos Baptista Magalhães<sup>65</sup>. Imagino que frente aos inúmeros problemas enfrentados pela ferrovia, e, talvez, já cansados dos problemas relacionados a esse investimento, preferiram abandoná-lo para dar prosseguimento a outros projetos.

A perda do controle da EFA para outro grupo está associada também a outro fator: a inadimplência. Em 1889, a diretoria da EFA decidiu realizar um empréstimo com a Companhia Edificadora do Rio no valor de 600 contos de réis a juros de 10% ao ano, pagável no prazo de 5 anos<sup>66</sup>. Como garantia, a Diretoria ofereceu como hipoteca e penhor dos bens da ferrovia e o valor do empréstimo foi convertido em títulos ao portador (debêntures). Um detalhe

<sup>65</sup> RPSAAGA, 1909, p.3

<sup>66</sup> RPSAAGA, 1901, p.3-4.



relevante: em uma das cláusulas do contrato, ficou firmado que, caso os acionistas da EFA não pagassem as respectivas entradas de capital, permanecendo inadimplentes por muito tempo, teriam suas ações declaradas em “comisso”, sendo transferidas para a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro (CERJ). Em 1909, as 3.274 ações da EFA de propriedade da CERJ foram vendidas.

Somando os títulos pertencentes aos membros da antiga diretoria, relacionados na Tabela 2, chega-se ao montante de 4.114 ações vendidas em um ano. Sendo assim, considerando apenas os membros fundadores e a diretoria e a CERJ, foram 7.388 ações vendidas contra 9.562 adquiridas pela nova diretoria.

As intenções da nova diretoria, porém, não ficaram restritas à EFA, o plano era muito maior. Alguns dos nomes citados como componentes do grupo tornaram-se diretores de outras pequenas ferrovias na região Araraquarense: a Companhia de Estrada de Ferro Pitangueiras<sup>67</sup>, Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Goyas<sup>68</sup> e a Companhia de Estrada de Ferro Dourado<sup>69</sup>. Há indícios de que a compra dessas companhias visava à fusão de todas em uma grande ferrovia, contudo todas faliram na década de 1910, sendo que, antes da quebra, seus diretores realizaram empréstimos no exterior oferecendo-as como garantia.

---

<sup>67</sup> Constavam na ata da assembleia de acionistas de 6 de março de 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 10/03/1911, p.1039. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>68</sup> onstavam na ata da assembleia de acionistas de 10 de março 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 14/03/1911, p.1102. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>69</sup> Alvaro de Menezes, segundo nota publicada no jornal *O Popular* da cidade de Araraquara e publicada em seguida no jornal OESP, tornou-se diretor da E. F. Dourado em 1913. Ver: OESP, n.12.701, 27/12/1913, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19131227-12791-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/05/2023.

Concluo que não apenas a EFA, mas as outras ferrovias administradas por este grupo podem ter sido parte de uma estratégia para conquistar capitais no exterior. Adquirir ferrovias com o objetivo de conseguir capitais fora do país não foi exclusividade desse grupo. A *holding* Brazil Railway Company utilizava-se desta estratégia para captar recursos. Adquirindo outras ferrovias, lançava novas obrigações nos mercados internacionais, especialmente o francês. De maneira semelhante à EFA, a companhia presidida por Percival Farquhar não apresentava as informações contábeis verdadeiras, dando margem a infinitas possibilidades para a corrupção e os desmandos do sistema (LANNA, 2002).

Interessante ressaltar que João Duarte Junior, Florisbello Leivas e Luiz Teixeira Leite permaneceram pouco tempo como membros da diretoria da EFA. Os motivos de terem deixado a diretoria podem estar relacionados a inúmeras circunstâncias, no entanto, analisar detalhadamente esta questão, poderia desviar muito o foco do capítulo, por essa razão pretendo abordá-la também em outra oportunidade.

Se, inicialmente, a diretoria da EFA recorria a casas bancárias brasileiras, no início da década de 1900 passou a negociar com bancos europeus. Após as crises do final do século XIX, as atividades de bancos estrangeiros no Brasil aumentaram consideravelmente.

A nova diretoria da EFA, nos seus primeiros anos de gestão, realizou dois empréstimos, um em 15 de novembro de 1909, no valor de 600.000 £ esterlinas, com a casa bancária londrina Fredk. J. Benson & Co.<sup>70</sup> e outro, em 26 março de 1911, no valor de 1.200.000 £, com a casa bancária alemã L. Behrens e Söhne. Esses empréstimos deram origem às debêntures comercializadas na bolsa de Paris e outras praças da Europa, sendo que, quando a ferrovia faliu em 1914, os proprietários dessas obrigações iniciaram uma disputa judicial com os acionistas da ferrovia araraquarense;

---

<sup>70</sup> RPSAAGA, 1910, p.7.

porém a Primeira Guerra Mundial trouxe obstáculos não previstos para os franceses, pois eles haviam adquirido títulos oferecidos por banqueiros alemães.

O banco L. Behrens e Söhne foi fundado por volta de 1870, tornando-se uma das casas bancárias mais ricas e conhecidas do norte da Alemanha. Ganhou fama e riqueza por sua atuação na América do Sul e na Escandinávia (KÖHLER, 2008). Outro fato relevante a respeito dos banqueiros alemães é a sua ligação com a casa Rothschild, uma das casas bancárias mais ricas e conhecidas daquela época<sup>71</sup>. Por sugestão dos banqueiros de Hamburgo, a razão social da EFA foi alterada para um nome mais atrativo ao capital estrangeiro, o nome indicado foi *Chemin Fer du Nord São Paulo*, que traduzido para o inglês é São Paulo Northern Railroad Company<sup>72</sup>.

Tudo que escrevi até agora, todas as questões trabalhadas podem ser consideradas apenas a ponta do iceberg. Muito necessita ainda ser pesquisado, várias fontes ainda poderão ser analisadas. Contudo cheguei à seguinte conclusão: Alvaro de Menezes não pode ser considerado o único responsável pela falência da EFA. Acredito que o grupo que adquiriu a EFA e as demais ferrovias estava interessado em lucrar com a emissão de obrigações no exterior, pondo em prática um plano semelhante ao empreendido pela Brazil Railway Company.

As dívidas já eram parte da vida da Estrada de Ferro Araraquara desde a sua fundação, ou seja, ela não faliu da noite para o dia. Vale a pena ressaltar que, por mais alguns anos, Álvaro

---

<sup>71</sup> Os interessados na relação dos Rothschild com os Behrens podem encontrar informações no RothschildArchive, hospedado no endereço <http://www.rothschildarchive.org/textguide/?doc=/textguide/articles/correspondence>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>72</sup> A EFA não foi a única estrada de ferro que utilizou de um nome francês para conseguir maiores investimentos no mercado estrangeiro, esta prática já pode ser identificada anos antes, como é o caso da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande antes de ser adquirida pela Brazil Railway Company, passando a utilizar o nome inglês, ver: (ESPIG, 2011, p.132) e (LANNA, 2002, p.74).

de Menezes foi membro da diretoria e, por mais de três anos, ele não foi acusado de ter falsificado assinaturas ou rasurado o livro de transferência de ações. Qualquer um que tivesse acesso aos Diários Oficiais tomaria conhecimento dos empréstimos, porém não era tão simples identificar a existência de falsificações nos registros contábeis da ferrovia. No entanto, há muitas questões que necessitam ser mais bem investigadas, ainda há muito a ser pesquisado a respeito das supostas “transações rumorosas”.

É evidente que o empréstimo junto aos banqueiros L. Behrens & Söhne marcou profundamente a história da EFA, não apenas por contribuir com o considerável aumento das dívidas da companhia, mas também por iniciar uma disputa pelo controle da estrada em plena Primeira Guerra Mundial. Portanto, chegar a Mato Grosso já não era o “objetivo” da ferrovia. Agora ela estava envolvida em uma situação grave, marcada por supostos delitos.

Na França, os títulos da EFA, sob a camuflagem de um nome francês, encontraram seus compradores. Confiando em números que não representavam a possível realidade financeira da ferrovia, tendo como garantia a tradição de uma casa bancária renomada internacionalmente, os debenturistas da EFA se envolveram em um caso de direito internacional que se arrastaria por anos. De um lado, estavam os acionistas brasileiros, do outro, os portadores das obrigações ligados com banco L. Behrens e Söhne; enquanto os brasileiros buscavam convencer a justiça de que houve corrupção na realização do empréstimo, os franceses e alemães se defendiam e, frente às imposições da Primeira Grande Guerra, depositariam a sua confiança na destreza de um homem chamado Paul Louis Joseph Deleuze, que, para uns poderia ser um empregado, para outros, um sócio, e, no fim, foi transformado em um inimigo.



### III. OS BASTIDORES DA COMPRA DA EFA PELA SÃO PAULO NORTHERN RAILROADCOMPANY

#### III.I. Situação financeira da EFA durante a falência

Era sexta-feira, dia 17 de abril de 1914. Por volta das 15 horas teve início a assembleia que reuniu os credores da massa falida Estrada de Ferro Araraquara<sup>73</sup>. A tensão e o nervosismo eram evidentes, credores e seus advogados aguardavam ansiosos pelas considerações dos síndicos da falência.

O primeiro a fazer uso da palavra foi o presidente da assembleia, o juiz da primeira vara Dr. João Baptista Pinto de Toledo. Após as solenidades de praxe, foi chamado à frente o escrivão Sr. Climaco de Oliveira, que trazia em suas mãos a lista de todos os credores habilitados na falência. Do 1º ao 119º, o escrivão leu nome por nome, enumerando as quantias a eles devidas. Os primeiros seriam os portadores de debêntures, em seguida os acionistas.

Depois de aproximadamente 15 minutos de leitura, provavelmente marcados por indignação da parte dos presentes, teve fim a listagem. O senador Ignácio Mendonça Uchoa era o 118º na lista, Luiz Santos Dummont o 111º, Luiz Teixeira Leite era o 98º credor na classificação. O que provavelmente trouxe maior alvoroço entre os presentes foi o primeiro nome citado pelo escrivão, pois este detinha 60% do valor total do passivo da companhia e privilégio sobre o ativo. Como maior credor da EFA encontrava-se o banco alemão L. Behrens & Söhne, representado por seu procurador o Sr. Roberto Rote.

---

<sup>73</sup> A ata da assembleia foi publicada no jornal *O Estado de São Paulo*. OESP, n. 12.902, 18/04/1914, p.6. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140418-12902-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/05/2023.

Após a leitura feita por Climaco de Oliveira, tomou a palavra o presidente da assembleia, convocando os síndicos para a apresentação de seus pareceres. Escolhidos para esta função estavam o Sr. Thomaz Peake, diretor da companhia, um representante da Companhia Paulista de Aniagens, o Sr. Francisco de Sampaio Moreira e um representante da empresa Bromberg, Hacker & Comp.

Os síndicos apresentaram as seguintes considerações para os credores:

- Desde abril de 1910 não haviam sido realizadas assembleias gerais ordinárias para aprovação de contas, balanços e pareceres do conselho fiscal.

- Não foram encontrados na sede da empresa o livro de registro de vencimento de título, nem livro caixa. Os registros, segundo os auxiliares do escritório da EFA, estavam anotados em pequenas cadernetas e tiras de papeis.

- O livro de transferência de ações, segundo a análise de peritos nomeados pelo juiz Dr. Pinto de Toledo, teria sido falsificado pelo presidente da ferrovia Alvaro de Menezes. O diretor teria se colocado como procurador de outros acionistas com a intenção de forjar assembleias, transferindo para si um número maior de ações do que o próprio capital da ferrovia.

- Desde 31 de agosto de 1913, a escrituração e a contabilidade da empresa estavam sendo organizadas pelos síndicos e pelos contadores da empresa Ball, Baker, Cornish & Comp.

- Alvaro de Menezes, mesmo depois da falência, teria continuado a lançar títulos da EFA no Rio de Janeiro.

- Os títulos lançados por Alvaro de Menezes teriam sido adquiridos por um dos diretores da companhia, Luiz Santos Dumont e sacados contra a falida em dezembro de 1912 com a autorização de Alvaro de Menezes.

- Desde 1906, a EFA não vinha pagando o imposto de trânsito para o Governo do Estado de São Paulo, o que culminou em um processo movido pela Fazenda do Estado para cobrar o débito.

- Os funcionários da ferrovia vinham sendo pagos irregularmente.

- As linhas encontravam-se mal conservadas, o material rodante e as construções se deterioravam e os serviços estariam desorganizados.

- Desde 1910 não havia eleição de conselho fiscal.

- A diretoria teria envolvido a EFA em negócios estranhos a seus fins, como serviços de água e esgotos e obras em municípios paulistas.

- Teria ocorrido desvio da renda da ferrovia para fins particulares.

- Não havia dinheiro em caixa; cerca de R\$1.500:000\$000 desapareceram.

- Todos os membros da diretoria deviam ser processados.

Terminada a apresentação, os pontos abordados pelos síndicos foram colocados em discussão. Pediu a palavra o Dr. João Sampaio, representante da firma Barros Penteado & Comp., com intenção de defender a inocência de Silvio Alvares Penteado, o que gerou um debate relativamente longo. Outra questão que veio à tona foi o fato de Alvaro de Menezes, que não estava presente na reunião, continuar em liberdade, mesmo com tantas provas de suas fraudes.

O advogado de Silvio Penteado, Dr. Paulo Dias, reforçou que seu cliente nunca foi solidário com o ex-presidente da ferrovia, não interferindo em suas irregularidades por conta do estatuto da companhia.

Em seguida, tomou a palavra o advogado Dr. João Dente, representante dos síndicos, para esclarecer que Alvaro de Menezes não poderia ser preso imediatamente por ter deixado a diretoria da EFA antes da declaração da falência.

Por fim, foram escolhidos pelos presentes quais seriam os credores responsáveis pela liquidação da Estrada de Ferro Araraquara. Os eleitos foram: Roberto Rote, Francisco Sampaio Moreira e a Banca Francesa e Italiana per l' América del Sud.



Alguns dias depois da reunião, foi publicada a ata da assembleia no jornal *O Estado de São Paulo*, uma semana depois foi publicada a lista dos credores<sup>74</sup>.

Investigando mais detidamente os pareceres dos síndicos, é possível identificar alguns interesses e estratégias para favorecimento de parte dos credores. Porém, antes de voltar-me para esta questão, farei mais algumas considerações sobre a situação financeira da companhia segundo as análises dos síndicos.

O montante em dívidas da EFA, segundo a soma de débitos para com todos os credores autorizados, era de R\$31.919:947\$000 (trinta e um mil novecentos e dezenove contos novecentos quarenta e sete réis). Esse valor equivaleria no ano de 1914 a 1.993.750 £ ou 49.843.765 francos<sup>75</sup>.

A título de comparação, no mesmo jornal em que foi publicada a lista de credores, nos classificados, eram oferecidas algumas casas na cidade de São Paulo. O preço de uma residência com 4 cômodos e luz elétrica era por volta R\$4:000\$000, e uma casa próxima ao centro, um pouco mais luxuosa por volta R\$22:000\$000. Pensando em uma média de 15 contos de réis por casa, as dívidas da EFA seriam suficientes para se adquirir 2.127 imóveis.

O banco L. Behrens & Söhne tinha grande influência nos destinos da ferrovia. Apesar de ser difícil precisar qual sua ligação com os nomes relacionados para a função de síndicos, analisando seus pareceres fica evidente que não houve qualquer menção a possíveis irregularidades relacionadas ao empréstimo em que o banco pudesse ter alguma parcela de culpa. Chama a atenção o fato de que em nenhum trecho da lista de credores houve referência aos

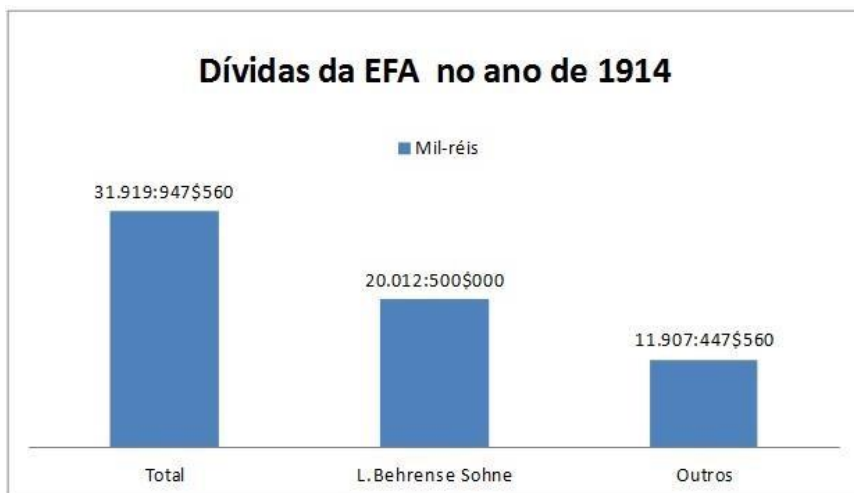
---

<sup>74</sup> OESP,n.12.909,25/04/1914,p.12.Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140425-12909-nac-0012-999-12-not>, Acessado em 19/05/2023.

<sup>75</sup> Os débitos da EFA foram registrados pelos síndicos em três moedas diferentes, mil-réis, libras esterlinas e francos. Este fato levou-me a estabelecer critérios para comparação e, para poder chegar a um montante em mil-réis, recorri a estudos de história econômica sobre taxas de câmbio durante o início do século XX. 1 libra é equivalente a 16,01 mil-réis (MOURA FILHO, 2010, p.34). 1 libra é equivalente a 25,2 francos (ABREU, 1994, p.98).

debenturistas, o que me leva a considerar que o montante de suas obrigações estava sendo administrado pela casa bancária de Hamburgo.

Gráfico 1. Passivo da EFA.



Fonte: OESP, n.12.909,25/04/1914, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140425-12909-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023. (Elaborado pelo autor).

De fato, os banqueiros tinham privilégios sobre todo o ativo assegurado judicialmente. Já os quirografários viam-se prejudicados, pois, caso a ferrovia fosse vendida, por mais generosa que fosse a quantia, esta não cobriria todos os dividendos. O empréstimo convertido em obrigações era um obstáculo para a recuperação de seus investimentos.

Além do belga Robert Rote representar os banqueiros alemães como um dos liquidatários, em meio aos síndicos também estava a empresa Bromberg, Hacker & Comp., de origem alemã. Por outro lado, a Companhia Paulista de Aniagens, administrada por Silvio Penteadado, também estava entre os síndicos. Pensando no resultado dos pareceres, a discussão a respeito da culpa de Silvio Penteadado nas fraudes cometidas durante a presidência de Alvaro de Menezes

é um indício de que muitos quirografários e o banco L. Behrens e Söhne estavam em desacordo.

Não ocasionalmente, após a reunião de 17 de abril, o próprio Silvio Penteado produziu um relatório a respeito das causas da falência da EFA intitulado: *Considerações Elucidativas Sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara*, publicado em 1915. O objetivo de Penteado era comprovar que o relatório apresentado pelos Síndicos não considerou as responsabilidades dos banqueiros alemães na emissão abusiva de debêntures, enviando o relatório para o juiz responsável pelo caso da EFA.

Os argumentos de Silvio Penteado são os seguintes:

- Os síndicos não teriam tido tempo suficiente, nem acesso a documentação suficiente, para tratar de todas as questões relacionadas aos motivos da falência.

- O relatório, produzido pelos liquidatários teria sido manipulado por Roberto Rote para esconder as possíveis responsabilidades dos banqueiros L. Behrens & Söhne na falência.

- A razão primordial da falência seria o empréstimo autorizado pelos banqueiros alemães sem levarem em consideração a situação ruim das finanças da ferrovia.

- Os banqueiros alemães teriam emitido as debêntures em um valor não compatível com as finanças da ferrovia, impondo, por meio de contrato, uma política de prolongamentos e compra de material rodante não condizentes com o saldo da companhia.

- Os financistas de Hamburgo teriam declarado, por meio de seu procurador, que se basearam na receita de 1909 em que os lucros foram de R\$231:000\$000 para autorizar o empréstimo. Contudo, os juros e as quotas de amortização, teriam sido de 900 contos de réis anuais, quantia muito além da lucratividade da ferrovia.

- Teria o procurador da EFA negociado com os banqueiros alemães, estes últimos aprovando o empréstimo sem terem em

mãos qualquer documento que atestasse a existência de uma assembleia geral dos acionistas para sua autorização.

- Alvaro de Menezes teria colhido assinaturas de dois amigos e dois empregados, alcançando o total de 10.518 ações das 11.251 necessárias. Frente a este fato, para alcançar a porcentagem exigida por lei, o diretor da EFA teria alterado o livro de transferências de ações<sup>76</sup>.

Confrontando o relatório dos síndicos com as considerações de Silvio Penteado, fica evidente a existência de um confronto de interesses entre banqueiros e acionistas brasileiros. Em meio a estas disputas, muitos credores recorreram à justiça na tentativa de comprovar as irregularidades no empréstimo.

Na petição de habeas-corpus n.8.399, o advogado de Paul Deleuze, Rui Barbosa, escreveu um histórico da falência da Estrada de Ferro Araraquara. Para construir sua argumentação, Barbosa citou trechos de outros processos, dois deles movidos por credores da EFA, com o objetivo de comprovar a nulidade das debêntures emitidas pelo banco L. Behrens e Söhne. Analisando-os é possível identificar a tentativa de parte dos credores em recuperar o controle da EFA.

Infelizmente, Rui Barbosa não revela o nome do diretor da EFA que moveu o processo. Poderia ser Luiz Teixeira Leite, ex-diretor da EFA, já que esse personagem foi um dos primeiros a denunciar as fraudes relacionadas à falência e compra da EFA em jornais de grande circulação, ou poderia ser qualquer outro ex-diretor. Entretanto o que estava em jogo não era somente dinheiro. Ser considerado pela justiça como um cúmplice de Alvaro de Menezes nas supostas falsificações poderia levar os ex-diretores para o cárcere.

Ex.mo Sr. Dr. Juiz de Direito da 1ª. Vara

O peticionário, credor habilitado no processo da falência da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, vem, nos termos do art. 83, § 6º. da Lei n.º. 2.024, impugnar o crédito dos debenturistas, pelos fundamentos que passa a expor.

---

<sup>76</sup> PENTEADO, 1915.

3º. O empréstimo ajustado pela escritura oferecida não pode prevalecer contra os legítimos credores da falida, porque não foi legalmente contraído por esta. De Fato, o presidente da falida, Dr. ÁLVARO DE MENESES, para contrair no exterior o empréstimo, de que se dizem credores L Behrens & Soehne, praticou uma série de crimes, que não podem constituir a Companhia falida na obrigação, que se lhe pretende atribuir. Realmente, reuniu ele alguns empregados subalternos da falida, aos quais transferiu certo número de ações, e com estes formou uma assembleia geral, autorizando o empréstimo. Mas, como ele e os seus asseclas, assim reunidos, não tinham o número de ações exigido pela lei, não se deteve aquele diretor ante a prática dos outros crimes; falsificou o livro de transferências de ações, viciando o termo e arrancando folhas, de modo a transferir à sua própria pessoa, dizendo-se procurador de diversos, número avultado de ações. O impugnante foi uma das maiores vítimas desse crime. Havia ele caucionado ao London Bank certo número de ações. Alterando o termo, o diretor ALVARO DE MENESES raspou o lugar, em que estava escrito o nome do credor, pondo o dele. Ainda fez, dizendo-se procurador do impugnante, outras transferências para o próprio nome, quando é certo que o impugnante jamais lhe outorgou mandato para dito fim. Mas, mesmo praticando essas fraudes, não logrou ele reunir assembleia, para autorizar o empréstimo com o número legal, estatuído pelo ar. 1º., § 15 do Dec. No. 177 A, de 15 de setembro de 1893. Nessas condições, a prevalecer semelhante empréstimo, qualquer diretor criminoso poderá, sem a menor ciência e consentimento dos acionistas, onerar os bens da sociedade anônima administrada, com fraudes equivalentes.<sup>77</sup>

Comprovar a fraude de Alvaro de Menezes, colocando-se como vítima era uma estratégia para desvincular-se do processo e, comprovar que o empréstimo havia sido autorizado a partir de documentação falsificada poderia ser uma forma de diminuir o enorme passivo da ferrovia. Porém, como não tive acesso ao livro de transferências de ações da EFA, não me é possível analisar diretamente as supostas alterações.

Um detalhe novo mudou consideravelmente o rumo do processo de falência da ferrovia. Tendo em mãos o documento de uma das debêntures emitidas, os advogados dos credores

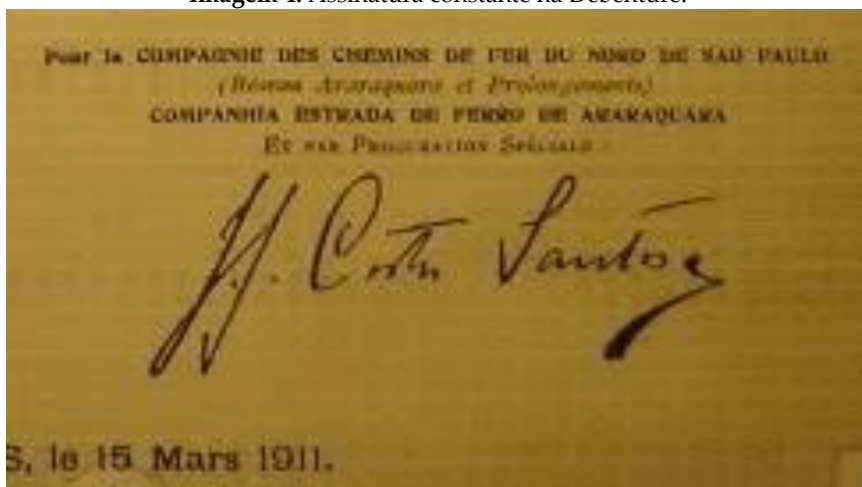
---

<sup>77</sup> BARBOSA, 1982, p.96.

brasileiros perceberam uma grande falha: as debêntures tinham sido emitidas sem a assinatura de um administrador da ferrovia<sup>78</sup>.

Segundo o Decreto nº 177-A, de 15 de setembro de 1893, para que uma debênture fosse válida, deveria contar com a assinatura de um dos administradores da empresa<sup>79</sup>. Como tenho a imagem do título emitido em Paris, me é possível analisar a assinatura constante no documento.

**Imagem 4.** Assinatura constante na Debênture.



Fonte: [http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911-\\_JM](http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911-_JM). Acessado em 19/05/2023.

A assinatura presente na debênture é de um procurador enviado pela diretoria, pois não havia nenhum administrador de sobrenome Santos. Mesmo que não fossem comprovadas as irregularidades no empréstimo atribuídas a Alvaro de Menezes, a

---

<sup>78</sup> [...] o British Bank of South America Ltd. e os Srs. Herm. Stoltz & C. diziam, na impugnação ao crédito dos debenturistas, o seguinte: A Lei exige requisitos, forma essencial para as debêntures (Dec. 1177 A. art. 2º, § 2º.); o que demonstra de modo irresponsável a necessidade da exibição de tais títulos, para serem admitidos com as vantagens que a mesma lei lhes assegura (BARBOSA, 1982, p.97).

<sup>79</sup> DECRETO n.º 177-A, 15/09/1893. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-177-a-15-setembro-1893-540980-publicacaooriginal-42526-pl.html>. Acessado em 19/05/2023.

falta de assinatura de um membro da diretoria era um fator que poderia ser, e foi, muito bem explorado pelos credores quirografários.

Desta forma, enquanto corriam na justiça os processos que buscavam identificar as fraudes relacionadas ao empréstimo, a milhares de quilômetros do Brasil, os portadores de debêntures buscavam uma forma de exercer seus direitos. Se até o início de 1914 havia a possibilidade de estabelecer acordos diretos com os banqueiros, a declaração de guerra entre França e Alemanha iria acrescentar mais obstáculos para os debenturistas. Seus títulos poderiam ser considerados nulos, era necessário estabelecer contato com os banqueiros. Neste momento aparece em cena a figura do francês Paul Louis Joseph Deleuze.

### **III.II Investir no Brasil: considerações sobre os debenturistas.**

A atividade de investidores e especuladores na Bolsa de Paris era comum desde o século XVIII, sendo que, já naquele período, inúmeras estratégias visando ao lucro rápido eram postas em prática. Enquanto se formavam fortunas em meio ao jogo da bolsa, muitos perdiam somas consideráveis.

Desde antes de Napoleão Bonaparte estabelecer uma nova sede para a *Bourse*, homens e mulheres, investidores, jogadores e especuladores buscavam enriquecer com a compra e venda de ações. Investir em ações, desde meados do século XIX, era parte do cotidiano das famílias francesas<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup>“Na metade do Segundo Império, os imóveis urbanos respondem por 18% das rendas e as propriedades agrícolas por 41% contra apenas 5,9% provenientes das aplicações de bens móveis. Na segunda metade do século XIX, porém, a atração pelas aplicações aumenta de forma constante, estimulada pelo desenvolvimento das sociedades anônimas, pela mudança das estratégias bancárias e pelas especulações consecutivas que levava à desagregação de inúmeros patrimônios herdados. Os títulos financeiros passam a substituir a renda fundiária. Ter ações e acompanhar seu desempenho na Bolsa torna-se uma prática bastante corrente, mesmo entre a pequena burguesia provincial. É o caso de uma honrada senhora de uma cidadezinha de Berry, filha de vinhateiros e viúva de um marceneiro, que

**Imagem 5.** Bourse de Paris em 03/04/1910



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

**Fonte:** <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6913935c/f1.highres>.

Acessado em 19/05/2023.

Paris estava entre os centros financeiros mais pujantes do século XIX. A dinâmica de compra e venda de ações poderia ser comparada a um jogo em que há riscos, onde os envolvidos poderiam ficar ricos ou falirem repentinamente (DARNTON, 2005).

Em sua tese de livre-docência, a historiadora Ana Lanna traz inúmeras contribuições para se pensar os investimentos franceses no Brasil. Segundo a pesquisadora, com o arrefecimento da grande depressão, a partir de 1895, ocorreu um significativo crescimento do número de investimentos de franceses no exterior. O francês preferia adquirir obrigações e fundos de Estado por possibilitarem rendimentos fixos (LANNA, 2002). As garantias oferecidas pelo

---

assina um jornal financeiro e monta uma carteira de ações – do mesmo modo como compra um piano para as filhas” (PERROT, 2009, p.94).



governo brasileiro, principalmente para as ferrovias, atraíam esses capitais<sup>81</sup>.

O papel crescente dos papéis e títulos cotados na Bolsa de Paris e espalhados pelo mundo revela o crescimento do país, a saída da recessão, mas também indica a manutenção do perfil rentista do poupador francês. Dentre os títulos, tinham preferência especial aqueles ofertados com garantias dos governos nacionais onde os empreendimentos deveriam se realizar. Outra característica do poupador francês refere-se ao fato de preferir rendimentos mais elevados, ainda que realizados em longo prazo, o que fazia das obrigações papéis bastante atraentes. Entretanto, esta crescente e constante disponibilidade de recursos depara-se com um mercado de capitais onde a regulação é frágil, onde as formas de controle são incipientes ou inexistentes e, portanto, onde a garantia de retorno dos investimentos feitos é bastante precária. Ao longo do período, várias medidas são tomadas tentando controlar este mercado que, na sua forma liberal de funcionamento, garantia lucros recordes para os especuladores, mas não para os investidores de pequeno porte, que compunham a “poupança nacional francesa” (LANNA, 2002, p. 51).

Os riscos que envolviam a compra de ações de empresas (em especial ferrovias) na bolsa de Paris eram de conhecimento dos investidores. Era difícil precisar quais títulos eram bons ou maus negócios. O *Ministère des Affaires Étrangères*, apesar de tomar algumas medidas, não conseguia proteger os investidores franceses. A este respeito Ana Lanna faz mais algumas considerações.

Muitos destes títulos, negociados na Bolsa de Paris, envolviam investimentos de caráter especulativo e que, rapidamente, se revelaram maus negócios para os investidores franceses. Os procedimentos adotados pelos *Ministère des Affaires Étrangères* na verdade não protegiam os investidores franceses. Quando algum grupo solicitava o direito de emitir papéis na Bolsa de Paris, havia uma consulta formal ao corpo consular do país para onde os capitais levantados dirigir-se-iam. Esta consulta referia-se à existência de problemas políticos envolvendo a negociação dos papéis (LANNA, 2002, p.51).

---

<sup>81</sup> Segundo o economista francês Frederic Mauro, os investimentos franceses no Brasil tinham como preferência: 1) as ferrovias; 2) bancos; 3) portos (MAURO, 1999, p. 84).

O economista Flávio A. Saes, que em fins da década de 1980 analisou os investimentos franceses no Brasil por meio do caso da São Paulo Railway, abordando a atuação do *Ministère des Affaires Étrangères*, fez as seguintes considerações.

O Governo francês tenta (por meio do Ministério das Finanças e do Ministério das Relações Exteriores) canalizar a possível influência desses investimentos para a França: sempre que se solicita a admissão de um novo título à Bolsa de Paris, exige-se em contrapartida a inclusão de administradores franceses e o compromisso de encomendas para a indústria francesa. Os resultados práticos dessas medidas, no entanto, não parecem ter sido apreciáveis (SAES, 1988, p.40).

A partir de 1898, entra em cena a *Office National des Valeurs Mobilières*, que, após 1919, passa a se chamar *Assotiation Nationale des Porteurs Français de Valeurs Etrangères*. Esta entidade aliou-se ao governo francês, com o objetivo de defender os franceses portadores de títulos estrangeiros, assim como informar ao público em geral sobre os valores mobiliários negociados em Paris (LANNA, 2002).

De certo modo, se de um lado ocorreu um interesse maior pelo mercado brasileiro por parte do investidor francês interessado em garantias oferecidas pelo governo<sup>82</sup>, do outro, há de se considerar a possibilidade de títulos de uma empresa em péssimas condições financeiras serem comercializados em Paris a partir de informações falsas. Entretanto quais as informações sobre a *Chemins de Fer du Nord*

---

<sup>82</sup> A historiadora Márcia Espig, investigando a organização da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, traz informações sobre a emissão de debêntures Companhia União Industrial dos Estados em Paris. Esta empresa havia adquirido a concessão de uma ferrovia ligando Itararé e Santa Maria da Boca do Monte em 1891, porém, para construí-la, buscou capitais na Europa. Firmaram um acordo com banqueiros europeus que lhes concederam um empréstimo, lançando debêntures da companhia na bolsa de Paris. Porém os banqueiros europeus adiaram a emissão por conta da crise que vinha passando a economia brasileira. O empréstimo só foi concluído após o Estado brasileiro comprometer-se com o pagamento de juros diretamente aos portadores de debêntures, condição exigida pelos banqueiros europeus (ESPIG, 2011, p.133).

de São Paulo circulavam na França? Para responder a essa questão, analisarei um artigo sobre a EFA publicado em um jornal francês.

O *Journal des Finances Cote Universelle et Correspondance des Capitalistas* foi um semanário de Paris voltado para os investimentos financeiros com mais de quatro décadas de circulação. O lançamento de títulos de empresas brasileiras na bolsa, em especial ferrovias, eram um dos temas mais comentados em suas páginas. No dia 08 de abril de 1911, foram feitas nesse periódico algumas considerações a respeito das debêntures da Estrada de Ferro Araraquara.

L'émission des obligations 5% de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de São Paulo (réseau d'Araraquara et prolongements) a été close le 29 mars. L'obligation en question paraît bien gagée. La Compagnie lui a attribué comme gage son actif: soit 204 kilomètres de ligne déjà construite et 64 kilomètres en cours de construction avec la garantie trentenaire en cas d'insuffisance accordée par l'Etat de São paulo (450.000 francs environ par an). Il convient de faire ressortir que le service de l'emprunt est assuré par les recettes nettes du réseau: Ces recttes se sont développées passant entre 1904 et 1910 de 406.000 milreis a 1638000 milreis pedant que le coefficient d'exploitation s'abaissait à 43. En se basant sur la moyenne des recettes nettes des derniers exercices, on peut calculer que pour les 268 kilomètres que seront exploités en 1911, le bénéfice net à prévoir s'élèvera à 1.375 contos soit 2 millions 310.000 francs alors que le service de l dette n'exigera pendant six ans que 1512000 francs et à partir de la a sixième année, 1597.000 frcs environ<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> Tradução pelo autor: "A emissão de títulos juros de 5% pela companhia Chemins de Fer du Nord de São Paulo (Araraquara e extensões) foi encerrada em 29 de março. As obrigações parecem ser bem confiáveis. A Companhia atribuiu os seus ativos como garantia: a linha composta de 204 km já construídos e 64 km em construção, com uma garantia de 450 mil francos por ano assegurados pelo Governo do Estado de São Paulo caso o acordo não for cumprido. Deve-se ressaltar que o serviço da dívida é assegurado por receitas líquidas. Receitas que aumentaram entre 1904 e 1910 de 406.000 para 1.638.000 mil réis, sendo os custos operacionais reduzidos em 43%. Com base nas receitas líquidas médias dos últimos anos, pode ser calculado que, com os 268km utilizados em 1911, o lucro aumentara para 1.375 contos, ou dois milhões e 310.000 francos, enquanto o serviço da dívida vai exigir por seis anos 1.512.000 francos de um sexto ano, aproximadamente 1.597,000 francos." JOURNAL DES FINANCES COTE UNIVERSELLE ET CORRESPONDANCE DES CAPITALISTAS, 08/04/1911, p.26. Disponível em <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55501339/f26.image.r=C>

Apesar de ser difícil investigar a rede de contatos e a influência do banco L. Behrens e Söhne, provavelmente houve a preocupação em anunciar as vendas das obrigações por meio da imprensa. Acredito que o interesse dos banqueiros era lucrar com a emissão. Não era primordial ter um conhecimento da contabilidade da EFA. Era necessário apenas que as obrigações desta ferrovia fossem atrativas para o investidor francês.

Não acredito que os portadores das obrigações, ressaltando que foram emitidas 60.000, teriam conhecimento da legislação brasileira, especialmente sobre a necessidade de uma assinatura de um administrador da companhia na obrigação, pois, caso soubessem, provavelmente não as comprariam.

Com o início dos conflitos entre França e Alemanha durante guerra, mesmo identificando posteriormente as irregularidades na emissão das debêntures, tornou-se arriscada a realização de um acordo com o banco L. Behrens & Söhne, já que era crime o comércio com o inimigo. Foi nesse momento em que um dos portadores de debêntures chamado Paul Louis Joseph Deleuze se ofereceu para representá-los, oferecendo uma alternativa para contornar a situação, a São Paulo Northern Railroad Company.

Entretanto, para investigar as estratégias de Paul Deleuze e seu envolvimento com os debenturistas, é necessário seguir outro rastro, o de Epaminondas.

### **III.III. Considerações sobre Epaminondas.**

Por meio do estudo sobre os bastidores da falência, me foi possibilitado identificar os fios que ligam os diversos personagens, além de algumas de suas estratégias e interesse. Tendo em mãos essas informações, a realização de uma análise inédita a respeito da compra da ferrovia está sendo possível. As reflexões historiográficas feitas no início da pesquisa já me convidavam a desconfiar das fontes, por esse

---

hemins%20de%20Fer%20du%20N ord%20de%20S%C3%A3o%20Paulo.langPT. Acessado em 19/05/2023.

motivo irei, antes de tudo, entender quais interesses e forças estão por trás da produção e divulgação dos artigos vinculados na imprensa por Epaminondas. Seus textos buscavam difundir uma versão da compra da EFA pela SPNRC. Segundo ele, Paul Deleuze teria agido de maneira ilícita, enganando os credores e a justiça brasileira para se apoderar da ferrovia.

A partir das análises realizadas até o momento, compreendi que por detrás do pseudônimo Epaminondas está o senador Adolpho da Silva Gordo, representante da casa bancária L. Behrens & Söhne e ex-advogado da São Paulo Northern Railroad Company, como demonstrarei mais adiante. Porém, apesar de seu nome se destacar como principal autor dos textos, sua ligação com a casa bancária alemã permite entender quais seus possíveis interesses em acusar seu ex-cliente.

**Imagem 6.** Senador Adolpho da Silva Gordo.



**Fonte.** LANG,1989.<sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> Fotografia utilizada como parte da capa do livro.

Adolpho Gordo formou-se no ano de 1879, com 21 anos de idade, pela Academia de Direito de São Paulo. Seu pai era um rico agricultor e político e sua família estava ligada por laços matrimoniais a inúmeros nomes da política. Esse personagem pôde encontrar todo o apoio necessário para construir uma base sólida na a carreira política e como advogado. Em inúmeras vezes foi eleito deputado estadual e federal por São Paulo, chegando, em 1913, a ser escolhido pelo Partido Republicano Paulista para o cargo de Senador, função que ocupou por dois mandatos, sendo o último interrompido em 1929 por conta de seu falecimento.

Infelizmente, os estudos que se dedicaram a biografá-lo não consideraram sua atuação no caso da São Paulo Northern como uma questão relevante. Este fato só aumenta a responsabilidade deste estudo, já que apresento uma hipótese nova a respeito das atividades profissionais de um personagem estudado por muitos pesquisadores.

O leitor poderá estar se perguntando em que me fundamentei para afirmar que Adolpho Gordo poderia ser o autor, ou um dos autores da série de artigos que ficou conhecida como *Caso da São Paulo Northern nos seus devidos eixos: verdades nuas e cruas que ninguém disse, mas foram ditas por mim*. Lançando mão de um computador, é possível encontrar, via internet, inúmeros cadastros de livros raros, como o de Epaminondas.

Duas instituições nacionais têm o livro em seu acervo: segundo o cadastro do Banco de Dados Bibliográficos da USP<sup>85</sup>, o autor do livro foi Adolpho da Silva Gordo, fato que se repete no cadastro da base de dados da biblioteca da Fundação Casa Rui Barbosa<sup>86</sup>. No exterior, a Universidade da Califórnia digitalizou o

---

<sup>85</sup> É possível acessar o cadastro na biblioteca da Universidade de São Paulo no link <http://dedalus.usp.br/F/SDT7LMT15BKRQHY6J263EXTRP9Y77YTCTFQNY3VRJDXPMUVNQI>

-22628?func=full-set-set&set\_number=008129&set\_entry=000015&format=999.

<sup>86</sup> Ver o cadastronabibliotecadaFundaçãoCasaRuiBarbosanolink [http://basesdedados.casaruibarbosa.gov.br/scripts/odwp032k.dll?t=bs&pr=crb\\_biblio\\_pr&db=CRB\\_Biblio\\_db&ss=new&disp=card&use=pn&arg=gordo,%20adolfo%20a.%20da](http://basesdedados.casaruibarbosa.gov.br/scripts/odwp032k.dll?t=bs&pr=crb_biblio_pr&db=CRB_Biblio_db&ss=new&disp=card&use=pn&arg=gordo,%20adolfo%20a.%20da)

livro, sendo o mesmo disponibilizado em um site de arquivos digitais como de autoria de Adolpho Gordo<sup>87</sup>.

Poderia haver equívocos nos cadastros? Pensando nesta possibilidade, recorro à análise de outros indícios.

Investigando o conteúdo dos artigos de Epaminondas, compreendi que a chave para desvendar esse enigma poderia estar na forma em que é abordado o envolvimento de Adolpho Gordo no caso. Epaminondas procura inocentá-lo, deslocando sua atuação de cúmplice para uma posição de vítima. Esta questão fica mais evidenciada a partir da análise de seus artigos, por isso selecionei um pequeno trecho para discussão.

E, a tal respeito, não podemos encerrar estas linhas sem uma allusão final a esse caso nefando, em que Deleuze procura envolver o nome do senador Adolpho Gordo.

Era este o advogado de L. Behrens & Söhne. Vindo Deleuze ao Brasil, tinha de ser, naturalmente, apresentado pelos banqueiros hamburguezes a quem aqui representava os seus interesses. Quem era elle? Aquele senador da Republica.

Não havendo luta de interesse e, ao contrario, verificando-se aparentemente a maior harmonia de vistas, Deleuze começou, para execução de seu negocio, a encarregar-o de multiplos serviços profissionaes. Onde a incompatibilidade? Onde a divergencia de interesses? Exerce aquelle senador, como todos sabe, a profissão de advogado em S. Paulo e pois, mui naturalmente, cobrou do seu novo cliente honorarios pelos serviços que lhe passou a prestar. Onde a menor offensa aos dictames da ethica profissional?

Mas, em dado momento, pelos telegrammas de L. Behrens & Söhne, verificou o senador Adolpho Gordo que os seus primitivos clientes tinham sido ludibriados, num tecido de fraudes criminosas, pelo insuperavel trampolineiro. Procurou chamal-o á razão. Nada Conseguuiu. E por isso Ficou com o seu antigo cliente, numa luta moralisadora e até patriotica contra o farçante, que illudira, não só a sua boafé, como de todas as pessoas envolvidas no negócio.<sup>88</sup>

---

%20silva..

<sup>87</sup> Conferir no link: <http://archive.org/details/ocasodanorthern00gordgoog>

<sup>88</sup> OESP, n.15.586,16/09/1921, p.9. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210916-15586-nac-0009-999-9-not>. Acessado em 19/05/2023.

Nessa citação, Epaminondas dá uma informação crucial: Adolpho Gordo foi advogar a favor da compra da EFA por já trabalhar como representante do banco L. Behrens e Söhne no Brasil. Além de tudo, esse trecho deixa claro que o seu autor defende a integridade do senador Adolpho Gordo, referindo-se a sua tentativa de trazer Paul Deleuze à razão. A menos que Epaminondas tivesse uma ligação muito próxima, ou fosse ele o próprio Adolpho Gordo, seria quase impossível que tivesse acesso a informações tão detalhadas. Epaminondas deixa ainda outra pista que permite identificar sua verdadeira identidade no momento em que afirma ter conhecimento das informações presentes nos telegramas enviados para o senador pelo banco L. Behrens & Söhne.

Atribuir a autoria dos artigos a Adolpho Gordo não é novidade. O próprio Paul Deleuze, ora pessoalmente, ora sob pseudônimos e ora por meio de seus advogados, afirmava o mesmo. Os partidários da São Paulo Northern afirmavam que havia um sindicato formado por Adolpho Gordo, os banqueiros

L. Behrens e Söhne e Antônio da Silva Prado, este último supostamente ligado a *Associaton Nationale des porteurs de valeurs mobilières*<sup>8991</sup>. Este possível grupo estaria interessado em recuperar o controle da EFA a partir da comprovação de que a sua venda para a SPNRC teria sido judicialmente inválida por ter sido baseada em fraudes.

Possivelmente, Paul Deleuze se mobilizou contra os banqueiros alemães com o aval da justiça brasileira, o que ocasionou um conflito de interesses entre SPNRC e a casa bancária de Hamburgo, ou seja, é provável que Epaminondas seja um porta-voz dos banqueiros, e desejava preservar sua imagem. Epaminondas acusava Paul Deleuze com objetivo de influenciar as decisões no judiciário, pois, em 1919, com a desapropriação, a quantia paga pelo Estado seria direcionada para a Northern, sem

---

<sup>89</sup> OESP,n.15.75305/03/1922,p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#/1/19220305-15753-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023.



garantias de que os debenturistas e a casa L. Behrens & Söhne receberiam qualquer valor.

É possível que houvesse outros envolvidos no financiamento e produção dos artigos atribuídos a Epaminondas? Acredito que sim, contudo as acusações feitas por Paul Deleuze e seu advogado Rui Barbosa a respeito do envolvimento de Antônio da Silva Prado merecem ser mais bem investigadas.

**Imagem 7.** Antônio da Silva Prado.



**Fonte:** <https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,antonio-da-silva-prado,1138607#>. Acessado em 19/05/2023.

Antônio da Silva Prado, assim como Adolpho Gordo, vinha de uma família abastada, ligada ao comércio e a cafeicultura. Neto do Barão do Iguape, primeiro filho de Martinho da Silva Prado, teve uma educação diferenciada, formando-se em Letras, em Ciências Jurídicas e especializando-se em economia na França. Pode ser considerado um dos mais ricos investidores de sua época, empreendendo em fazendas de café, fundando e administrando bancos, estando à frente da organização e direção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e do frigorífico de Barretos. Em sua carreira política ocupou diversos cargos durante o Império. Foi deputado, senador, ministro da agricultura e conselheiro. Ficou conhecido por incentivar a imigração europeia para o Brasil, sendo um dos primeiros cafeicultores a investir neste tipo de mão de obra. Apesar de ter sido um dos líderes do Partido Conservador, tornou-se liberal, ocupando por três oportunidades o cargo de prefeito da cidade de São Paulo, 1898 e 1910 (HOMEM, 1998).

O envolvimento entre Antônio da Silva Prado e a São Paulo Northern ocorreu por volta de 1916 por meio do Banco do Comércio e indústria de São Paulo, correspondente da casa bancária L. Behrens & Söhne, que produziu uma carta de fiança, ou seja, confirmou por meio de documento oficial a legitimidade da SPNRC<sup>90</sup> Antônio Prado foi fundador do banco e o presidiu até 1920 (MARCOVITCH, 2006).

Os dados biográficos que elenquei apenas apresentam ligeiramente as experiências deste indivíduo, pois o que me interessa aqui é o seu envolvimento com os debenturistas. Se apenas Deleuze afirmasse que Antonio Prado esteve diretamente envolvido seria quase impossível uma consideração mais verossímil, entretanto, o próprio Epaminondas, em resposta às

---

<sup>90</sup> C. P. Viana, gerente do Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, após ter sido citado em um dos artigos assinados por Epaminondas, escreve uma pequena nota no jornal *O Estado de São Paulo*, confirmando que esta casa bancária havia dado uma carta de fiança à Paul Deleuze custeada pelo banco L. Behrens & Söhne. OESP, n.15.579, 09/09/1921, p.8. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210909-15579-nac-0008-999-8-not>. Acessado em 19/05/2023.

acusações do banqueiro francês, confirma a existência de um acordo. Segue o trecho.

A respeito do conselheiro Antonio Prado, portador de um nome que em nosso paiz constitue um verdadeiro patrimônio nacional, é original o intuito que Deleuze procura atribuir-lhe nesse negócio da “Northen”, como se algum interesse directo ele tivesse no caso. Mas os senhores sabem que, em tudo isto, ele nada mais faz do que atender a uma insistente solicitação de interessados francezes que, inteiramente ludibriado por aquele farsante, lhe pediram aceitasse um mando para a defesa de seus direitos, afim de com ele constituir no Brasil um advogado que pudesse tomar conta da causa. Eo conselheiro Antonio Padro limitou-se a receber o mandato, transferindo-o, no Rio de Janeiro, a um advogado da integridade moral do dr. Prudente de Moraes, patrono que em boa horaelegeu.<sup>91</sup>

Esse artigo de Epaminondas não deixa dúvida a respeito do envolvimento de Antônio da Silva Prado com os debenturistas. Porém não é indício suficiente para afirmar que houve realmente um “sindicato” em que os banqueiros alemães, os debenturistas financiaram os artigos de Epaminondas. Desse modo, para interpretar os textos que narram a compra da EFA por Paul Deleuze, partirei das seguintes hipóteses: 1) Epaminondas não é apenas um pseudônimo utilizado pelo senador Adolpho Gordo, mas um disfarce para o banco L. Behrens & Söhne, que financiava e apoiava os artigos de seu advogado; 2) apesar de não ser possível uma certeza maior de que a publicação dos textos de Epaminondas envolvesse também Antônio da Silva Prado, é inegável a existência de um acordo entre o mesmo e uma parte dos debenturistas franceses interessados em reaver o controle da EFA das mãos de Paul Deleuze.

O próximo subcapítulo será o último desta obra, nele irei confrontar as diferentes versões sobre a compra da EFA a partir das análises sobre o empréstimo e a falência, Epaminondas será a chave para compreender o envolvimento de Deleuze.

---

<sup>91</sup> OESP,n.15.587,17/09/1921,p.10. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#/1/19210917-15587-nac-0010-999-10-not>. Acessado em 19/05/2023.

### III.IV A compra da Estrada de Ferro Araraquara pela São Paulo Northern Railroad Company

Era dia 31 de dezembro de 1915. O navio Hollandia atracava no porto de Santos trazendo dois personagens anônimos. O mais velho, Paul Deleuze, 32 anos, era francês e trajava um terno xadrez; o mais jovem, Fritz Weber, com 28 anos, era suíço e utilizava roupas mais simples. Pela primeira vez no Brasil, olhavam curiosos as cenas do porto. Não conheciam o idioma local, por isso aguardavam seu contato brasileiro.

Pouco tempo após o desembarque, os viajantes europeus se encontraram com um homem de aparência imponente, de bengala e chapéu, que os cumprimentou, iniciando um diálogo em francês ou inglês. Esse homem era o senador Adolpho da Silva Gordo, advogado contratado pelos banqueiros L. Behrens & Söhne para assessorá-los.

Neste subcapítulo irei analisar as narrativas de Epaminondas e Rui Barbosa a respeito da compra da EFA. Enquanto os textos de Rui Barbosa foram escritos para os tribunais, os artigos de Epaminondas ganhavam as “seções livres” do jornal OESP, com a intenção de influenciar a opinião pública. Os primeiros textos de Epaminondas publicados na imprensa buscavam narrar o suposto golpe arquitetado por Deleuze, contando detalhes de suas atividades na França e sua chegada ao Brasil.

Irei iniciar as análises a partir da versão dada por Epaminondas do envolvimento do banqueiro francês com os portadores de debêntures da EFA.

Paul Deleuze vegetava então num pequeno escritório em Pariz, numa viella escusa, nas imediações da rua Tronchet.

[...] começou a espalhar por Paris e Bruxellas um alluvião de circulares mirabolantes, nas quaes expunha aos debenturistas franceses e belgas os perigos que corriam os seus direitos, explicando-lhes, ao mesmo tempo, os menores incidentes occorridos na fallencia, de que era constantemente informado por emissarios que daqui lhe enviavam todos os esclarecimentos e pormenores do processo. [...] o pequeno e modesto escriptorio montado

por Deleuze começou a ser desde logo procurado pelos interessados, aos quaes elle fazia assignar um pequeno boletim ou memorandum, filiando-os à Liga de Resistencia, cujo projecto esboçára. [...] Lobrigou elle, de longe, um excellente negocio[...].

Munido de um grande número de adhesões, muitas das quaes até com assignaturas adulteradas ou falsificadas, chegou o momento de Deleuze pôr em pratica a sua obra de “chantage” contra L. Behrens & Söhne: - fez-lhes sentir que, ou elles concordariam com uma representação dos interesses dos debenturistas em que Deleuze interviesse, ou este (que usando de um “bluff” odioso, já se intitulava representante da maioria dos debenturistas), trataria de tornar effectiva a responsabilidade, tanto daqueles banqueiros como dos bancos que o auxiliaram no lançamento do empréstimo em Paris e Bruxellas, visto que uns e outros eram civilmente responsaveis pela integralidade da emissão, uma vez que a mesma fôra feita com manifestas fraudes criminaes [...].<sup>9294</sup>

Rui Barbosa aborda a mesma questão de forma diferente.

Quanto ao *grupement de défense*, tampouco foi o paciente relacionado com sua organização. O que se deu foi o seguinte: Quando chegou a Paris a notícia da falência da Cia. E. F. Araraquara, três pessoas trataram de agrupar os debenturistas dessa Companhia, para organizar sua representação na falência, e isto com o intuito evidente de colher os proveitos, que cabem geralmente, aos indicadores de tais agrupamentos. Os fundadores dos três agrupamentos concorrentes fora o Sr. JULIEN DECRAIS, antigo Ministro da França no Brasil, o Sr. ALORGE, antigo banqueiros e o Sr. BRUNY, advogado. (...) O paciente foi procurado por cada um deles pelo simples fato de ser ele nessa época, entre os portadores de debêntures da Cia. Araraquara, o que possuía o maior número de títulos (que comprara em cotações baixíssimas logo no início da falência).<sup>93</sup>

Essas duas citações, apesar de tratarem do mesmo episódio, são claramente contrapostas. Para Epaminondas, Paul Deleuze utilizaria de espões para tomar conhecimento dos detalhes da falência da ferrovia, usando desse conhecimento para reunir e enganar os debenturistas, organizando uma liga de resistência. Para Rui Barbosa, Deleuze seria, no momento em que ocorreu a falência, o

---

<sup>92</sup> OESP.n.15.572,03/09/1921,p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210903-15573-nac-0010-999-10-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>93</sup> BARBOSA, 1982, p.137.

debenturista com maior número de títulos, por essa razão foi procurado por demais interessados em organizar grupos de defesa. Frente a este impasse, entendo que, para chegar a um ponto verossímil sobre o envolvimento de Deleuze e os debenturistas, é necessário contrapor essas narrativas com outros indícios.

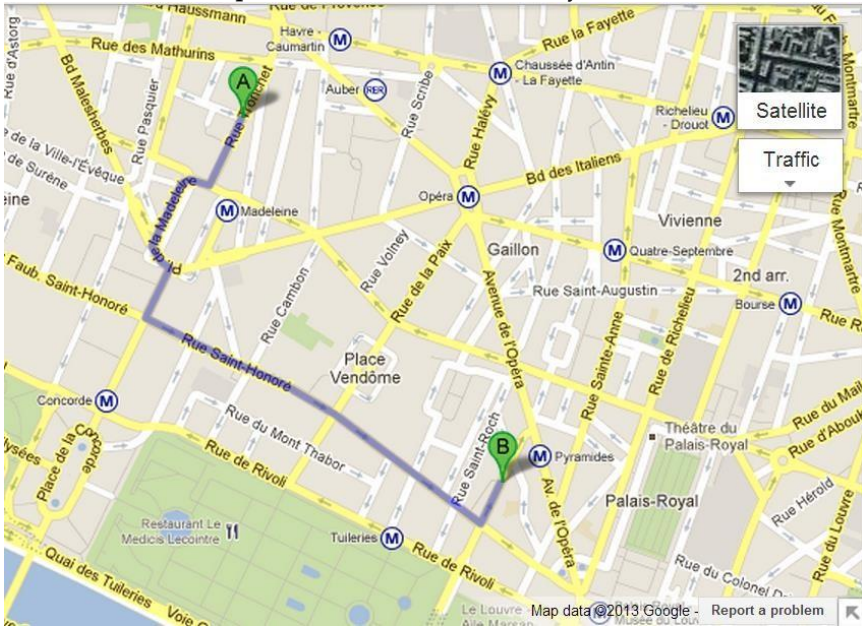
Primeiramente, Julien Decrais, citado por Rui Barbosa, foi diretor do *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*, banco de que Deleuze era presidente e sediado na mesma cidade em que a SPNRC foi fundada. Essa informação leva-me a formular uma pergunta: é possível que o envolvimento de Deleuze com a Estrada de Ferro Araraquara possa ter ocorrido por meio de Julien Decrais, ex-ministro francês<sup>94</sup> e ex-diretor da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande<sup>95</sup>? A esse respeito não há como realizar qualquer afirmação verossímil, pois poderia ter sido Deleuze que influenciou Decrais a comprar debêntures da EFA. Por outro lado, esse indício vem ao encontro da informação divulgada por Epaminondas de que Deleuze reuniu os debenturistas em seu escritório nas imediações da *rue Tronchet*, ou seja, Epaminondas se referia ao banco em que Decrais e Deleuze eram sócios.

---

<sup>94</sup> DOU, 06/01/1904, p.12. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1597636/dou-secao-1-06-01-1904-pg-12>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>95</sup> No ano de 1907 foi realizada a eleição para a nova diretoria da ferrovia, sendo escolhido para presidente o Sr. Alexander Mackenzie, para diretores no Brasil os Srs. Percival Farquhar e Trajano Medeiros, e para diretor da ferrovia na Europa os Srs. Julien Decrais e Gastão Cerjat. DOU, 24/02/1907, p. 22. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1602519/dou-secao-1-24-02-1907-pg-22/pdfView>. Acessado em 19/05/2023.

Mapa 2. Rue Tronchet e Rue Des Pyramides.



Fonte: <https://maps.google.com.br/>. Acessado em 19/05/2023.

Por meio do mapa da Paris atual, é possível observar que a sede do banco em que Decrais e Deleuze atuavam ficava nas imediações da *rue Tronchet*. Este indício leva-me a considerar que Deleuze estava envolvido com os debenturistas.

No entanto a quantidade de debêntures pertencentes a Deleuze é imprecisa. Enquanto Rui Barbosa afirma que o francês era o debenturista com maior número de títulos, Epaminondas afirma que lhe pertenciam apenas alguns títulos<sup>96</sup>.

Outro indício que permite algumas considerações é a nota publicada na imprensa em março de 1916 pela *Office National de Valeurs Mobiliers*.

A venda da Northern San Paulo Railroad – PARIZ, 23 (E.) – O Office National de Valeurs Mobiliers fez publicar uma nota nos jornaes, dizendo

<sup>96</sup> Epaminondas confirma que Deleuze era portador de algumas debêntures. OESP, n.15.588, 18/09/1921, p.15. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#/1/19210918-15588-nac-0015-999-15-not>. Acessado em 19/05/2023.

que a Northern San Paulo Railroad (Estrada de Ferro de Araraquara), foi posta á veda no Brasil, mediante acquiescencia de um “trust” de nacionalidade alleman e sem que os credores debenturistas francezes fossem ouvidos ouconsultados.

A nota, á vista do caso actual, desaconselha a acceitação de novos títulos nas condições dos anteriores.<sup>97</sup>

É possível que uma parte dos debenturistas não tivessem sido consultados sobre o processo de venda da Estrada de Ferro Araraquara. Desse modo, se Paul Deleuze era o comprador, e os portadores de títulos não aprovavam a venda da Estrada, o presidente da SPNRC não estava representando-os, muito menos pondo em prática um plano arquitetado para defender os seus investimentos.

Um documento citado por Rui Barbosa permite investigar a ligação entre a fundação da São Paulo Northern e a defesa dos direitos dos portadores de debêntures.

Nous, Bonin juge d’instruction du Tribunal de 1a. instance du département de la Seine.

[...] Dés la déclaration de la faillite de Compagnie des Chemins de Fer du Nord de São Paulo, le banquier D. à la tête d’une société anonyme constituée à Wilmington (États-Unis), s’est constitué le défenseur des porteurs d’obligations du Nord de São Paulo, et a reçu d’un certain nombre d’entre eux le mandat de les représenter au mieux de leurs intérêts.

D. depuis la déclaration de guerre, s’est mis en rapport directement ou indirectement avec les banquiers de Hambourg, Behrens & Soehne pour racheter l’actif de la faillite de la Compagnie Nord de São Paulo.

[...] Paris, le 31 août 1918.

(a)BONIN. Juge d’instruction.<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> OESP,n.13.604,24/03/1916,p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/19160324-13604-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>98</sup>Tradução: Juiz Bonin do Tribunal de 1a. juiz de instrução da 1ª. instância do Sena. (...) Desde a declaração de falência da empresa Ferrovia Norte de São Paulo, o



Analisando essa fonte em confronto com as demais, acredito que Paul Deleuze poderia ter primeiramente conquistado a confiança dos outros debenturistas, fundando a SPNRC com o objetivo de defender a validade dos títulos. Após conseguir uma procuração que lhe dava amplos poderes para representá-los, firmou um acordo diferente com a casa bancária L. Behrens & Söhne, estabelecendo o contato com os alemães por meio do Sr. Karl Littmann, representante do banco em Genebra na Suíça<sup>99101</sup>.

Estada versão dos fatos é abertamente refutada por Rui Barbosa e seu cliente. Os indícios analisados até o momento me levam a crer que em algum momento Deleuze se envolveu com os demais debenturistas, ou foi procurado por eles, mas, em seguida associou-se com os banqueiros alemães, vindo para o Brasil como seu “testa de ferro”. Com a possibilidade de a justiça brasileira anular as debêntures por conta das irregularidades da emissão, a casa bancária alemã utilizaria a SPRNC para a substituição das obrigações por títulos de renda variáveis, com isso impossibilitando o cancelamento do empréstimo, além de restringir os direitos dos debenturistas sobre o ativo da companhia, não tendo garantia hipotecária alguma. Porém foi esta mesma estratégia que possibilitou a Paul Deleuze tornar-se o proprietário da EFA, rompendo o “acordo” com os banqueiros alemães.

Para se investigarem os primeiros passos de Deleuze na execução de seu plano, é necessário voltar-me a um fato que

---

banqueiro D., presidente da empresa constituída em Wilmington (Estados Unidos), tem sido o defensor dos obrigacionistas Nord de São Paulo, e recebeu de uma parte deles uma procuração para melhor representá-los. D., uma vez que foi declarada a guerra, manteve relações diretas ou indiretamente com os banqueiros de Hamburgo Behrens & Soehne para comprar os ativos da Nord de São Paulo após a falência. Para este fim, ele formou a companhia São Paulo Companhia Estrada de Ferro do Norte. Paris, 31 de agosto. (A) BONIN Juiz de Instrução (BARBOSA, 1982, p.115).

<sup>99</sup> Tanto Rui Barbosa, como Epaminondas, citam o encontro entre Deleuze e Littmann na Suíça. BARBOSA, 1982, p.144. OESP. n.15.572, 03/09/1921, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210903-15573-nac-0010-999-10-not>. Acessado em 19/05/2023.

ocorreu em dezembro de 1915, o encontro entre Adolpho da Silva Gordo, Deleuze e Fritz Weber.

Epaminondas narra este fato da seguinte maneira.

Lembramo-nos muito bem do typo de um e de outro. Vimol-os juntos, na rua Quinze, dias após o desembarque. Mas foi sem dúvida a figura de Deleuze que mais nos impressionou, não tanto pelo rosto ou pela estatura, como pelo vestuário exótico e a algaravia com que trocava idéas com o seu "alter ego". Trajava um terno cinzento de xadrez (oh o destino!), num córte elegante de "gentleman" "yankee".

[...] Quanto ao seu companheiro, Fritz Weber, convém assinalar, dede logo, que foi causa das scenas mais hilariantes, porque estava certo de que havia sido ajustado para simples "valet de chambre" ou, quando muito, mero secretario, e não cuidára por isso de se vestir melhor. Mas teve de refazer completamente a sua figura e a sua "toilette" para apparecer na reunião dos credores da fallencia da Araraquara, como procurador bastante dos mais abastados e prestigiosos banqueiros da Allemanha.<sup>100</sup>

Em outro de seus artigos refere-se novamente à viagem de Deleuze e Weber para o Brasil.

Procurámos ver na relação dos passageiros vindos pelos vapores em que elle e Deleuze chegaram ao Brasil o nome desse conspícuo personagem, nome arrévezadamente allemão e que Deleuze fez aqui apparecer com a partícula indicativa de uma nobreza fantástica, a contrastar com a modéstia do original "valet de chambre". Não lográmos, porém, encontral-o. Causou-nos espanto, diante da rigorosa policia que os aliados exerciam nos mares sul-americanos, que um homem, portador de nome tão caracteristicamente germânico, conseguisse atravessar o Atlântico sem se inscrever no registro de bordo com as indicações precisas de suaprocedência.

De pesquisas em pesquisas, de indagação em indagação, tivemos logo a explicação do facto, aliás confirmada por Fritz Weber na mesa de um hotel de Campinas, em presença de varias pessoas aqui conhecidas, quando elle mesmo dissera que Fritz Weber fora apenas um "nome de guerra", isto é, um nome que o terrível Rocambole lhe arranjava para figurar na procuração que

---

<sup>100</sup> OESP.n.15.573,04/09/1921,p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210904-15574-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023

L. Behrens & Söhne tiveram de lhe passar, a pedido de Deleuze, — nome que não podia constar do registro de bordo, pois nunca se chamara assim.<sup>101, 103</sup>

### A vinda de Deleuze para o Brasil segundo Rui Barbosa.

(...) o paciente embarcou para o Brasil com o Sr. Weber (em 10 de dezembro de 1915). (...) O paciente não fugiu, pois da França para o Brasil, depois de ter ali consumado o pseudocrime da compra da estrada. Muito pelo contrário, foi para o Brasil com o fim de aí realizar essa compra.<sup>102</sup>

Em outra página afirma.

(...) Os Srs. L. Behrens & Soehne constituíram o Sr. WEBER seu procurador da mesma forma que tinham antes confiado o mesmo mandato ao Sr. DE ROTTE e ao Sr. WINSSINGER. O paciente nada teve que ver com essas nomeações.<sup>103</sup>

Compreendo que Epaminondas, ao narrar o seu encontro com Deleuze, se refere ao encontro de Adolpho da Silva Gordo com o francês e Fritz Weber. Desse modo, se Weber estivesse ali sem a aprovação dos banqueiros alemães, o advogado brasileiro não iria apoiá-lo. Se Weber tivesse em mãos uma procuração falsa, Adolpho Gordo, provavelmente, seria avisado e a compra pela Northern não teria sido aprovada. Afirmar o contrário é o mesmo que dizer que o advogado contratado pelos banqueiros alemães não teria conhecimento prévio dos detalhes relacionados à proposta de compra feita por Deleuze. Esse fato explica o motivo da criação de Epaminondas, de maneira que era fundamental esconder os rastros que ligavam L. Behrens & Söhne, Fritz Weber, Deleuze e Adolpho Gordo.

Por meio do arquivo digital do Museu da Imigração, foi possível localizar a lista dos passageiros do navio Hollandia, o mesmo documento citado por Epaminondas. Deleuze e Weber

---

<sup>101</sup> OESP, n.15.588, 18/09/1921, p.15. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210918-15588-nac-0015-999-15-not>. Acessado em 19/05/2023.

<sup>102</sup> BARBOSA, 1982, p.125.

<sup>103</sup> BARBOSA, 1982, p.150.

desembarcaram no porto de Santos em 31 de dezembro de 1915. Deleuze declarou ser solteiro, atuar como banqueiro, ter 32 anos e morar anteriormente em Portugal. Fritz Weber assinou a lista com o nome de Frederic Weber, registrando-se como suíço, solteiro, comerciante, com 28 anos, sendo sua última residência em Portugal<sup>104</sup>. Como afirmou Epaminondas, Fritz Weber poderia ter utilizado um nome falso para não ter problemas na viagem, porém, não é possível ter uma certeza maior a respeito de qual seria seu nome verdadeiro.

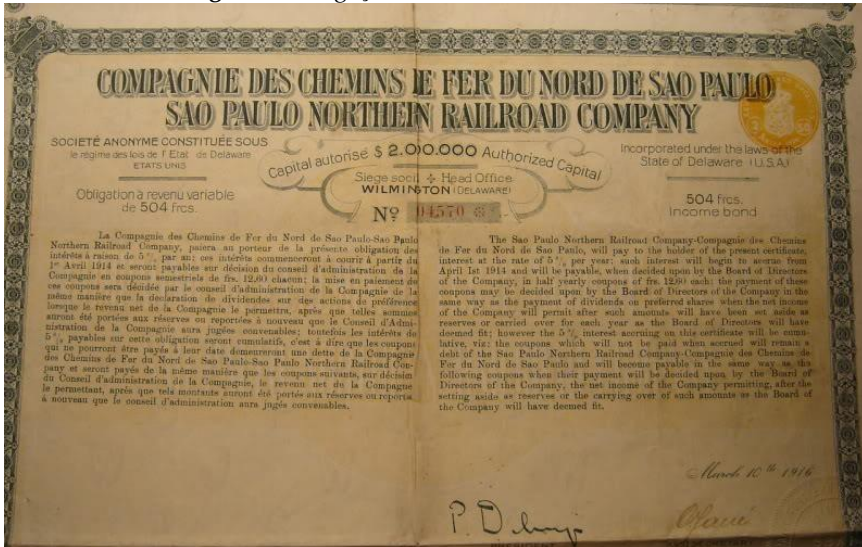
Em menos de 40 dias após chegar ao Brasil, Deleuze havia se tornado presidente da Estrada de Ferro Araraquara. É importante citar novamente a carta de fiança oferecida pelo Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, um dos principais artifícios dos banqueiros alemães e Deleuze para conquistar a confiança da justiça brasileira.

Paul Deleuze apresentou-se como presidente de uma empresa estadunidense, portando uma carta de fiança de um dos mais influentes bancos brasileiros. Seu advogado era o senador Adolpho da Silva Gordo, sua proposta foi aprovada pelo procurador do banco L. Behrens & Söhne, Fritz Weber, também representante dos debenturistas. Desse modo, a compra da EFA pela SPNRC, para a justiça brasileira não aparentava ser qualquer tentativa de golpe, ao contrário, a situação era completamente favorável para Paul Deleuze.

---

<sup>104</sup> LISTADEPASSAGEIROSNAVIOHOLLANDIA,31/12/1915.Disponível em [http://www.museudaimigracao.org.br/acervodigital/upload/listas/BR\\_APESP\\_MI\\_LP\\_008099.pd](http://www.museudaimigracao.org.br/acervodigital/upload/listas/BR_APESP_MI_LP_008099.pd). Acessado em 19/05/2023.

Imagem 8. Obrigação de renda variável daSPNRC.



Fonte: [http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-456711505-apolice-cie-des-chemins-de-fer-du-nord-so-paulo-1916-\\_JM](http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-456711505-apolice-cie-des-chemins-de-fer-du-nord-so-paulo-1916-_JM). Acessado em 19/05/2023.

Transformar as debêntures em obrigações de renda variável, sem valor hipotecário, afastava, aparentemente, a possibilidade de o banco alemão perder seus 1.200.000 £. Se a justiça brasileira confirmasse que realmente ocorreram irregularidades no empréstimo de 1911, além da necessidade de os banqueiros terem que restituir os portadores das debêntures, o banco poderia cair no descrédito dos futuros investidores e clientes após o final da guerra.

Para entender melhor como ficou a situação dos acionistas e debenturistas da EFA cito novamente Rui Barbosa.

Oferecia-se o pagamento em dinheiro a todos os credores privilegiados, reivindicantes, etc., e demais despesas da falência.

Aos debenturistas, ofereciam-se novas obrigações de renda variável com juros de 5% cumulativos, desde a data do último *coupon* não pago das antigas obrigações. Aos credores quirografários davam-se obrigações, de renda variável também, mas de segunda ordem, que só poderiam ter renda quando os portadores das debêntures da antiga sociedade houvessem

recebido todos os juros atrasados dos antigos títulos, desde a data do último *coupon*, pago, das suas debêntures.<sup>105107</sup>

Finalizada a compra da EFA, os debenturistas mobilizaram-se junto com *Office National de Valeurs Mobiliers*, argumentando que Deleuze era um golpista e que havia se aliado a inimigos de guerra.

O banco L. Behrens & Söhne rompeu suas relações com Paul Deleuze em algum momento entre 1916 e 1921, porém a entrada do Brasil na Guerra em lado oposto ao da Alemanha deu ainda mais liberdade para que Deleuze pudesse administrar a ferrovia sem interferência direta de Hamburgo.

As disputas entre os personagens envolvidos no caso da São Paulo Northern, no entanto, continuaram. Por conta dos péssimos serviços oferecidos pela SPNRC, a região Araraquarense estava sendo diretamente prejudicada. Frente a este quadro, o Estado desapropriou a ferrovia em 1919<sup>106</sup>.

Os banqueiros alemães, os portadores de obrigações da EFA, os antigos acionistas e a São Paulo Northern Railroad Company passaram a disputar na justiça a posse da ferrovia. Provando que a compra da EFA por Deleuze era baseada em fraudes, o controle retornaria aos credores, principalmente aos banqueiros alemães e debenturistas franceses. Retomando o controle da ferrovia o grupo vencedor receberia a quantia referente a desapropriação. Neste meio tempo, a ferrovia que, desde 1912, não era prolongada, só alcançou a cidade vizinha a S. J. do Rio Preto, Mirassol, no início da década de 1930, o que teve efeitos diretos na urbanização de uma das últimas regiões paulistas a receber o transporte ferroviário.

---

<sup>105</sup> BARBOSA, 1982, p.101.

<sup>106</sup> Os bastidores da desapropriação da ferrovia exigem pesquisas mais detalhadas, pois os três anos em que Deleuze administrou a EFA foram marcados por conflitos, polêmicas e uma greve geral dos ferroviários da EFA. Para investigar os episódios que marcaram a história da EFA entre 1916-1919 é necessário localizar e analisar outras fontes, em especial os periódicos da região Araraquarense e os processos judiciais e os possíveis depoimentos desenvolvidos.



## CONCLUSÃO

[...] estaríamos tão seguros sobre nós mesmos e sobre nossa época para separar, na trupe de nossos pais, os justos dos malditos? (MARCBLOCH).

Se pouco havia sido escrito sobre Paul Deleuze, por outro, nada havia sido produzido a respeito dos demais personagens a ele ligados. Por essa razão esta pesquisa histórica é semelhante a uma escavação arqueológica. Foi necessário vencer camadas e mais camadas de diferentes versões e lendas para se chegar a um ponto verossímil. Porém muitas outras questões necessitam de maiores estudos. Mas chego ao momento de colocar um ponto final, não na história, mas neste texto.

A pergunta lançada por Marc Bloch é uma das muitas que me fiz no processo de escrita: como um historiador poderia fazer considerações a respeito de crimes e fraudes, ainda mais em um episódio em que é evidente a manipulação das informações divulgadas para favorecimentos próprios? Ao construir meus argumentos, rastreando indivíduos, buscando identificar algumas de suas estratégias, não procurei enxergar nos sujeitos vilões ou heróis, mas personagens em meio às incertezas da vida.

Como considerei na introdução deste trabalho, a historiografia assemelha-se a uma aventura pelo labirinto. Porém, ao tentar sair, percebi que não existe apenas um caminho, mas vários. Desse modo, mesmo ainda havendo muito que se pesquisar, apresento as conclusões desta experiência de pesquisa.

Pude compreender que as poucas referências a respeito das atividades de Paul Deleuze no Brasil são contraditórias e fragmentárias. Desse modo, para poder estudar os possíveis motivos de sua vinda para o Brasil era necessário investigar os bastidores da falência e liquidação da EFA.



A partir das análises realizadas até o momento posso considerar que os novos diretores da EFA, eleitos em 1909, não estavam apenas interessados em controlar uma ferrovia, mas todas as ferrovias construídas na região araraquarense. Os personagens que a compuseram não eram todos engenheiros, entre eles haviam cafeicultores, políticos e advogados.

As fraudes atribuídas a Alvaro de Menezes envolveram outros diretores da ferrovia, especialmente Luiz Santos Dumont e o senador Ignácio Mendonça Uchoa, porém, por motivos que não são muito claros, as acusações posteriores consideraram apenas a responsabilidade de Menezes.

A falência da EFA não foi apenas resultado da administração realizada pela nova diretoria. Desde seus primeiros anos de atividade já vinha passando por problemas financeiros. De maneira que, servindo uma região em que a produção ainda não proporcionava grandes fretes em um momento em que a economia brasileira passava por crises, as dívidas foram se acumulando. Se de um lado havia a proibição de se formarem novos cafeeiros na década de 1900, por outro, o plano de estender a linha até Cuiabá era motivo suficiente para recorrer a empréstimos no Brasil e no exterior. Desse modo, a falência da ferrovia em 1914 não é apenas resultado do não pagamento dos empréstimos, mas está diretamente ligada a situações macro que fugiam ao controle dos diretores da ferrovia. A nova diretoria intensificou essa complexa situação, realizando o empréstimo com o banco L. Behrens & Söhne, comprometendo o ativo da companhia e aumentando o passivo em dois terços.

Muitos acionistas e diretores da ferrovia tinham interesse que suas propriedades fossem cortadas pela ferrovia, ou seja, valia a pena investir na EFA a partir do momento em que seus trilhos possibilitavam maior lucratividade para os demais investimentos de seus incentivadores. Porém, a situação da economia, que dificultava o equilíbrio das finanças da ferrovia, também tinha efeito sobre os empreendimentos dos investidores, o que

dificultava o levantamento de capitais por meio de chamadas aos acionistas.

Os novos diretores da ferrovia, interessados em levantar capitais na Europa, enviaram um procurador para representá-los, negociando um empréstimo com a casa bancária alemã L. Behrens & Söhne. Pude identificar que o empréstimo foi baseado em balanços muito além da realidade financeira da empresa, não havendo da parte dos banqueiros alemães qualquer estudo mais detalhado para averiguar essas informações. As negociações possibilitaram que a EFA conseguisse 1.200.000 £, valor convertido em 60.000 debêntures lançadas na Bolsa de Paris em 11 de março de 1911. Não fica claro nos relatórios que analisei o que foi investido e o que foi desviado desse montante. É válido ressaltar que foi após a realização desse empréstimo que os trilhos da EFA alcançaram São José do Rio Preto.

Entender o envolvimento de Paul Deleuze com a Estrada de Ferro Araraquara só foi possível após investigar os bastidores da falência da ferrovia. Este personagem era presidente de um banco com sede nos EUA e sucursal em Paris e tinha interesses no mercado brasileiro. Adquirindo debêntures da ferrovia, articulou-se junto a outros debenturistas e estabeleceu contato com representantes do banco L. Behrens & Söhne na suíça.

A Estrada de Ferro Araraquara, após a declaração da falência, estava sendo controlada pelos procuradores do banco L. Behrens & Söhne, sendo que esse banco era considerado o representante legal dos debenturistas. Entretanto os portadores de obrigações da ferrovia pretendiam organizar um grupo de resistência para que pudessem atuar diretamente na liquidação. Com o início da guerra, era arriscado estabelecer acordos diretos com os alemães, então foi arquitetado um plano: Paul Deleuze, um dos debenturistas, banqueiros nos EUA, poderia organizar uma empresa na América para representá-los, assim contornando a burocracia francesa.

Investigando os fios que ligam Deleuze e os banqueiros alemães, pude compreender que, em algum momento, o francês Paul Deleuze aliou-se aos banqueiros de Hamburgo. Se a questão

era dinheiro, não havia como comparar a proposta que os alemães poderiam fazer para Deleuze. De qualquer modo, para que o banqueiro francês pudesse negociar com um representante dos banqueiros alemães na Suíça, ele deveria estar ali na condição de representante dos portadores de debêntures, pois Deleuze também era advogado. Porém o acordo firmado na Suíça era favorável apenas para Deleuze e o banco alemão.

Pude identificar que havia disputas judiciais pelo controle da EFA em que os portadores de títulos quirografários, brasileiros e estrangeiros, buscavam comprovar que o empréstimo realizado em 1911 teria sido irregular. Dessa maneira, se fosse comprovado que os títulos não continham assinatura de um administrador, algo contra as leis da época, além de perder uma quantia significativa, o banco L. Behrens & Söhne seria envolvido em um escândalo internacional. Interessados em frear as investidas dos debenturistas, assim como evitar a anulação do empréstimo, foi planejada a compra da EFA pela empresa presidida por Paul Deleuze, a São Paulo Northern Railroad Company.

Investigando a chegada de Deleuze ao Brasil, o fato de ter viajado ao lado do procurador do banco alemão Fritz Weber, sendo recebido pelo senador Adolpho da Silva Gordo, advogado contratado pelos mesmos banqueiros, fica evidente que sua vinda para o Brasil estava diretamente ligada aos interesses de Hamburgo.

É possível definir o plano: Paul Deleuze adquiriria a EFA, substituiria as debêntures por obrigações de renda variável, anulando o direito hipotecário dos europeus. Fritz Weber, procurador do banco L. Behrens & Söhne e dos debenturistas, aprovaria a transação. Com esta manobra, a Northern assumiria as dívidas da EFA e emitiria novos títulos em substituição das debêntures irregulares. Neste momento Paul Deleuze pôs em prática seu próprio plano, aproveitando-se da situação proporcionada pela Guerra, tendo total controle sobre a EFA, associando-se a Fritz Weber, não se sujeitou ao controle dos banqueiros alemães, passando da condição de aliado a inimigo,

contratando grandes advogados para defendê-lo das acusações de franceses, alemães e brasileiros.

Como afirmei antes, esta pesquisa é uma interpretação historiográfica a respeito destes episódios. Compreendo que alcancei meu objetivo inicial: compreender o envolvimento entre Paul Deleuze e a Estrada de Ferro Araraquara. No entanto, muitas outras questões ainda continuam sem maiores explicações, como, por exemplo, a situação dos ferroviários empregados na SPNRC. Muitas fontes que localizei durante o trabalho não puderam ser analisadas, em especial o acervo da Fundação Casa Rui Barbosa, contendo cartas, telegramas, processos e livros produzidos por envolvidos no caso da São Paulo Northern.

Não conheço os futuros leitores deste trabalho, entretanto, espero que entre eles estejam novos pesquisadores deste tema. Tudo que escrevi até o momento é apenas a ponta do iceberg, muito ainda está por se investigar a respeito das atividades deste francês no interior paulista chamado Paul Deleuze.



## LISTA DE FONTES

### Fontes periódicas

A NOTÍCIA, n.252, 16/03/1926, p.1.

### Fontes impressas

BARBOSA. Rui. *O Caso da São Paulo Northern Railroad Company*. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa, 1982.

CAVALHEIRO, A. *Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto: 1927-1929*. São Paulo: Casa Editora Duprat-Mayença, 1929.

PENTEADO, S. A. *Considerações Elucidativas sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara*. São Paulo: Typographia Brazil, 1915.

RPSAAGA. São Paulo: Typ. Espindola, Siqueira e Comp., 31/03/1897. RPSAAGA. São Paulo: Typ. Espindola, Siqueira e Comp., 31/03/1901. RPSAAGA. São Paulo: Typ. Espindola, Siqueira e Comp., 31/03/1902. RPSAAGA. São Paulo: Typ. Espindola, Siqueira e Comp., 31/03/1905. RPSAAGA. São Paulo: Typoraphia e Papelaria de Vanorder & Cia, 31/03/1909. RPSAAGA. São Paulo: Typographia Brasil de Rothschild & Cia, 29/04/1910.

### Fontes digitais

ABATALHA, n.3.897, 22/04/1939, p.1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/hotpage/hotpageBN.aspx?bib=175102&pagfis=16919&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader>>.

Acessado em 19/05/2023

A NOITE, n.9.733, 15/03/1939. Link <[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970\\_03&pesq=deleuze&pasta=ano%20193](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_03&pesq=deleuze&pasta=ano%20193)>. Acessado em 19/05/2023.

ANOITEILUSTRADA, n.618, 25/04/1939, p.9. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120588&PagFis=15420&Pesq=Deleuse>>. Acessado em 19/05/2023.

BOURSE DE PARIS, 3-4-1910, Paris: 2e arrondissement, photographie de presse, AgenceRol. Disponível em: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6913935c/fl.highres>. Acessado em 19/05/2023.

DEBÊNTURE DA CHEMINS DE FER DU NORD DE SÃO PAULO, 15/03/1911. Disponível em <[https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1801208564-compagnie-chemins-de-fer-lest-bresilien-1911-\\_JM#position=2&search\\_layout=grid&type=item&tracking\\_id=28b03f5f-a0b7-4751-ac5b-28af577d6720](https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1801208564-compagnie-chemins-de-fer-lest-bresilien-1911-_JM#position=2&search_layout=grid&type=item&tracking_id=28b03f5f-a0b7-4751-ac5b-28af577d6720)>. Acessado em 19/05/2023.

DECRETO n.177-A,15/09/1983. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-177-a-15-setembro-1893-540980-publicacaooriginal-42526-pl.html>>. Acessado em 19/05/2023.

DECRETO n.310, de 17/09/1895: Disponível no link: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-310-21-outubro-1895-540741-publicacaooriginal-41604-pl.html#:~:text=Amnistia%20todas%20as%20pessoas%20que,com%20as%20restric%C3%A7%C3%B5es%20que%20estabelece.>>. Acessado em 19/05/2012.

DECRETO n.748de29/12/1900. Disponível em <<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1900-12-29;748>>. Acessado em 19/05/2023.

DECRETO n.5349de18/10/1904. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5349-18-outubro-1904-527501-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acessado em 19/05/2023.

DECRETO n.3.101de15/10/1919. Link: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1919/decreto-3101-15.10.1919.html>>. Acessado em 19/05/2023.

DIVISÃO MUNICIPAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.

Disponível em <[http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao\\_municipal.html](http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao_municipal.html)>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 01/11/1893, p.8456. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/3776928/pg-8456-diario-oficial-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-01-11-1893>>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 07/03/1895, p.12951. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/DOSP/2023/03/07>>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 30/10/1910, p.3526. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3734446/dosp-diario-oficial-30-10-1910-pg-3526/pdfView>>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 10/03/1911, p.1039. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 14/03/1911, p.1102. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>>. Acessado em 19/05/2023.

DOSP, 04/02/1959, p.43. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3962298/dosp-poder-executivo-04-02-1950-pg-43/pdfView>>. Acessado em 19/05/2023.

DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>>. Acessado em 19/05/2023.

DOU, 06/01/1904, p.12. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1597636/dou-secao-1-06-01-1904-pg-12>>. Acessado em 19/05/2023.

DOU, 15/05/1906, p.16. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1645752/dou-secao-1-15-05-1906-pg-16>>. Acessado em 19/05/2025.

DOU, 24/02/1907, p. 22. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1602519/dou-secao-1-24-02-1907-pg-22/pdfView>>. Acessado em 19/05/2023.

EPAMINONDAS, A. *O caso da São Paulo Northern nos devidos eixos: verdades nuas e cruas que ninguém disse, mas que foram ditas por mim*. São Paulo: Editora O Estado de São Paulo, 1921. Disponível em: <[http://www.archive.org/stream/ocasodanorthern00gordgoog/ocasodanorthern00gordgoog\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/ocasodanorthern00gordgoog/ocasodanorthern00gordgoog_djvu.txt)>. Acesso em 19/05/2023.

FOTOGRAFIA ANTÔNIO DA SILVA PRADO. Disponível em: <<https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,antonio-da-silva-prado,1138607#>> Acessado em 19/05/2023



FOTOGRAFIA BOURSE DE PARIS. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6913935c/f1.highres>>. Acessado em 19/05/2023

JOURNAL DES FINANCES COTE UNIVERSELLE ET CORRESPONDANCE DES CAPITALISTAS, 08/04/1911, p.26.

Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55501339/f26.image.r=Chemins%20de%20Fer%20du%20Nord%20de%20S%C3%A3o%20Paulo.langPT>>. Acessado em 19/05/2023.

LEGAULOIS, p.6, 07/10/1911.Link [http://ftp.bnf.fr/053/N0535207\\_JPEG\\_6\\_6EM.jpeg.jpg](http://ftp.bnf.fr/053/N0535207_JPEG_6_6EM.jpeg.jpg). Acessado em 02/02/2012.

LETEMPS, N.19.478, 04/11/1914, p.4. Disponível em: <[http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20\(Paris%201861\)%20.langFR](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20(Paris%201861)%20.langFR)>. Acessado em 19/05/2023.

LISTA DE PASSAGEIROS NAVIO HOLLANDIA, 31/12/1915. Disponível em: <[http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/listas/BR\\_APESP\\_MI\\_LP\\_008099.pdf](http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/listas/BR_APESP_MI_LP_008099.pdf)>. Acessado em 19/05/2023

OBRIGAÇÃO DE RENDA VARIÁVEL DAS PNR. Disponível em <[https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1801252012-apolice-compagnie-des-chemins-de-fer-nord-1906-\\_JM#position=1&search\\_layout=grid&type=item&tracking\\_id=f8d3af6d-9061-45c6-892a-831c27d3a4ed](https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1801252012-apolice-compagnie-des-chemins-de-fer-nord-1906-_JM#position=1&search_layout=grid&type=item&tracking_id=f8d3af6d-9061-45c6-892a-831c27d3a4ed)>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.4.781, 04/03/1891, p.1. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/18910204-4781-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.4877, 03/06/1891, p.1. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/18910603-4877-nac-0001-999-1-not>>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.4.887, 14/06/1891, p.1. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/18910614-4887-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.5.738, 07/06/1894,p.2. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/18940607-5738-nac-0002-999-2-not>>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.5.73908/07/1894, p.1 Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940608-5739-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.5.969, 05/03/1895, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950305-5969-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.7.149, 10/06/1898, p.2. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18980610-7143-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.7.597, p.1.09/09/1899. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18990909-7597-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.12.701, 27/12/1913, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19131227-12791-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.12.902, 18/04/1914, p.6. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140418-12902-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.12.909, 25/04/1914, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19140425-12909-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.13.604, 24/03/1916, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19160324-13604-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.573, 04/09/1921,p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210904-15574-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.579, 09/09/1921, p.8. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210909-15579-nac-0008-999-8-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.586, 16/09/1921, p.9. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210916-15586-nac-0009-999-9-not>. Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.587, 17/09/1921, p.10. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210917-15587-nac-0010-999-10-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.588, 18/09/1921, p.15. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210918-15588-nac-0015-999-15-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.15.75305/03/1922, p.12. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19220305-15753-nac-0012-999-12-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.21.306, 17/03/1939. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390317-21306-nac-0001-999-1-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.21.308, 19/03/1939, p.6. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390319-21308-nac-0006-999-6-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.21.336, 22/04/1939, p.1. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390422-21336-nac-0001-999-1-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

OESP, n.24.660, 25/09/1955, p.64. Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19550925-24660-nac-0064-999-64-not>>.

Acessado em 19/05/2023.

Poor's Manual of Industrials: Manufacturing, Mining, and Miscellaneous Companies, Volume 6, 1915, p.2253. Disponível em: <[http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoqAQAAMAAJ&dq=Deleuze+decais&q=decais#search\\_anchor](http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoqAQAAMAAJ&dq=Deleuze+decais&q=decais#search_anchor)>. Acessado em 19/05/2023.

### **Demais fontes da pesquisa**

EDIÇÃO SANTIN. *Guia Ferroviário*. Araraquara, 1959.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS - SEADE. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/produtos/500anos/index.php?tip=esta>>. Acessado em 16/07/2011.

ROTHSCHILDARCHIVE. <http://www.rothschildarchive.org/textguide/?doc=/textguide/articles/correspondence>. Acessado em 09/09/2012.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida externa brasileira em francos, 1888-1956. *Revista de Economia Política*, vol. 14, n.4 (56), outubro-novembro,1994. Disponível em <http://www.rep.org.br/pdf/56-7.pdf>. Acessado em 05/02/ 2013.
- BACELLAR, Carlos. Fontes documentais: uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKI, Carla B. (Org). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras,1986.
- BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História ou o ofício do Historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed.,2001.
- BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- CAMPOS, Raquel Discini de. *Mulheres e Crianças na Imprensa Paulista (1920-1940): educação e história*. São Paulo: Ed. UNESP,2009.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4. ed. Campinas: IE/Unicamp,1998.
- CHARTIER, Roger. *À beira da falésia. A história entre certezas e inquietude*. Porto Alegre: UFRGS,2002.
- COSTA, E. V. Alguns aspectos da influência francesa em São Paulo na segunda metade do século XIX. *Revista de História*, 2000.
- DARNTON, R. *Os dentes falsos de George Washington: um guia não convencional para o século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- DAVIS, Natalie Zemon. *O retorno de Martin Guerre*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- DOIN, J. E. (et al). *A Belle époque caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no*

mundo do café (1852-1930) - a proposta do CEMUMC. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 91-122. jan.2007.

ESPADA LIMA, Henrique. *A Micro história Italiana: escalas, indícios e singularidades*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

ESPIG, Márcia Janete. Ideologia, mentalidades e imaginário: cruzamentos e aproximações teóricas. *Anos 90*. Porto Alegre: PPGH- História- UFRGS, n.10, dezembro de 1998.

\_\_\_\_\_. Uma poeira de acontecimentos minúsculos: algumas considerações em torno das contribuições teórico-metodológicas da micro história. *História Unisinos*. São Leopoldo, v. 4, n.2, p. 201-213, maio/agosto2006.

\_\_\_\_\_. *Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908 – 1915)*. Pelotas: Editora Universitária/UFPEL, 2011.

FALEIROS, Rogério Naques; TOSI, Pedro Geraldo. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.) *Transportes e formação regional: contribuição à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

FICHER, SILVIA. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2005.

FREITAS FILHO; CURY. Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico: Rio de Janeiro, 1890-1945. *Revista Estudos do Século XX – Empresas e Empresários*: Coimbra, Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX, 2004.

FRIEDEN, J. A. *Capitalismo global: história econômica e política do século XX*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2008.

GHIRARDELLO, N. *À Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, Editora Unesp, 2002.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

\_\_\_\_\_. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

\_\_\_\_\_. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: Difel, 1991.

- \_\_\_\_\_. *Relações de força – história, retórica, prova*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- \_\_\_\_\_. *O Fio e os Rastros: verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- HOBSBAWM, E. *Era das Revoluções 1789/1848*. 15 ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2001.
- \_\_\_\_\_. *A era do capital – 1848/1875*. Trad. Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p.24. HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- HOMEM, Maria Cecília Naclério. Antônio da Silva Prado, prefeito da cidade de São Paulo: 1899-1910. In: *V Seminário da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. Cidades: temporalidades em confronto*. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 1998.
- JANOTTI, Maria de Lourdes. O livro Fontes históricas como fonte. In: *Fontes históricas*. PINSK, Carla Bassanezi (org). São Paulo: Contexto, 2005.
- KARNAL, Leandro; TATSCH, Flávia Galli. Documento e história: a memória evanescente. In: PINSKY, Carla B; LUCA, Tânia Regina de. (Orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2009.
- KEYNES, J. M. *Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda*. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.
- KÖHLER, I. *Die "Arisierung" der Privatbanken im Dritten Reich: Verdrängung, Ausschaltung und die Frage der Wiedergutmachung*, Alemanha: Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 2008.
- LANG, Alice Beatriz da Silva Gordo. *Adolpho Gordo: senador da Primeira República: representação e sociedade*. Brasília: Senado Federal, 1989.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920)*. São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.
- LE GOFF, Jacques. Documento/monumento. In: *História e Memória*. 5ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003.

LEVI, Giovanni. Sobre Micro História. In: BURKE, Peter. (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

*Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

A História é uma ciência da busca infinita. *Revista de História*, 13/02/2009. Disponível em <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/entrevista/giovanni-levi>. Acessado em 10/05/2011.

MARCOVITCH, Jacques. *Pioneiros e Empreendedores: A Saga do Desenvolvimento no Brasil*, v.1. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Editora Saraiva, 2006.

MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª ed. Campinas: Pontes, 1990.

MOURA FILHO, Heitor Pinto de. Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795- 1913) (Long term rates of mil-réis: an empirical approach regarding the rates against the sterling pound and the dollar (1795-1913)). *Cadernos de História*, Belo Horizonte, v. 11, n. 15, p. 9-34, ago. 2011. Disponível em <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/cadernoshistoria/article/view/2013>>. Acessado em 19/05/2023.

MAURO, F. As Empresas Francesas e o Financiamento da Industrialização do Brasil. *Revista de Economia Política*, vol. 10, nº 3, 1999.

MELLO, João Manuel Cardoso de; NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, Fernando A. (dir.). *História da vida privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. V. 4. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil*. São Paulo: Bipa, 1941.

MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Ed. Hucitec/Polis, 1998.

MONTAGNER, Dennys. *Gestão dos recursos do primeiro programa da valorização do café (1906-1914)*. Campinas: IE/UNICAMP, 2011. Dissertação de mestrado.

MOYA, S. *Revista Genealógica Latina*. São Paulo, 1956.

- NAPOLITANO, Marcos. Fontes audiovisuais: a história depois do papel. In: PINSKY, Carla (org). *Fontes históricas*. São Paulo, Contexto, 2005.
- NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.
- OLIVEIRA, L. L. *O Brasil dos imigrantes*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- PERROT, Michele. (org). *História da vida privada 4: Da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das letras, 2009.
- PINTO, A. A. *História da Viação Pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado. 1977.
- REVEL, Jacques (org.) *Jogos de escala: a experiência da micro-análise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- RICOUER, P. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.
- RODRIGUES, L. B. *História do Supremo Tribunal Federal: doutrina brasileira do habeas-corpus*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.
- SAES, F. A. M. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1986.
- \_\_\_\_\_. Os investimentos franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). **Rev. hist.**, São Paulo, n. 119, dez. 1988.
- SCHULZ, J. *A Crise financeira da abolição (1875-1901)*. Trad., São Paulo: Edusp/Instituto Fernand Braudel, 1996.
- SILVA, H. M. M. *Conflitos na Elite: a transformação dos grupos de poder de São José do Rio Preto na República Velha (1894-1930)*. Franca: UNESP/FHDSS, 2009.
- STEFANI, C. R. B. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. São Paulo: USP/FFLCH, 2007. Dissertação de Mestrado.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A miséria da teoria ou um planetário de erros - uma crítica ao pensamento de Althusser* Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- TOMAZETTE, Marlon. *Direito societário*. 2. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004.



ZIMMERMANN, Augusto. Rui Barbosa, o “águia de haia”: um breve estudo em homenagem ao centenário de sua participação na Segunda Conferência de Paz de Haia. *Achegas.net – Revista de Ciência Política*. N. 33, Janeiro- Fevereiro, 2007, p.14-33.

Utilizando uma metodologia baseada na micro-história, esta pesquisa volta-se para os bastidores da falência, liquidação e compra da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) pela São Paulo Northern Railroad Company (SPNRC), rastreando a rede de interações entre os diversos personagens envolvidos com a ferrovia e com Paul Deleuze, presidente da SPNRC.

