



A atuação do holding *Brazil Railway Company* (1904-1920).

LUCAS MARIANI CORRÊA*

A presente apresentação visa analisar os empreendimentos do *holding*¹ *Brazil Railway Company*. A fim de delimitarmos nossa proposta, em vista do vasto número de empreendimentos que esse grupo detinha totalidade ou parcialmente as ações de empresas, de distintas atividades econômicas, nos dedicaremos principalmente aos empreendimentos ferroviários. Visto tais delimitações, salientamos que durante os primeiros decênios do século XX, esse *holding* obteve a concessão de diversas empresas ferroviárias brasileiras, de norte a sul do país, mas principalmente no sudeste e sul.²

Antes de partirmos para a análise de nosso objeto, cabe salientar que existia uma conjuntura política e econômica brasileira favorável à implantação de uma empresa como essa no país. Havia uma situação favorável à penetração de capital estrangeiro, principalmente nos anos finais de 1890 e iniciais de 1900. (SAES, 1988: 24) Em vista disso, devemos compreender melhor esse período e conjunturas.

O período inicial Republicano brasileiro, entre tantos objetos de análise, podemos nos ater às políticas possibilitarão a concretização no poder do Partido Republicano e o desenvolvimento do país em vista da dinâmica socioeconômica mundial.³ Podemos destacar: políticas e incentivos à ocupação/colonização não indígena do território; a tentativa de interligação dos estados por meio do transporte e informação (principalmente ferrovia e telégrafo); e as políticas de desenvolvimento econômico (beneficiando a agricultura de exportação).

Durante esse período no Brasil, a colonização; o desenvolvimento econômico e o transporte/informação se tornaram os eixos estratégicos da política republicana. De modo geral, a política republicana voltava-se para a integração e ocupação dos “sertões”

* Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História FCL-UNESP/Assis. Bolsista CAPES.

¹ De acordo com Flávio Saes, “por meio de participação acionária, ela controlava amplo conjunto de outras empresas”. (SAES, 1988: 26).

² A extensão em linhas ferroviárias controladas pela *Brazil Railway Company*, por meio de concessões ou por maioria de ações, ao longo de todo território brasileiro era de aproximadamente 11 mil quilômetros. (Cf. GAULD, 2006; SAES, 1988)

³ O mundo vivia o momento da *belle époque*, onde a ciência e a grande evolução tecnológica estavam em pleno vigor. As Exposições Universais demonstravam máquinas, técnicas e inventos cada vez mais sofisticados. No Brasil, não poderia ser diferente. (Cf. COSTA; SCHWARCZ, 2000: 15 – 25; SEVCENKO, 1998: 7-36)



⁴ ou espaços “vazios” brasileiros. A cidade se tornaria o ponto de partida para distinguir o progresso do atraso. (SCHWARCZ, 2012: 19-29)

A vida urbana tornar-se-ia o símbolo maior do “civilizado” enquanto em oposição estaria o “sertão”. (ARRUDA, 2000: 18-19) Nesse sentido,

[...] as distinções existentes entre (...) os “sertões incultos” eram atribuídas às dificuldades de comunicação entre as diversas regiões e, principalmente, entre as regiões do litoral, urbanizadas, e os interiores. (...) Sendo assim, penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas ainda fora do controle do governo central, [poderia ser realizado] através da construção, em todo território de estradas, ferrovias, telégrafos. (ARRUDA, 2000: 105)

Nota-se que o meio de transporte, no caso a ferrovia, tinha grande importância para os ideais Republicanos e, até mesmo anteriormente, para o governo Imperial. ⁵ A preocupação em interligar o território brasileiro e ocupar os “vazios” vinha desde o período Imperial. ⁶ Assim como a adequação e criação da legislação ferroviária. (Cf. QUEIROZ, 2004)

A fim de atrair investimento para essa atividade, uma vez que se tratava de um empreendimento com a implantação de custos elevados, o Governo Imperial determinou que as ferrovias pudessem ser construídas por iniciativa privada por meio de concessões. De acordo com a legislação, o concessionário teria diversos direitos. Construir ferrovias no Brasil foi durante muitos anos, nas palavras de Castro, “um grande negócio, para nacionais e estrangeiros”. A partir da legislação de 1857, o governo passou a garantir juros sobre o custo estimado da ferrovia, entre 5% a 7%. Se a empresa tivesse déficit, receberia a diferença. Contudo, se o saldo fosse superior a 8%, a

⁴ De acordo com José Carlos Ziliani, os termos “sertão”, “oeste” ou “espaços vazios” foram construções simbólicas “para representar determinados espaços, em geral desconhecidos ou conhecidos precariamente”. São lugares imaginados, construídos e postos em articulação com a colonização. Esse autor observa que a ideia do “sertão” surgiu para determinar o lugar do(s) outro(s), sempre de forma generalizante e homogeneizante. Essa determinação se dava de forma depreciativa e negativa sobre esses “locais”, na tentativa de concretizar o local de quem olha como o correto, o verdadeiro. (ZILIANI, 2010: 11-12).

⁵ Devemos salientar que a maioria dos planejamentos por nós salientados enquanto projeto de infraestruturação do território, pelo menos em caráter embrionário, é herança do período Imperial.

⁶ Gilmar Arruda afirma que as propostas de ocupação desses espaços “vazios” ou “oestes” estavam presentes desde o século XIX, e até mesmo anteriormente. Com a preocupação de assegurar os limites de seu território, os portugueses já identificavam os espaços não explorados e distantes como “vazios”, “sertões”. Porém, é no período inicial e de consolidação da República que esses questionamentos sobre a ocupação desses espaços retornam com força entre os ideários das elites dirigentes, na tentativa, como já salientado, de constituir uma integridade nacional. (Cf. ARRUDA, 2000: 103 e AMADO, 1995: 145-151)



companhia repartiria os excedentes com o Estado, se fosse superior a 12%, por três anos consecutivos, teria que reduzir as taxas cobradas. (CASTRO, 1979, p. 47)

Além do privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria garantida isenção de impostos para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas, carvão. A empresa contaria com o privilégio de zonas, através dos quais ela teria o direito de explorar áreas vizinhas aos trilhos, de ambos os lados e outra empresa ferroviária não poderia desenvolver qualquer atividade nessas áreas. Essas garantias e privilégios, cedidas por meio de concessões, poderiam ter a validade de 50 a 90 anos. Transcorridos 30 anos, o governo tinha o direito de rever o contrato e reaver a ferrovia, podendo explorá-la, dar esse direito a outros concessionários ou renovar o contrato. (CASTRO, 1979: 47-48) ⁷

As garantias de juros e zonas de exploração garantiam para o empreendimento ferroviário a certeza de lucros para seu investidor. Além dessas conjunturas internas que atraíam os olhares de investidores, outros fatores deram impulso para que os empreendedores estrangeiros investissem principalmente nos empreendimentos ferroviários em regiões que eram consideradas “sertões” ⁸.

A partir dos anos de 1900, alguns Estados produtores de café formalizam um Convênio para a defesa do produto por meio da compra dos excedentes. Para que tal Convênio fosse concretizado, eram necessários empréstimos no exterior. Desse modo, num momento em que os mercados internacionais de capitais e empreendedores estão à procura de novas aplicações, o Brasil, em uma situação geral de crise econômica cria amplas facilidades para a penetração do capital estrangeiro. Conjunturas gerais que atraíram os empreendimentos do grupo *Brazil Railway Company*, que seria criado em 1906. (Cf. SAES, 1988; VILLELA, SUZIGAN, 1973)

⁷ Além do atrativo da concessão ferroviária, havia também algo parecido para ocupação dos “vazios”: incentivos governamentais, como garantias de juros e direito ao privilégio de exploração da terra. Surgem concessões de todos os serviços, desde empresas de colonização, passando por serviços básicos, como a distribuição de energia, água e de transporte (Cf. SAES, 1986). Assim, segundo José Carlos Ziliani, as ações de “desbravar” os sertões tornam-se um empreendimento econômico, uma vez que várias atividades passam a ser desenvolvidas nessas regiões e com garantias oferecidas pelo governo, como, por exemplo, a exploração de madeira, além do loteamento e venda de terras (ZILIANI, 2010: 35).

⁸ Diversas regiões eram consideradas “sertões”. Sobre nosso objeto de pesquisa, estamos falando principalmente das regiões Sul, boa parte do estado de São Paulo, principalmente as novas fronteiras agrícolas (nas primeiras décadas do século XX) e o sul do antigo estado de Mato Grosso. Investiram também no Norte do país.



Visto tais conjunturas, anteriormente descritas, de incentivos governamentais, legislativos e favorecimento para entrada de capital estrangeiro, o grupo de empreendedores, do qual aparecia como principal figura Percival Farquhar, chega ao Brasil para investir em ferrovias e serviços públicos. Contudo, já em 1904, iniciam suas atividades nos serviços públicos do Rio de Janeiro, criando a *Rio de Janeiro Light and Power Co.*, empresa de distribuição de energia.⁹ Durante esse período inicial das atividades desses empresários, começaria a aparecer a imagem de Farquhar como responsável por todo empreendimento.¹⁰

Ao formarem a *Light* da cidade do Rio de Janeiro, um grupo de empresários nacionais se oporia ao de Farquhar. Dentre eles citamos Gaffrée e Guinle, os donos da Companhia das Docas - concessionários da exploração do Porto de Santos e que também investia em distribuição de energia e bondes. Essa oposição viria a culminar em uma forte oposição à Farquhar nos anos de 1910. Como já salientado, durante esse período inicial, o grupo viria assumir a concessão de diversas empresas ferroviárias principalmente nas regiões mais ao Sul do Brasil.

A *Brazil Railway Company* foi criada no ano de 1906, no Estado de Maine, nos Estados Unidos da América. De acordo com Flávio Saes, o fato da criação da empresa nesse local já mostraria uma característica peculiar e importante para o sucesso inicial. Saes afirma que nesse Estado havia total liberdade para constituição de empresas acionárias, sem “a integralização em dinheiro de qualquer parcela do capital”. Diferentemente do Brasil que exigia pelo menos 10% do capital. Assim, a empresa foi capitalizada no valor de quarenta milhões de dólares. (SAES, 1988: 27).

O *holding* assumiria no Sul a concessão da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, além da concessão da Estrada de Ferro Sorocabana¹¹. Contudo, desempenharia outras atividades econômicas além da ferroviária. Para que a atividade ferroviária desse

⁹ O grupo de Farquhar era formado por grandes empreendedores, em sua maioria, investidores e criadores de empresas ferroviárias. Esse grupo havia se formado em anos anteriores como empreendimentos ferroviários e de serviços públicos em outros países da América Latina, como Cuba e Guatemala. (Cf. GAULD, 2006)

¹⁰ Em alguns estudos, que contemplam empreendimentos desse Grupo, e mesmo em nossa pesquisa passada, foi possível constatar que nos periódicos do período, o grupo passou a ser denominado de Sindicato Farquhar. (Cf. SILVA, 1999; VALENTINI, 2009; SAES, 1986; CORREA, 2014)

¹¹ Objeto de nossa pesquisa durante o mestrado (CORREA, 2014).



certo, gerando lucros, era preciso desenvolver outros empreendimentos, ou seja, deveria haver uma estrutura definida. (Cf. GAULD, 2006: 43-104; WEID, 2003).¹²

Criava-se uma cadeia de atividades, todas interligadas e interdependentes, aproveitando-se do modelo de concessão ferroviária brasileira que disponibilizava o direito de exploração das terras de ambos os lados da linha. O grupo de empreendedores veria no Sul do Brasil a chance de realização e aplicação desse modelo, ou seja, transporte ligado a outros empreendimentos. A concessão da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande dava a oportunidade de uma ferrovia que cortasse praticamente toda a região (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Em conjunto com a concessão obteve terras que cortavam regiões de pasto e Floresta de Araucárias. Contudo, era preciso interligar essa região aos centros de consumo, por isso consegue a concessão da Sorocabana, que viria a se chamar *Sorocabana Railway Company*, para interligar o Sul à capital do Estado de São Paulo. (Cf. CORREA, 2014; VALENTINI, 2009)

Para o empreendimento ferroviário dar certo, era preciso cargas e pessoas para o transporte. Por isso era preciso criar uma infraestrutura a fim de garanti-los. A *Brazil Railway Co.* baseava seu empreendimento em três atividades: transporte (que era a atividade principal), a colonização (para atrair pessoas para trabalhar nos empreendimentos e gerar movimentação de capital) e atividade extrativista e/ou de desenvolvimento de base - como o extrativismo da madeira e serralherias para a venda de dormentes para ferrovia, ou para carvão. No caso do Sul, além da ferrovia, teria a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, que desempenharia atividades de colonização e exploração da Araucária. (VALENTINI, 2009; SILVA, 1999).

De acordo com Steven Topik (1987), no auge dos empreendimentos desse *holding*, ele teria controlado empresas em diversos países, e tendo o controle de pelo menos 38 subsidiárias. Além disso, afirma que foram investidos mais de 150 milhões de dólares em capitais mistos (franceses, britânicos, belgas e norte-americanos). Nesse período, teria dominado pelo menos 10 mil quilômetros de linhas, aproximadamente 40% do total das linhas brasileiras do período. (TOPIK, 1987: 118-119)

¹² De acordo com a bibliografia, esse grupo de empresários desenvolveriam empreendimentos em diversos outros países da América Central e Sul, sendo o primeiro, enquanto grupo, em Cuba. A ferrovia sempre era a atividade principal e a que possibilitaria as demais concessões dos governos (Cf. SAES, 1988; GAULD, 2006; VALENTINI, 2009; SILVA 1999).

Brasil Railway Co.	Southern São Paulo Rainlway	Cie des Gr. Hotels São Paulo	Southern São Paulo Colon.
	Sorocabana Railway		Southern Brazil Lumber. & Colon.
		Cie du Port de Rio Janeiro	
	E. F. Paulista		Brazil Land, Cattle and Packing Co.
	E. F. Mogiana	D. Teresa Cristina Railway	Brazil Develop. & Colon
	E. F. SP—RG	Norte do Paraná Railway	Cie Du Por de Rio Grande
	Madeira Mamoré Railway	Paraná Railway	Guapore Rubber
	C. F. Sud—Quest Bresilien	Cie Auxiliair	Madeira Mamoré Trading



Railway mantinha um profissional administrativo, que cuidava dos negócios em prol do lucro e de sua atividade, ou seja, o transporte. Havia uma Diretoria, mas coordenada por um profissional da área administrativa. E tudo era controlado e administrado por uma única Diretoria, todas as atividades econômicas: transporte, colonização, extrativismo ou agropecuária. De acordo com Castro, a *Brazil Railway* acabaria por desempenhar uma mudança nos modelos administrativos das empresas ferroviárias brasileiras. (Cf. SAES, 1986; CASTRO, 1979: 100-101)

O *Holding* dominaria grande parte da atividade ferroviária no Brasil até por volta de 1917 (como pode ser notado no mapa a seguir, mesmo que apenas no Sul), quando começaria a decair durante e viria a desmoronar em 1920, ano em que boa parte do sistema ferroviário voltou para as mãos dos governos estaduais e federal, ou para um outro concessionário. A administração Farquhar, que estará à frente da diretoria durante todos esses anos, desde 1906, não conseguiu conter os problemas financeiros, sendo substituída por uma nova administração que dará um caráter de empresa financeira. (SAES, 1988: 37-40)

Durante os anos de crise, a partir de 1914, Farquhar e o *holding* enfrentariam uma forte campanha de oposição dentro do Governo e na mídia. Essa campanha ganhará formas e cores de uma campanha em prol do nacionalismo. Farquhar será considerado a representação do que há de pior para o desenvolvimento nacional. Seria a representação do aprisionamento do Brasil aos Estados Unidos, mesmo a *Brazil Railway Company* tendo a maior parte de seu capital levantado em Bancos franceses e ingleses e acionistas da mesma origem, como pode ser notado no esquema abaixo:

Capitais Franceses investidos da BRC:



Brazil Railway: ações privilegiadas 55.000.000 FF
ações ordinárias 3.000.000 FF
obrigações 146.500.000 FF
bônus 104.000.000 FF
dívida flutuante 34.200.000 FF

Sorocabana Railway: obrigações 38.300.000 FF

Cia. São Paulo-Rio Grande: obrigações 282.000.000 FF
dívida flutuante 17.700.000 FF

Norte do Paraná: obrigações 2,000.000 FF

Cie. Auxiliaire des Chemíns de fer: obrigações 27.000.000 FF
bônus 12.600.000 FF
dívida flutuante 3 .000.000 FF

Fonte: SAES, 1988

Essa campanha midiática será liderada pelos donos da Companhia das Docas e pela *São Paulo Railway*, que temiam ser absorvidos pelo *holding*. (Cf. SAES, 1986; CORRÊA, 2014: 110-118) Por fim, no ano de 1920, mudaria a diretoria e administração da empresa. Contudo, a *Brazil Railway* continuará atuando por vários anos, e Farquhar também, porém em outros ramos; por isto, não pretendemos ir além desse período e atividades desse empresário.

Considerações Finais

A fim de traçarmos algumas breves conclusões, gostaríamos de salientar que nossa análise sobre esses empreendimentos ferroviários traz a luz da historiografia, uma análise que destoa das tradicionais sobre esse meio de transporte. Durante muito tempo, o que se produziu sobre a história das ferrovias no Brasil, colocava-a como um apêndice da atividade agrícola, principalmente cafeicultura. (Cf. PINTO, 1977, MATOS, 1990, DEBES, 1968, AZEVEDO, 1953)

Nesse sentido, como podemos destacar brevemente, o empreendimento ferroviário era a principal atividade econômica e, a partir dela, criou-se outras atividades, *linkages*, o que levou a ocupação não indígena em diversas regiões



brasileiras, criando fluxos populacionais e econômicos. Também é possível notar a partir desses breves expostos que, desde os primórdios do Período Republicano, o Brasil era foco de grupos transnacionais e que, o fluxo de capitais para o país, principalmente para as ferrovias, era não apenas inglês, como sugere parte da bibliografia, mas também de outras origens. (Cf. RIPPY, 1996) Essa mudança de fluxo e montantes de capitais também gerou mudanças na própria administração e gestão dos empreendimentos, mudando em partes o modelo de ferrovias no país.

Por fim, analisar tal grupo, nos possibilita analisar parte da história do período inicial da República, a denominada República Velha, que ainda proporciona novas e diferentes análises. Possibilita a compreensão do funcionamento das políticas/diretrizes governamentais, e como o governo republicano atuou para cumprir suas propostas de inserção do Brasil na tão aclamada “modernidade” e “progresso”.

Referências

- AMADO, Janaína. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, Marcos (org). **República em Migalhas: história regional e local**. São Paulo: Marco Zero, 1990.
- AMADO, Janaina. Região, Sertão, Nação. In: **Estudos Históricos**. v.8, nº15. Rio de Janeiro, 1995.
- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória**. São Paulo: EDUSC, 2000
- AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste: estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Melhoramentos, 1953.
- BUENO, Clodoaldo. **Política externa da Primeira República. Os anos de apogeu - de 1902 a 1918**. 1. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.) **História do Estado de São Paulo/ Formação da Unidade Paulista**. Vol.2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo do Público/Imprensa Oficial, 2010.
- CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e cidades: projetos de representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.



CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1977.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**: a elite política imperial, Teatro de sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

_____. **A Formação das Almas**: O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

CARONE, Edgard. **A República Velha: Instituições e classes sociais**. São Paulo: DIFEL, 1975.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil 1860-1913**. Rio de Janeiro: ZAHAR. 1979.

CASTRO, Maria Ines Malta. **O preço do Progresso**. Campinas: UNICAMP, 1993. Dissertação de mestrado.

CHANDLER JR., Alfred D. **The Visible Hand**. Massachussetts: Havard University Press. 1999. 15º Edição.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República**: Momentos Decisivos. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

COSTA, Angêla Marques; SCWARCZ, Lilia Moritz. **No tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste**. CIA. Paulista de E.F., 1968.

DUCAN, Julian S. **Public and private operation of railways in Brazil**. New York: Columbia University Press, 1932.

FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.

FIGUEROA, Silvia Fernanda de Mendonça. **Modernos Bandeirantes**: a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886- 1931). São Paulo: USP, 1987. Dissertação de Mestrado.

_____. **As ciências geológicas no Brasil (1875-1935)**. São Paulo: Hucitec, 1997.

GAULD, Charles A. **Farquhar o último titã**. Tradução Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora Cultura, 2006.

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



- GONÇALVES, Paulo Cesar. **Mercadores de Braços**: Riqueza e Acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo. (Tese de doutoramento). São Paulo: USP, 2008.
- GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HIRSCHIMAN, Albert. **Estratégia de desenvolvimento econômico**. Trad. De Laura Schlapfer. Rio de Janeiro: Fundo de cultura Econômico, 1961.
- HOBBSBAWN, Eric. **A era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 2011.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. 7ª edição, tomo II vol 7. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.
- LEITE, José Ferrari. **A ocupação do Pontal do Paranapanema**. São Paulo: Hucitec, 1998.
- LOVE, Joseph. **A Locomotiva**: São Paulo na federação Brasileira 1889-1937. trad. Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- LOYD, Reginald. **Impressões do Brazil no século XX**. Inglaterra: *Greater Britain Publishing Company, LTD*, 1913.
- MACIEL, Laura Antunes. **A nação por um fio**: caminhos, práticas e imagens da 'Comissão Rondon'. São Paulo: PUC/SP, 1997. Tese doutorado.
- MATTOON JR. R. H. **The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900**: a local railway enterprise in São Paulo. Tese de Doutorado. Yale University, 1971.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Pontes, 1990.
- MAURO, Frédéric. "O Empresário Moderno e a História Econômica". **Revista de Administração de Empresas**. Rio de Janeiro, 14(4): 63-68, 1974, jul.-ago.
- OLIVEIRA. Lucia Lippi. **A questão nacional na Primeira República**. São Paulo: Brasiliense; Brasília: CNPq, 1990.
- PERELMAN, Michael. **El fin de la Economía**. Barcelona: Ariel Editorial S.A., 1997.



PERISSINOTTO, Renato Monseff. **Estado e Capital cafeeiro: Burocracia e interesse de classe na condução da Política econômica (1889-1930).** Tese de doutoramento. Campinas: UNICAMP, 1997.

PETRATTI, P. **A instituição da São Paulo (Brazilian) Railway Limited.** Dissertação Mestrado. São Paulo: USP, 1977.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo.** São Paulo: Governo do Estado, 1977.

POSSAS, Lidia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** São Paulo: EDUSC, 2001

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908).** Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

_____. **Uma Ferrovia entre dois Mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20.** Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RIPPY, J. Fred. **British Investments in Latin America, 1822 – 1949.** Minnnesota: University of Minnnesota Press, 1966. Reimpressão.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo.** São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

_____. **A Grande Empresas de Serviços Públicos Cafeeira.** HUCITEC: São Paulo. 1986.

_____. Os Investimentos Franceses no Brasil: o caso da Brazil Railway Company (1900-1930). In: **Revista de História.** São Paulo: USP, 1988. n° 119. p.23-42.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão.** São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. O prelúdio Republicano, Astúcias da Ordem e Ilusões do Progresso. In: SEVCENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando A. **História da vida Privada no Brasil: República: da Belle Époque à Era do Rádio.** Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Luciana. **A atuação da companhia “Brasil Land, Cattle and packing CO” no leste sul mato-grossense.** 1999. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.



SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989. Tomo III vol. 1.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **História do Brasil Nação: A abertura para o mundo (1889-1930)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. Vol. 3.

TOPIK, Steven. **A Presença do Estado na Economia Política Brasileira de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1987.

TRUZZI, Oswaldo. **Café e indústria: São Carlos 1850 – 1950**. São Carlos: Arquivo de História Contemporânea, 1986.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway no Sul do Brasil: A instalação da Lumber e a Guerra na região do Contestado (1906-1916)**. Rio Grande do Sul: PUC, 2009. Tese doutorado.

VILLELA, A. V.; SUZIGAN, W. **Política do Governo e Crescimento da Economia Brasileira**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973.

ZALDUENDO, Eduardo A. **Libras y Rieles**. Buenos Aires: Editorial El Coloquio, 1975.

ZILIANI, José Carlos. **Colonização: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1960)**. Assis: UNESP, 2010. Tese Doutorado.

WEID, E. v. d. . A expansão da Rio de Janeiro Tramway Light and Power ou as origens do "Polvo Canadense". In: **Anales de las Terceras Jornadas de História Económica**. III Jornadas de História Económica, 2003, Montevideo, 2003.