

XII - 1943

S. PAULO — DOMINGO, 5 DE DEZEMBRO

PÁGINA 6

PAULA SOUSA

(Para a "Folha de Manhã")

Manhã passa o centenário de mais um dos grandes propagandistas da República, o engenheiro Antonio Francisco de Paula Sousa, nascido em Itá a 6 de dezembro de 1843.

Não vamos tentar aqui um estudo completo desse belo e nobre perfil de profissional e de homem público. Esse trabalho já existe. Foi escrito no primeiro aniversário do seu falecimento, ocorrido a 13 de abril de 1917, por três dos seus mais notáveis colegas no corpo docente da Escola Politécnica, de São Paulo, os engenheiros Ramos de Azevedo, João Pereira Ferraz e Victor Freire, e publicado em número especial comemorativo da Revista Politécnica, órgão do Grêmio Politécnico de S. Paulo, com data de 13 de abril de 1918.

Aproveitando a passagem do seu centenário, pretendemos apenas praticar, para com a sua memória, um simples ato de justiça.

Paula Sousa, engenheiro e professor de extraordinária operosidade, encarregado das mais altas comissões pela administração pública paulista e ministro duas vezes no governo do marechal Floriano Peixoto, foi sobretudo um reto e nobre caráter, em quem pesou alguma do seu tempo jamais deixou de reconhecer a mais constante e escrupulosa probidade. Entretanto, no Vol. V, pag. 67 do livro Floriano, do sr. Roberto Macedo, editado em 1939 pelo Serviço Gráfico do Ministério da Educação no Rio de Janeiro, encontra-se este trecho:

"Ocupava a pasta da Viação o dr. Paula Sousa, quando se começou a tratar do caso da S. Paulo Railway. Havia essa companhia firmada com o governo imperial um contrato para cujo termo ainda faltavam aproximadamente dois anos. Nesse contrato, como geralmente acontecia com os contratos daquela época, figurava uma cláusula autorizando o governo, após o vencimento do mesmo, a encampar a Companhia, indenizando-a em apólices gerais, com uma soma calculada na base da renda média no último quinquênio, tomada como 5 %. Ainda que não vencido o contrato, procurou o ministro da Viação ventilar o caso, afim de assegurar previamente o encampamento da Companhia pelo governo, que em seguida incumbiria da exploração a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Desta, eram grandes acionistas alguns parentes do ministro. Percebendo o marechal o caminho errado em que enveredara o ministro e não podendo afastá-lo do cargo, devido à habilidade com que Paula Sousa tratou do caso, declarou que absolutamente seu governo não cogitaria de tal assunto, pois só daí a dois anos findaria o contrato, já durante o quadriênio do seu sucessor, único competente para resolvê-lo".

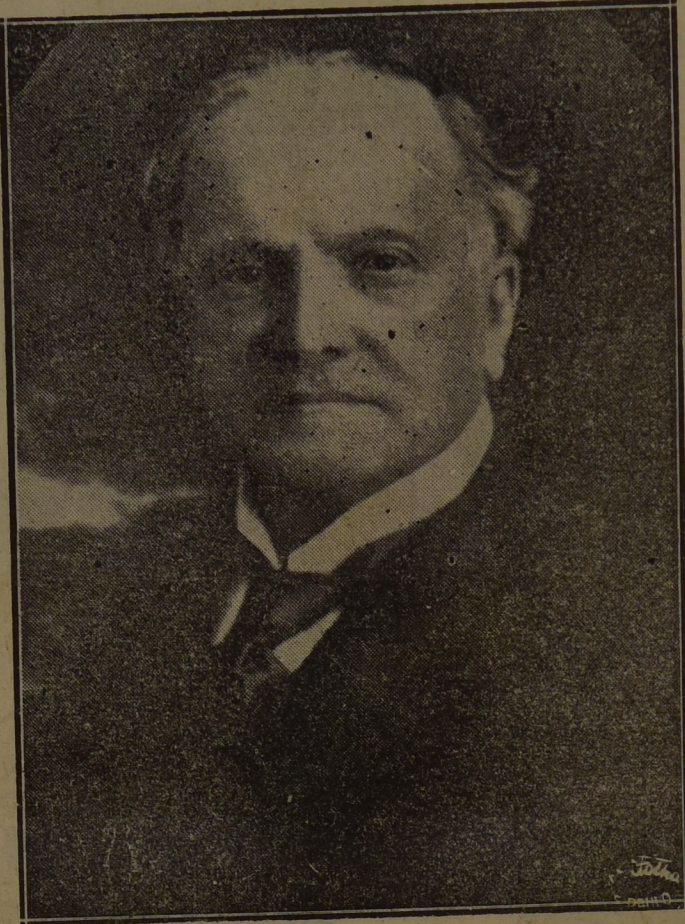
Não sabemos em que documentos ou em que dados conseguiu fundar-se o sr. Roberto Macedo para compor esta pequena história, tão pouco airoso sem dúvida, para o ministro da Viação daquela época, com a agravante de nos ser apresentada numa publicação editada sob os auspícios do poder público... Mas, no arquivo do presidente Bernardino de Campos, hoje em poder do seu filho, o sr. Sylvio de Campos, existe toda uma volumosa correspondência sobre a novação do contrato da São Paulo Railway, que do negócio nos deixa uma noção muito diversa.

O que realmente se passou foi o seguinte:

Quando Bernardino de Campos assumiu pela primeira vez o governo de São Paulo, em agosto de 1892, começava a desenhar-se no Estado uma temerosa crise de transportes. Com o avanço das grandes lavouras de café para o Oeste, ao favor da poderosa corrente imigratória aberta desde o governo do conde de Parnaíba, ainda nos últimos anos da monarquia, o desenvolvimento econômico de São Paulo processava-se francamente aos saltos. A rede ferroviária do interior estendia-se continuamente, em demanda das novas zonas abertas à agricultura. Ligando-se, porém, ao mar pela única via da São Paulo Railway, ficava ela, no seu duplo movimento de importação e exportação, sujeita a dois pontos de estrangulamento, colocados, respectivamente, nas duas extremidades da linha inglesa, em Santos e Jundiaí.

Em 1893 a situação foi se tornando angustiosa. Enquanto na estação reguladora de Jundiaí se formavam verdadeiras montanhas de café, com todas as perturbações de ordem comercial e financeira que daí naturalmente resultavam, em Santos aumentava o afluxo das mercadorias de importação, solicitadas pela maravilhosa expansão interior. As Docas de Santos, no início da sua construção, não dispunham ainda de armazéns para abrigar tudo quanto os navios de todo o mundo ali continuamente despejavam. Abarrotados os trapiches existentes, chelos pontões, chatas e saúves, as mercadorias vinham amontoar-se pelas margens da baía, em grandes estendais cobertos por encançados. A noite estabeleciam-se verdadeiros combates entre os ladrões do mar e os vigias armados prepostos pelos comerciantes à guarda dos seus haveres. Além de uma grave questão de natureza econômica, a insuficiência da estrada de ferro já se transformava num sério problema de ordem pública.

Em 22 de abril de 1893, tendo-se Paula Sousa, que no governo do marechal representava a política paulista, transferido da pas-



ANTÔNIO FRANCISCO DE PAULA SOUSA

ta do Exterior para a da Viação, o presidente Bernardino de Campos o convidou a propor a imediata renovação do contrato da São Paulo Railway, com duplicação da via em todo o seu percurso de simples aderência, elevação ao triplo da capacidade no trecho da serra e construção de novas estações e novos armazéns em proporções correspondentes. Além disto, a estrada de ferro deveria, a título de emergência, estabelecer sem demora o tráfego noturno em toda a sua linha, inclusive os planos inclinados.

O projeto aí concretizado era de tão evidente necessidade e de urgência, tão palpável que, apenas enunciado pelo titular da Viação em conselho de ministros, logo se viu por todos aprovado. Paula Sousa ficou autorizado a imediatamente por em estudos o novo contrato em todos os seus aspectos. O sr. Fox, superintendente da São Paulo Railway, foi logo chamado ao Rio de Janeiro para os necessários entendimentos.

Mas, nos últimos dias de maio, o deputado Alfredo Ellis, que de todos os representantes de São Paulo no Congresso Federal era o de maiores intimidades nos meios do Itamarati, foi procurar Paula Sousa em seu gabinete para avisá-lo de que o marechal, aconselhado pelo ministro da Fazenda, dr. Felisbello Freire, resolvera-se a só consentir na reforma do contrato com a condição de a São Paulo Railway adquirir a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fazendo das duas uma grande e única empresa. A operação far-se-ia desta forma: o governo encamparia a Paulista, desinteressando os respectivos acionistas com uma emissão de apólices ao juro de 5 o/o, passando-a em seguida à São Paulo Railway pelo preço de 150 mil contos de réis, que esta deveria obter, por empréstimo, dos banqueiros Rothschild.

Aquele dia era dia de reunião ministerial. Paula Sousa precipitou-se para o Itamarati. Alfredo Ellis estava bem informado. Felisbello Freire, com evidente concordância dos demais membros do governo, explicou que, naqueles termos, a operação seria muito mais conveniente, dadas certas dificuldades de tesouraria de caráter muito urgente, legadas pela administração anterior. Em suma, tratava-se apenas de abrir em Londres um crédito em libras esterlinas, correspondente a 150 mil contos da moeda nacional, mediante alienação da estrada de ferro Paulista nas mãos da São Paulo Railway... De volta ao seu gabinete, francamente aterrado, Paula Sousa escreve a Bernardino de Campos uma longa missiva relatando o ocorrido e implorando os seus bons ofícios contra a tortuosa combinação.

As negociações tornam-se então extremamente complicadas. O superintendente Fox, entre os pontos de vista diametralmente contrários dos ministros da Viação e da Fazenda, não sabe que decidir. Ele vem a S. Paulo tentar ouvir o presidente do Estado. Mas, Bernardino de Campos, sem querer reprovar diretamente um projeto já admitido pelo governo federal, evita sobre ele pronunciar-se de qualquer modo. Onde Fox diz — Companhia Paulista, ele responde — contrato da São Paulo Railway... Fox, profundamente perplexo, volta ao Rio a comunicar a Paula Sousa as suas desencontradas impressões. Nesse meio tempo, vem de Londres uma informação que completamente prejudica e anula aquelas pretensões. Rothschild, dada a crescente inquietação suscitada nos meios financeiros da Europa pelos de-

senvolvimentos administrativos da revolução de 15 de novembro, não julgava oportuna qualquer operação de crédito para negócios no Brasil. Tudo caía pela base.

As cartas de Paula Sousa a Bernardino de Campos durante aquele rápido período, extremamente longas e minuciosas, constituem quasi que um diário. Não seria possível, pela extensão — nem talvez mesmo conviesse pelo muito que dizem — trasladá-las para aqui. Vamos entretanto extrair de duas delas, as últimas, alguns trechos que nos parecem amplamente suficientes à extinção de qualquer dúvida.

Nas primeiras destas, datada de 15 de junho, diz o ministro ao presidente:

"Julgava que conseguiria a renovação do contrato da Inglesa com grandes vantagens para nós, pois que obrigavam os ingleses a estabelecer a linha dupla de Santos a Jundiaí dentro de dois anos, a reconstruir a serra de modo a triplicar a sua capacidade, a fazer já o serviço noturno e, o principal, expressamente desistir da pretensão sobre Santos e portos vizinhos. Poderíamos assim construir para Santos quantas estradas quisessemos sem que ela pudesse reclamar. Em compensação, dar-lhe-ia 30 anos de prorrogação de prazo e tarifa móvel sobre certos e determinados gêneros. Mas, eis que veio a célebre lembrança de empréstimo disfarçado sob a aparência de compra da Companhia Paulista por Rothschild, e tudo transtornou..."

Na segunda destas duas cartas, Paula Sousa, já desiludido de poder, como ele mesmo diz, realizar as medidas urgentes para desafogo do comércio e da indústria paulistas, faz apenas alguns comentários finais repassados de amargura, mas onde não deixa de transparecer a sua ardente fé nos destinos do Brasil e na força de recuperação do país perante os erros que iam sendo praticados. Ele acrescenta:

"... reflita o amigo na seguinte contradição evidente — Dizem 'os amigos dessa operação: E' preciso forçar os ingleses, agora que eles estão com o seu prazo a findar; e no entanto querem assim forçá-los a que? A comprar a nossa melhor propriedade. Que são 150 mil contos? Acredito piamente que atravessamos difíceis

José Maria dos SANTOS

(Autor de "A política geral do Brasil")

tempos; mas, dessas dificuldades é que nascem as verdadeiras grandezas, sem elas a população apodreceria no gozo... Essa idéia pessimista do nosso estado financeiro em geral e, particularmente, de São Paulo, é que gerou a chamada salvadora operação da venda da Companhia Paulista aos ingleses. Mas, meu caro amigo, examinemos calmamente essa questão, sem preconceitos e alheios a esse meio de acionistas e diretores de bancos. Que se pretende com essa venda? E' trazer dinheiro para o Estado, dinheiro muito necessário no momento, 150 mil contos que entrariam em circulação, que iriam fomentar indústrias, que iriam saldar compromissos graves etc., etc. Assim ao menos tem-se-me dito, e até mais; que, se não vem já e já esse dinheiro, é a bancarrota do Estado, os bancos não poderão entrar com as quantias que receberam do governo e que, conseqüentemente, desmoraliza do ficaria este e, portanto, até a situação republicana perigava. Tais são os vaticínios pessimistas que aqui ouvi com toda a atenção e com grande máguia e tristeza...

Em tudo isto, não há como descobrir o menor vislumbre do negócio pelo qual o sr. Roberto Macedo acusa o ministro Paula Sousa, pois fica meridianamente demonstrado que:

1.o — No período em que ele ocupou a pasta da Viação, de maneira nenhuma se pensou em encampação da S. Paulo Railway, nem para incorporá-la à Paulista nem para outro qualquer fim;

2.o — Que se tratou, sim, da encampação da Paulista por meio de uma emissão de apólices, para vendê-la em seguida à São Paulo Railway;

3.o — Que a idéia dessa segunda operação não partiu do ministro Paula Sousa, pois foi exatamente ele o único que a ela se opôs no seio do governo;

4.o — Que o esclarecido patriota e grande homem de bem que foi o ministro da Viação de 1893, nunca pensou nem poderia pensar em torcer o interesse público no sentido dos interesses privados dos seus parentes, sendo portanto totalmente inexistente o que, em documento de caráter oficial, chegou o sr. Roberto Macedo a afirmar.

A FESTA DE PIRACICABA

Presidido pelo... da pedra fund

Fez-se coincidir a festa de cultura da 41.ª turma da Escola Ror de Agricultura "Luiz de Piraicicaba, com o lançamento da pedra fundamental do Pavilhão genharia daquele estabelecimento superior de S. Paulo, dessa forma, os dois acontecimentos para, num todo, terem maior significação arte da agricultura. De pugilo de novos agrônomos, a turma da "Luiz de Que inscreve ao já numerosos de orientadores da agricultura; de outro, a de um pavilhão onde os alunos receberão novos conhecimentos ensinamentos se destina, para proveito geral do Estado e da coletividade nacional.

Revestiram-se, por grande brilho as realizadas em Piracicaba, estiveram presentes as autoridades governamentais civis, militares da cidade e de projeção da sociedade de destaque.

Logo pela manhã, a campanha diplomática da turma, em ação do curso.

PLANTIO

Seguiu-se, de acordo com o plano, a plantação de uma frutificação, na Escola de Agricultura e o di-

PRONTO O DECRETO SOBRE TO DAS LAVOURAS ATINGI

SERÃO EXPEDIDAS, AINDA ESTAS AS AGENCIAS DO BANCO

Durante a reunião de quinta-feira Brasileira, resolveu-se fosse enviado telegrama, solicitando fosse posto em as lavouras paulistas, prejudicadas.

Procurado ontem pela "Folha de Sampaio Vidal, presidente daquela er Sousa Mello, diretor da Carteira de Banco do Brasil, que se encontra de comunicou, devidamente autorizado pelo decreto sobre o financiamento, por vouras prejudicadas pela grada se semana, o Banco do Brasil expedir sentido de que iniciem, imediatamente

DECLARAÇÕES DO

A reportagem da "Folha de Sousa Mello, que declarou:

— "Realmente, posso dizer, a zenda, que o decreto prevendo o verem sua capacidade produtiva, deverá ser assinado sem demora. O financiamento será imediato do Brasil, as quais serão in ou consultas".