

Pacote-5  
Nº 4

# Percival Farquhar

Resumo do Programa Percival Farquhar, ao organizar  
o Brasil Railway Company, feito e oferecido por Charles  
A Gauld.

Rio de Janeiro, 1942

Qp

Rio, 1942

doc: 04

RESUMO DO PROGRAMA PERCIVAL FARQUHAR, AO ORGANISAR A BRAZIL

RAILWAY COMPANY

1º - Estabelecer a ligação das estradas de ferro dos quatro Estados do Sul do Brasil, ligando-as simultaneamente ao "interland"; dotar a rede assim constituída de condições técnicas que permitissem a circulação de trens pesados e o transporte económico de grandes tonelagens. As pessimas condições técnicas da rede então existente tornava impraticável um tal programa.

O terreno contíguo à faixa litorânea do Brasil - desde o Estado do Rio Grande do Sul, até o Estado da Baía, é muito acidentado; a penetração das estradas de ferro está forçosamente subordinada à travessia de duas e até três grandes cadeias de montanhas.

Sem exceção alguma, as estradas de ferro então existentes foram todas projetadas pelos divisores (espingões), fugindo sistematicamente dos vales. Com esse procedimento tornou-se fácil reduzir enormemente o custo de construção, mas as estradas resultantes quasi nada valem como instrumentos de transporte. O trecho da E.F. São Paulo-Rio Grande, entre Itararé e Jaguaraíva ilustra esta assertão: 97 kms. de linha, ligando duas localidades que distam apenas 45 kms. entre si; onde, de varios dos seus pontos mais elevados, podem-se ver distintamente 6 linhas de trilhos paralelos, subindo e descendo em fortes rampas e contra-rampas os vales e o dorso das colinas.

2º - Colonizar as regiões cortadas pelas suas redes, criando nelas indústrias altamente produtivas : Grandes serrarias, Matadouros e Packing Houses, fomentando-se simultaneamente o melhoramento do rebanho bovino indígena, com a introdução

de reprodutores puros de outras raças e creando as condições indispensáveis a esse empreendimento. Tinha-se assim em vista estimular a atividade privada a produzir tráfego, demonstrando ao mesmo tempo, na prática, a existência dos recursos naturais, as possibilidades da sua utilização, incentivando o estabelecimento de indústrias análogas, e outras.

Percival Farquhar, como Presidente da Brazil Railway Co., convidou para Diretores da mesma empresa as seguintes personalidades :

a) Sir William Van Horne, então Presidente da Canadian Pacific Railway Co. - estrada de ferro de mais de .... 10.000 milhas, e que fora já plenamente bem sucedida na tentativa de povoar e desenvolver uma vasta região inteiramente desabitada e distante da costa do Atlântico, entre os Grandes Lagos e as Montanhas Rochosas. Foi nessa região, de grande fertilidade, que a Canadian Pacific Railway conseguiu a sua maior expansão. Sir William Van Horne também era a esse tempo Presidente da Cuba Railway Company. Essa linha, construída de sociedade com Percival Farquhar, apresentava problemas idênticos de colonização e desenvolvimento.

b) Minor C. Keith, Vice-presidente e organizador da United Fruit Company, empresa que possuía extensas plantações de bananas em Costa Rica, Guatemala, Panamá e Colômbia, com 1.2000 kms. de estradas de ferro, possuindo portos próprios e 120 vapores para o transporte de frutas a Nova Orleans e Nova York. Minor C. Keith era também Presidente da Guatemala Railway Company (presentemente International Railways of Central America), cuja construção fora levada a cabo por ele, de sociedade com Sir William Van Horne e Percival Farquhar.

c) F. S. Pearson, Vice-presidente da Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Company, empresa em cuja organização

esteve associado a Percival Farquhar. Anteriormente a esse empreendimento, Hanson Brothers, de Montreal, E. S. Bearson e Percival Farquhar haviam adquirido as empresas de tramvias de tração animal da cidade de Havana, cujas linhas foram eletrificadas, convertendo-se então essas empresas na Havana Electric Railway Company.

Com homens desta envergadura e experiência, como Diretores, formou Percival Farquhar a Brazil Railway Company, sendo ele o seu Presidente.

II - ESPRADAS DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE E SOROCABA

Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande : Com o produto de seus títulos emitidos em 1906, a Brazil Railway Co. adquiriu de Roxo Roiz todas as ações desta Estrada de Ferro (excetuadas as ações dos seus diretores). A Companhia gozava da garantia de juros de 30.000\$000, ouro por km., estando já a esse tempo construída, porém em pessimas condições, a linha de Itararé, na divisa do Estado de São Paulo, passando por Jeguariaiva, e estendendo-se até o Porto da União da Vitoria, na divisa entre os Estados do Paraná e Santa Catarina.

A concessão da São Paulo-Rio Grande compreendia mais a construção da linha de Porto da União até às barrancas do Rio Uruguay, na divisa do Rio Grande do Sul, e ainda a linha de Porto da União ao Porto de São Francisco, no Atlântico, e do mesmo Porto da União até à foz do Rio Iguassú, na fronteira com a Rep. do Paraguai. O reconhecimento e os estudos definitivos dessas linhas, praticados pelas administrações anteriores da São Paulo-Rio Grande, procuraram sistematicamente os divisores dos vales, os espiões, acentuando-se os vícios já existentes, isto é, desmedida extensão quilométrica - visando

a garantia de juros, sucessivas rampas e contra-rampas e curvas de raio diminuto, como na linha de Itararé ao Porto da União da Vitoria e nas demais estradas construídas no regimen de garantia de juros.

#### ESTRADA DE FERRO SOROCABA

Esta Estrada de Ferro, construída pelo Governo do Estado de São Paulo, abrangendo o Sul do Estado, oferecia a solução natural à ligação da cidade de S. Paulo à rede do Sul. Estava já projetado e em construção o trecho de Itapetininga a Itararé, completando a ligação com a São Paulo-Rio Grande. Outra linha da mesma rede, projetada pelo vale do Rio Paranapanema, liga a S. Paulo à parte Sul do Estado de Mato Grosso.

A Brazil Railway Co. propôz ao Estado de S. Paulo o arrendamento da Sorocabana por 60 anos. A esse mesmo tempo, a E.F. Noroeste do Brasil e a São Paulo Railway Co. haviam formulado idênticas propostas ao Governo do Estado, parecendo, todavia, que o Governo de então preferiria a proposta da Brazil Railway Co., tendo em consideração o seu programa de desenvolvimento.

A esse mesmo tempo, estava em curso a primeira valorização do café, empreendimento levado a cabo pelo Governo de São Paulo. Mas, ocorreu então o panico financeiro mundial, no decurso da Primavera de 1907, e todos os Bancos dos Estados Unidos cerraram as suas portas. O Estado de S. Paulo possuía então grandes stocks de café armazenados nos portos do Havre e de Hamburgo, apenados como garantia das quantias levantadas e aplicadas à valorização. Os preços do café baixaram vertiginosamente. Os Banqueiros que haviam emprestados sobre os cafés armazenados naqueles portos, pediram a remessa de

margens suplementares afim de poderem enfrentar as baixas sucessivas registradas nas Bolsas do Havre e de Hamburgo. Na falta da remessa desses recursos, declaravam os Banqueiros que seriam forçados a recorrer á venda dos cafés; porém, um tal procedimento agravaria o panico e precipitaria a queda vertical dos preços em todos os mercados de café.

Percival Farquhar achava-se em Londres entre Abril e Maio de 1907, em pleno panico, quando teve conhecimento de um discurso de Lord Balfour, então Presidente da São Paulo Railway Company, dirigido aos seus acionistas e concebido nestes termos: "Ainda que a renda justifique maior distribuição, a Diretoria resolve distribuir somente o dividendo habitual de 12%, visto como os nossos amigos da Sorocabana estão novamente aparecendo em cena, o que torna aconselhável conservar disponíveis as reservas da Companhia." Percival Farquhar, sabedor do que se passava, telegrafou imediatamente a Alexander Mackenzie, então no Rio de Janeiro, pedindo-lhe informasse imediatamente de que maneira estava sendo o assunto encarado pelo Governo de São Paulo. Alexander Mackenzie telegrafou de São Paulo no dia seguinte, informando que "com quanto preferisse a proposta formulada por Percival Farquhar, o Governo tinha declarado ao Superintendente da São Paulo-Railway Co. a disposição de aceitar a sua proposta para o arrendamento da Sorocabana, contanto que a São Paulo Railway Co. pudesse emprestar imediatamente ao Estado de S. Paulo a soma de £ 2.000.000, declarando que esse empréstimo se destinava a margear os cafés depositados nos armazens do Havre e de Hamburgo, evitando-se assim a sua venda precipitada. A São Paulo Railway Co. possuía então reservas em dinheiro superiores à quantia solicitada. O Referido Superintendente havia embarcado no dia anterior em Santos para a Inglaterra, afim de realizar a operação. Ao mes-

mo tempo, Alexander Mackenzie manifestou sua opinião de que, caso pudesse Percival Farquhar fornecer £ 2.000.000, antes da chegada á Europa do Superintendente da São Paulo Railway Co., e ante a premência e a ameaça de se lançar no mercado, a qualquer momento os seus imensos stocks de café acumulados, o Estado aceitaria imediatamente o empréstimo, subordinando a sua aceitação ao arrendamento da E.F. Sorocabana, nas condições anteriormente discutidas.

Percival Farquhar entendeu-se logo a seguir com J. Henry Schroeder & C. de Londres, em consideração as ligações dessa firma com o Brasil, tendo ouvido em resposta que o crédito do Estado de S. Paulo era suficiente para amparar o empréstimo de £ 2.000.000; que o valor potencial da Sorocabana era suficientemente conhecido, mas que o panico então reinante tornava impraticável o oferecimento de qualquer emissão ao público de Londres. Não obstante, propuseram a formação de um sindicato para o fornecimento de £ 2.000.000, destinados á compra de ações da Sorocabana Railway Company, então em organização, retendo esta ultima em seu poder os £ 2.000.000 de debentures a serem emitidos pelos Estado de S. Paulo, ficando então reservada uma comissão de £ 150.000 para Percival Farquhar, ao que este declarou não lhe interessar a operação sob esse aspecto, sendo o seu unico objetivo a inclusão da Sorocabana na rede da Brazil Railway Co. e não o beneficio de uma comissão.

Percival Farquhar partiu na mesma noite para Paris onde, juntamente com Hector Legru, apresentou a situação á Société Générale, ao Banco de Paris et des Pays Bas, e á firma Spitzer & Cie., entidades com as quais já mantinha relações. A Société Générale, que ha anos já se encarregava das emissões das debentures da São Paulo-Rio Grande, sob o regimento da garantia de juros por quilometro já aludida, acolhou com

simpatia a ideia de fortalecer a Brazil Railway Co., já então de posse da referida Estrada de Ferro, mas declarou não poder lançar os £ 2.000.000 de debentures do Estado de São Paulo, se não lhe fosse assegurada a "Côte officielle" na Bolsa de Paris, medida essa que dependia do consentimento do Governo Francez. Esse consentimento, no entanto, foi negado por Caillaux, então Ministro das Finanças, sob a alegação da "imoralidade da valorização do café", opinião essa geralmente desposada nos principais centros financeiros do Mundo. Percival Farquhar sugeriu então que, como o objetivo real da operação por parte da Brazil Railway Co. consistia em obter o arrendamento da Sorocabana, poder-se-ia, com essa finalidade, promover a emissão da quantia em questão por parte da Sorocabana Railway Company, em formação, retendo esta ultima Companhia em seu poder as debentures a serem emitidas pelo Estado de S. Paulo. Este plano foi adotado. Enquanto se processava a organização da Sorocabana Railway Co. e a ultimização de outros detalhes, Percival Farquhar obteve com os Banqueiros Francezes já aludidos um adeantamento ao Estado de S. Paulo de £ 200.000; com a Gáisse Générale des Rapports et des Dépôts, de Bruxelas, £ 100.000; com os Banqueiros da Brazil Railway Co., em Londres, £ 200.000, ficando ao mesmo tempo assegurado ao Estado de S. Paulo o fornecimento, em breve, dos restantes £ 1.500.000.

Um episódio curioso se passou, com relação à emissão de empréstimo de £ 2.000.000 em debentures da Sorocabana Railway Co. :

Os prospectos já estavam aprovados pelos diversos Bancos e já estavam impressos, mas a Société Générale estava com o seu "Calendario" já conjetionado por emissões anteriormente negociadas, encontrando assim dificuldades em poder inserir a emissão da Sorocabana Railway Co., quando na manhã de um sábado, Perci-

val Farquhar recebeu um chamado urgente de Dorizon, então Director da Société Générale, sendo por este informado de que a Société Générale resolvera remeter naquele mesmo dia ás suas filiais em Paris e aos diversos Departamentos em França os prospectos da Sorocabana Railway Co., cedendo a esta a colocação da emissão antes negociada para a Westinghouse Co., de Pittsburgh, companhia essa que fora declarada falida pelos Bancos americanos, na tarde do dia anterior, segundo notícia que acabava de receber. Como já se sabia por notícias telegráficas de todas as filiais da Société Générale que o empréstimo da Westinghouse Co. fora subscrito com sobras pelos seus clientes, naturalmente essa emissão teria de ser anulada, em vista do pedido de falência da Westinghouse; os clientes da Société Générale seriam então aconselhados a reverter a aplicação dos seus capitais para o empréstimo da Sorocabana Railway Company.

Assim se passaram as coisas.

II - A ADMINISTRAÇÃO DA SÃO PAULO-RIO GRANDE E DA SOROCABA-NA. LIGAÇÃO DAS DUAS REDES. CONSTRUÇÃO DAS NOVAS LINHAS DAS SUAS CONCESSÕES. O ESTABELECIMENTO, NAS REGIÕES ATRAVASSADAS, DE INDÚSTRIAS NO INTUITO DE "MOSTRAR O CAMINHO", DEMONSTRANDO-SE NA PRÁTICA A POSSIBILIDADE DE SE ESTABELECEM INDUSTRIAS SIMILARES, E OUTRAS.

Sob a recomendação de Sir William Van Horne, foi entregue a direção geral dos serviços no Brazil a John M. Egan, ex-Diretor Geral da Georgia Central Railroad Co., dos Estados Unidos.

Foi escolhido como Chefe da Locação e Construção das linhas da S. Paulo-Rio Grande p. Eng. B.H. Bryant, que anteriormente empreendera trabalhos muito difíceis na locação e cons-

trução de estradas da rede da Mexico Northwestern Railroad, no Mexico, empreendimento esse levado a bom termo por F. S. Pearson. B.H. Bryant teve como Sub Chefe o Eng. Brasileiro Guilherme de Capanema. As instruções seguidas por Bryant foram subordinadas ao estudo de linhas em condições técnicas capazes de suportar o tráfego econômico de trens pesados. Bryant ultimou esses estudos, fugindo dos "espigões", localizando todo o seu traçado nos vales, acompanhando o Rio do Peixe, em busca de Marcelino Ramos, nas barrancas do Rio Uruguai, e seguindo o Rio Iguassú, no trecho entre União da Vitoria e o Porto de S. Francisco.

As linhas de Porto da União da Vitoria a Marcelino Ramos, pelo vale do Rio do Peixe, e do mesmo ponto ao Porto de S. Francisco, pelo vale do Iguassú, foram construídas em excelentes condições técnicas. Na travessia da Serra, porém, na linha de União da Vitoria a S. Francisco, a administração subsequente, dirigida pelos Franceses, abandonou os estudos de Bryant, pecando irremediavelmente as condições desse ultimo trecho de linha, o que imporá, futuramente, a construção de uma linha inteiramente, nova.

As linhas estudadas e construídas por Bryant elevaram a estenção da rede da S. Paulo-Rio Grande a 2.000 kms. O custo das novas construções foram forçosamente elevados ao dobro do produto das debentures emitidas no regimem da garantia de juros - 30.000\$000, ouro, por km. Constituem, porém, meios de transporte econômico; são aquizações definitivas, e muito terão de contribuir para o futuro desenvolvimento do Brasil. Por outro lado, as demais linhas da S. Paulo-Rio Grande, construídas pelas administrações precedentes, visando principalmente os maiores proveitos na construção, em si, não tem valor como instrumentos de transporte econômico e envolvem excesso

relatorio, se manifesta definitivamente contrario á colonização em larga escala, por meio de pequenas glebas, constatando os seguintes fatos relacionados com as terras que examinou :

1º A falta de calcareos e nitratos;

2º Derrubadas as florestas, as terras produzem boas colheitas inicialmente, depauperam-se, porém, gradativa e rapidamente, o que leva o colono a abandonar as suas posses em busca de outro trato de floresta a derrubar;

3º - A necessidade imperiosa do emprego de fertilizantes, sendo recomendado o uso do esterco produzido pelos animais estabulados, como capaz de produzir efeitos magicos no aumento das colheitas e na permanencia da fertilidade das terras;

4º - Consequentemente, sugeriu a conveniencia de se estabelecerem inicialmente grandes fazendas, em vez de pequenos lotes, cedidos aos colonos.

Mais tarde, Percival Farquhar solicitou a vinda ao Brazil de Leigh Hunt, fundador da Escola Agricola de Estado de Iowa, (E.U.) a mais bem reputada dos Estados Unidos, e organizador da Sudan Plantations Company, destinada ao cultivo do algodão. Sem ter tido conhecimento do relatorio do Prof. Niccoli, Leigh Hunt chegou a conclusões identicas.

c) - BRAZIL LAND, CATTLE AND PACKING COMPANY

Esta Companhia, por intermedio dos Banqueiros Speyer & Comp., de Londres, emitiu £ 2.000.000 em debentures conver-siveis em ações ordinarias. Com o produto dessa emissão, recebido pela Brazil Land, Cattle & Packing Co., em troca de debentures de sua emissão, foram adquiridos 2.800.000 hectares de pastagens situadas em Arapuá e Vacaria, no Estado de Mato Grosso, na bacia do Rio Paranaí, em Descalvados, no Alto Pa-

siva quilometragem, multiplicidade de pontes, rampas e contra-rampas e curvas de raio demasiado apertado; significam, em suma, esbanjamento dos dinheiros públicos. A simples vista passageira por essas linhas, ainda que por leigos na matéria, levará a constatar a exatidão do asserto. Os trens internacionais, recentemente organizados, entre S. Paulo e Montevidéu, em consequência da falta de vapores, levará o público a este mesma conclusão.

A construção das linhas do Rio do Peixe e do Rio Iguassú foi executada pelos Engs. Brazileiros Tebyriçá e Castro Lopes, até o advento dos Francezes, Saldenha e outros, que vivamente se interessaram pelos trabalhos a seu cargo, por sentirem que estavam executando planos subordinados a condições técnicas económicas, e contribuindo eficazmente para o desenvolvimento e progresso do seu país.

III - EMPRESAS SUBSIDIARIAS, ORGANIZADAS COM O PROPOSITO DE FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO DAS REGIÕES ATRAVESADAS PELAS SUAS LINHAS E, QUE TODAS FORAM INCORPORADAS COM CAPITAIS FORNECIDOS PELA BRAZIL RAILWAY COMPANY.

a) SOUTHERN BRAZIL LUMBER COMPANY.

Esta Companhia adquiriu uma grande área de 220.000 hectares de terras cobertas de florestas de pinheiros (Araucaria bras.), nas proximidades de Tres Barres, na linha do Rio Iguassú, da S. Paulo-Rio Grande, entre União da Vitoria e o Porto de S. Francisco e as terras da Morungava, perto de Jaguariahyva, na mesma Estrada. Foi ali construída uma grande serraria moderna, de fabricação Norte-americana, com capacidade para 10.000 a 12.000 metros cúbicos por mês de pranchas e vigas, e uma instalação de estufas secadoras, para corrigir o

excesso de humidade contida no pinho dessa região. A madeira, assim tratada, obteve boa colocação nos mercados internos e na Rep. Argentina.

A montagem dessa grande Serraria e a exploração das florestas foi entregue a Hiram Smith, especialista de reconhecida competência, e que pouco tempo antes instalara serviços similares por conta da Northwestern Railroad Co., empresa da qual era Presidente F. S. Pearson, socio de Percival Farquhar.

b) SOUTHERN BRAZIL COLONIZATION COMPANY.

Esta Companhia estabeleceu, com imigrantes Poloneses, diversas colônias à margem das linhas da S. Paulo-Rio Grande, entre União da Vitoria e Marcelino Ramos. Por indicação de Sir William Van Horne, foi incumbido desse serviço o Sr. Cole, profissional que já obtivera grandes sucessos como chefe dos serviços de colonização da Canadian Pacific Railroad Company.

A Brazil Railway Co. planejou a imigração em larga escala, visando especialmente os elementos Italianos. Havia já centenas de milhares de pessoas dessa procedência trabalhando nas fazendas de café, nas indústrias manufatureiras e no comércio de S. Paulo. Era conhecido o anseio desses imigrantes por se tornarem proprietários das suas terras, circunstância que, do ponto de vista do interesse público, os tornava grandemente interessantes.

Na concessão da E.F.S. Paulo-Rio Grande estava incluída uma larga faixa de terras devolutas para cada lado do eixo de suas linhas, terras essas que se achavam sob a jurisdição dos Estados, mas sujeitas a um reajuste, em vista da prioridade de direitos em benefício da S. Paulo-Rio Grande.

Baseando-se nas experiências tão bem sucedidas, de colonização, por parte da Canadian Pacific Railway Company, e outras empresas, ficou resolvido o seguinte :

1º - Que os colonos, com os seus proprios recursos, ou provenientes dos seus Governos, ou outros quaisquer, pagassem o seu transporte até ás colonias;

2º - Que a Companhia demarcaria os lotes cedidos, fornecendo sementes e utensilios agrarios, etc., o que tudo deveria ser indenizado pelos colonos, com o produto de suas colheitas, dentro de determinado (período de tempo) numero de anos, fornecendo a Companhia mais aos colonos a orientação técnica.

3º - Que a Companhia crearia mercados para os produtos entregues nas estações das suas linhas ferreas.

Primordialmente, tratou-se de facilitar os pagamentos aos colonos, sem lhes fazer dadiwas, o que a experiência tem demonstrado contribuir para que o colono perca o espirito de iniciativas e o senso da responsabilidade.

O Governo Italiano foi consultado sobre este programa, por intermedio da Banca Comerciale Italiana, de Milão, a pedido da sua filial em S. Paulo - o Banco Francez-Italiano para a America do Sul, e expressou o seu acordo.

Foi resolvido que se mandaria vir ao Brasil, a expensas conjuntamente da Brazil Railway Co. e da Banca Comercial, o mais eminente agronomo Italiano, o Prof. Niccoli, afim de examinar as terras a serem colonizadas, analisá-las sob o aspecto agronomico, estudar os produtos e o clima, relatando depois sobre a forma de melhor se conduzir a operação da colonização em larga escala, tendo-se em vista a conveniencia de se tornarem os colonos, ultteriormente, proprietarios das terras de seu cultivo.

O Prof. Niccoli esteve no Brazil para examinar as terras dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e desincumbiu-se da missão que lhe fora confiada. No seu

Paraguai; as terras da Fazenda Paracatu, em Minas Gerais, e foi ainda construído a "Packing House", em Osasco, nas proximidades de São Paulo, etc.

Foi designado como chefe desse empreendimento Murdo Mackenzie, então Presidente da Cattle Breeders Association, dos Estados Unidos, e também Gerente da "Matador Cattle Company", no Estado do Texas, empresa que desempenhou o grande papel de transformar os rebanhos nativos daquela região - gado magro, de longos cornos, em grandes rebanhos de "Durhams" e "Herefords", com duas ou três vezes mais de peso útil por cabeça.

Murdo Mackenzie trouxe para o Brasil, entre outros especialistas, o sr. Burr, encarregado de orientar a misturação e o refinamento do gado nativo.

Esta mesma Companhia, associada em partes iguais à Sulzberger Sons, & Company, (Packing Houses estabelecidos em Chicago e New York) construiu um moderno Packing House (Matadouros Frigoríficos) em Osasco, nas proximidades da cidade de São Paulo, destinado a suprir o consumo interno e a exportar carne congelada.

Os criadores e engordadores de São Paulo, Sul de Mato Grosso e Paraná foram notificados de que a Companhia pagaria maior preço por quilo pelo gado de maior peso, o que sómente se poderia obter com o melhoramento dos rebanhos existentes, mediante a introdução de reprodutores de puro sangue Durhams e Herefords, o melhoramento das pastagens e outros procedimentos, tal como se procedeu no Texas e na Rep. Argentina.

A construção do Frigorífico de Osasco foi levada a bom termo até final pelo Sr. Patton, experimentado especialista das Packing Houses de Sulzberger Sons & C. de Chicago. O Sr. Patton permaneceu no Brasil até entregar esse Frigorífico à exploração corrente e plenamente bem sucedida presentemente.

convertido no "Frigorífico Wilson do Brasil".

Foram feitas experiências com as gramíneas nativas "Jaraguá" e "gordura" verificando-se o seu valor nutritivo e a sua superioridade sobre os campos nativos, prestando-se ambas, tanto para a criação como para a engorda. Instalaram-se banheiros para dar combate aos carapatos e aos bernes, providências que se tornam indispensáveis aqui para que se possa melhorar os rebanhos.

O Frigorífico de Osasco, à margem da E.F. Sorocabana, tinha pela frente a faixa de domínio da São Paulo Railway, de 1m,60 de bitola. Tornava-se necessário que a Sorocabana obtivesse o consentimento dessa Estrada para o assentamento de um terceiro trilho na sua linha, afim de poder circular com os seus carros frigoríficos até o Porto de Santos, sem baldeações, - condição imperiosa para o transporte de carnes congeladas destinadas à exportação. O tempo e o esforço que se tornou necessário para obter esse permissão foi quasi incebivel.

A atitude assumida pela São Paulo Railway foi atribuída ao fato de não pretender ela intensificar o seu tráfego, na bitola de 1m,60, em conexão com o Frigorífico de Osasco, pois que isso lhe importaria na necessidade de adquirir material rodante adicional, obrigando-a ainda a enfrentar os problemas decorrentes da necessidade da entrega a tempo, da carne congelada a bordo dos vapores frigoríficos.

A S. Paulo Railway, nos termos da concessão de que gozava, obteve sempre rendas superiores a 12% distribuível; não tinha, pois, interesse algum em intensificar o seu tráfego. Tornou-se necessário que Percival Farquhar pedisse a interferência dos Banqueiros da S. Paulo Railway, os Rothschilds, para que o assunto fosse resolvido a tempo de entrar o Frigo-

rífico em funcionamento.

Até que se estabelecesse o Frigorífico de Osasco, os "packers" de Chicago eram de opinião que o gado Brazileiro não se prestava à indústria da carne congelada para exportação, de forma a justificar o estabelecimento de Packing Houses no Brasil, e declararam que as pastagens nativas do Sul do Brasil não se prestavam à produção de carne exportável. Mas, o fato é que, depois que o Frigorífico de Osasco entrou em funcionamento, a Companhia Swift, de Chicago construiu Frigoríficos no Estado do Rio Grande, e a Companhia Armour, também de Chicago, construiu um outro em São Paulo, realizando assim, ambas, uma das finalidades da Brazil Land, Cattle & Packing Houses Company, e que consistia em abrir aos outros o caminho, demonstrando as possibilidades do desenvolvimento do Sul do Brasil.

IV - CIE. AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER DU BRESIL,  
3.000 KMS. DE LINHAS FERREAS NO ESTADO DO RIO GRAN-  
DE DO SUL.

O controle desta rede foi obtido pelos Banqueiros Stallaerts e Lowenstein, de Bruxelas, mediante recursos fornecidos pela Brazil Railway Co. Maurice Despret, advogado do Rei Leopoldo, foi o jurisconsulto de Percival Farquhar nessas negociações. Depois de obtido o controle da Cie. Auxiliaire, foram estabelecidas relações amistosas com Philipson & Cie. que continuaram como Banqueiros da referida Companhia.

A direção da exploração da rede da Auxiliaire foi entregue pela Brazil Railway Co. a , engenheiro de grande experiência, ex Superintendente de uma das ré-

des de Estradas de Ferro do Sul dos Estados Unidos. Foi seu assistente encarregado da rede do Rio Grande do Sul o engenheiro Henry Leigh Hunt.

#### V - PORTO E BARRA DO RIO GRANDE DO SUL

Em 1907, Elmer L. Corthell, eminent engenheiro que já se distinguiu, em companhia do Ing. Gads, nas obras de construção dos "jetties" (quebra-mares) na foz do Rio Mississipe, depois de estudar o local, elaborou um plano e negocia com o Governo Brazileiro um contrato para a execução das obras destinadas a abrir a Barra do Rio Grande e construir as obras do respectivo Porto. Era essa a única saída para o mar, dessa parte do Rio Grande do Sul, e nela se achavam as suas cidades principais, por onde circulava toda a economia daquele Estado. Corthell estava fiado em promessas de apoio financeiro por parte de Mr. Kobush, Presidente da St. Louis Car Company, de St. Louis, Estados Unidos, apoio esse que falhou, voltando-se então Corthell para Percival Farquhar, convidando-o a tomar a si a execução do seu projeto.

Percival Farquhar obteve da Banque de Paris et des Pays Bas e da Société Générale, de Paris uma emissão de ..... 100.000.000 de frs. em debentures, organizando-se então a Cie. du Port de Rio Grande do Sul, com o fim de executar as citadas obras. Foi negociado o contrato para a construção com a firma de Londres S. Pearson & Son, baseando-se nos planos de Corthell de dois quebra-mares destinados a concentrar a força da correnteza dos mares nos limites do canal de acesso à Barra, afim de manter-se uma profundidade constante, tal como se procedera nas obras anteriormente executadas por Gads e Corthell, no Delta do Rio Mississipe. Foram escolhidos S. Pearson & Son, tendo-se em consideração a grande experiência dessas, firma na execução de trabalhos da mesma natureza.

O plano de Corthell previa o estabelecimento na locação dos molhes suportando via ferrea permitindo o assentamento do encrocamento em camadas sucessivas e sobre-postas uniformemente em toda a extensão, até atravessar a Barra, de forma a evitar a excavação do fundo do mar, produzido pelas marés, efeito esse que se produziria à medida que o serviço avangasse, caso se adotasse o processo de levantar os molhes na altura definitiva, desde o inicio. Era opinião de Corthell que, depois de levantados os molhes, conforme seu metodo, essa excavação só se produziria nas extremidades, mas então, sem inconveniente algum e sim com vantagem, opinião esta confirmada pela experiência das suas obras anteriores. S. Pearson & Son aceitaram os planos de Corthell na sua inteireza.

Achava-se pronto o contrato para ser assinado, quando o Banco de Paris et Pays Bas exigiu uma garantia por parte dos contratantes construtores de que o canal se manteria em profundidade, independente de dragagem, por um tempo determinado. Não obstante exprimirem a opinião de que a profundidade exigida se manteria, S. Pearson & Son se recusaram a oferecer a garantia exigida.

Ao mesmo tempo, os construtores Francezes Daydé et Pillet concordaram em oferecer a garantia, sob a condição, porém, de serem adotados os seus métodos de execução, e que consistiam em se levantarem os molhes, desde o inicio, na altura definitiva, avançando a sua execução progressivamente por meio de guindastes "Titans" caminhando sobre trilhos assentados sobre os mesmos molhes. Daydé et Pillet insistiram pela nomeação de um Eng. Chefe, Francez, para dirigir as obras. Afim de que se pudesse ultimar a emissão de debentures e atacar as obras essa condição foi aceita, sendo nomeado o Eng. Chefe das Obras do Canal de Suez, Edouard Quellenec, como Eng. Chefe da

Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul. Deste modo, os planos para a abertura da Barra, extensão dos molhes, etc. planejados por Corthell, foram mantidos, porém os métodos de execução, que constituíram um fator essencial para o custo da obra, foram grandemente alterados.

Essa alteração do método da execução de Corthell teve como consequência prática a supressão da sua direção como Engenheiro, - mudança deveras infeliz, e cujas consequências não tardaram a se manifestar, como ficou demonstrado com o excessivo custo das obras, pagas pela cubagem de pedra empregada no levantamento dos molhes. A correnteza das marés, trabalhando constantemente o fundo do mar nas extremidades dos molhes em construção aumentava consideravelmente a profundidade do leito, à medida que o serviço avançava, resultando disso a necessidade de uma cubagem substancialmente maior de pedra, e daí o desmedido aumento do custo.

O Eng. Brazileiro Lavandeyra, construtor do Porto de Manaus, foi convidado a estudar o assunto e a propor um remédio para a situação. Por conta da Companhia e fóra de contrato com os contratistas franceses, Lavandeyra adotou o plano de depositar uma camada de rocha britada por meio de lanchas e rebocadores adiante das extremidades dos molhes em construção, a fim de impedir a escavação progressiva do fundo nas extremidades dos molhes, à medida que estes avançem, pelas correntezas do mar. O trabalho foi difícil de realizar por causa do mar agitado dessa região, tendo o Lavandeyra de ficar sempre pessoalmente em frente dos serviços. Assim foram substancialmente reduzidos os prejuízos ocasionados a Companhia pelo método adotado pelos Contratistas.

As obras do Porto do Rio Grande do Sul foram um pleno sucesso para o fim em vista, de se manter uma profundi-

dade constantes, tal como fora previsto. Abriu-se assim o acesso ao Rio Grande do Sul a qualquer vapor transatlântico em serviço nos portos da América do Sul. Foi esse um acontecimento de grande significação no desenvolvimento do comércio e da produção daquele Estado e da rede ferroviária da Brazil Railway Company.

VI - COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, 1.500 kms.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, 2.000 kms.

As linhas destas duas Companhias se estendem desde Jundiaí, ponto terminal da linha de 140 kms. da São Paulo Railway Co. e penetram nas zonas produtoras de café do Estado de S. Paulo. Foram construídas por iniciativa e com o capital dos fazendeiros de café, quando a São Paulo Railway Co. demonstrou a intenção de não estender a sua linha na direção dessas zonas. A administração dessas Estradas de Ferro é exclusivamente conduzida por Brasileiros, e todas elas demonstraram um record constante de boas rendas, até o advento da Grande Guerra.

Todo o tráfego de café do Estado de S. Paulo se origina nas regiões tributárias das três Estradas de Ferro; Paulista, Mogiana e Sorocabana; esta última menos contemplada, mas de desenvolvimento mais rápido que as outras.

A Brazil Railway Co. obteve o controle das ações da Companhia Paulista e da Mogiana, por meio de uma emissão levada a cabo pela Banque de Paris et des Pays Bas e a Société Générale, de Paris, de 86.500.000 francos ouro em debentures garantidas pelas ações das duas empresas. Esta operação da compra do controle referido foi concluída por Frank G. Egan, então Superintendente da Brazil Railway Co. em S. Paulo, em lugar de seu pai, John M. Egan. Foi ultimada a operação com o concurso do Banco Francez-Italiano para a América do Sul, e de inteiro a -

cordo e em harmonia com os habeis administradores das duas Companhias, responsáveis pelo sucesso de ambas, e que continuaram a exercer as mesmas funções em que se achavam.

A Brazil Railway Co. nomeou seu representante especial junto ao Conselho de Administração da Paulista, o Eng. Brasileiro Luiz T. A. Pereira.

As três Estradas de Ferro - Paulista, Mogiana e Sorocabana, passaram a constituir uma rede ferroviária muito importante; como um prolongamento delas - exercendo a função de alimentadora, achava-se a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, entendendo-se do limite extremo da Sorocabana, em Bauru, pelo Sul do Estado de Mato Grosso.

De posse do controle de todas as fontes de tráfego do Estado de S. Paulo, e detendo a Sorocabana a concessão para construir a linha de Mayrinck até Santos, a posição da Brazil Railway Co. assumiu um aspecto de independência tal que se tornou possível entrar em negociações com a São Paulo Railway Company.

A Brazil Railway Co. não podia consentir que o seu programa de desenvolvimento da produção do interland do Brasil, através do Estado de Mato Grosso, - até a penetração na Bolivia e os seus Campos Petrolíferos, ficasse subordinada à política profundamente letárgica da São Paulo Railway Co. a que se alude anteriormente, ao examinar a necessidade de permissão para estender um terceiro trilho, até o Frigorífico de Usas - co, para o transporte de carnes congeladas. Uma tal inação não poderia convir ao Estado e ao público.

VIDE ATÉ RIVERA NA FRONTEIRA COM O RIO GRANDE DO SUL, E  
DIVERSOS RÉIS NO INTERIOR DA URGUAI REPÚBLICA.

A rede da Brazil Railway já atingira Livramento, de frente a Rivera. Afim de estabelecer comunicações com Montevidéu e o Rio da Prata, a Brazil Railway Co. adquiriu o controle da Uruguay Central Railway. O Dr. Gabriel Terra, de Montevidéu, foi o (representante) jurisconsulto da Brazil Railway Co. nessa operação. O então Superintendente da Uruguay Central Railway, - Boyne, foi convidado a continuar na superintendencia dessa Estrada de Ferro. Foram então feitos os estudos para a construção de uma nova linha da Uruguay Central Railway., de Montevidéu a Rio Branco, na fronteira com o Brazil.

VIII - ANTOFAGASTA RAILWAY COMPANY.

Hista Estrada de Ferro estende suas linhas nas regiões salitreiras e dos minérios de cobre (Chuquicamata), até as ligarem em Oruro com a rede da Bolivia Railway Company, controlada por Speyer & Company e o National City Bank of New York, e à esse tempo controlada pela Antofogasta Railway Co. A Bolivia Railway Co. cujas linhas se estendiam até La Paz e Cochabamba, detinha a concessão para prolongá-las até Santa Cruz, onde se acham os Campos Petrolíferos da Bolivia.

A Brazil Railway Co. adquiriu o controle da Antofogasta Railway Co. mediante a emissão de suas obrigações 4 1/2% em libras pelos Banqueiros J. Henry Schroeder & Co. e Speyer & Brothers, de Londres.

Antes da aquisição da Bolivia Railway pela Antofogasta Railway Co. - James Stillman, então Presidente do National City Bank de New York, e que com seus sócios da Standard Oil Co. erguera esse Banco a uma posição sem igual nos Estados Unidos, naquela época, - fez examinar a bacia petrolífera de San-

ta Cruz, ao Sul e além de Lagunila, bem como na parte Norte daquela região. Percival Farquhar foi informado por Stillman dos resultados dessas investigações, declarando que aquela bacia era uma das mais importantes do Mundo, em quantidade e em qualidade, de óleo.

Consequentemente, a Brazil Railway Co. organizou a Bolivia Development Company, sendo encarregados de praticar perfurações nas imediações de Lagunila os peritos Ingleses que abriram os Campos Petrolíferos de Maikop, na Russia, sendo-lhes fornecidas máquinas e perfuradores etc. para esse fim. O Governo Boliviano concedeu à Bolivia Development Co. uma grande área de terras, com o direito sobre o petróleo que fosse ali encontrado.

Sobrevindo a Grande Guerra, esses trabalhos foram interrompidos. Depois de terminada a Guerra, o Governo Boliviano concedeu as mesmas terras à Standard Oil Company, que explorou o solo intensamente, confirmando em diversos poços a existência de petróleo em quantidade e qualidade como antes fora previsto. Na ausência de transportes, foram esses poços fechados e conservados como reservas. Posteriormente, o Governo Boliviano, não concordando com esse procedimento, tomou a si os poços de petróleo e negociou com o Governo Brasileiro a construção da Estrada de Ferro de Corumbá a Santa Cruz, para o transporte do petróleo até os mercados do Brasil e do estrangeiro.

#### IX - MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY COMPANY - 365 kms.

Nesta linha se estende desde Porto Velho, no Rio Madeira, contorna 18 cachoeiras do mesmo Rio, até atingir Guajará-Mirim, no Rio Guaporé.

Foi feita pelo Tratado de Petropolis, conduzido pelo

Barão do Rio Branco, foi o território do Acre incorporado ao Brasil, obrigando-se o seu Governo a construir a Madeira-Mamoré, com o objetivo de abrir uma saída às regiões da parte Norte do território Boliviano, cortadas pelos Rios Abuná, Beni, Mamoré e Guaporé. O Governo Brasileiro contratou a construção dessa linha e o seu arrendamento com o Eng. Joaquim Catrambi, que por sua vez transferiu o contrato a Percival Farquhar.

Percival Farquhar organizou então a Madeira-Mamoré Railway Co. transferindo a essa Companhia o contrato com o Governo Brasileiro. A Brazil Railway Co. e a Port of Pará se associaram em partes iguais para a execução desse empreendimento.

Naquela época a exportação da borracha do Amazonas atingia de 40 a 60.000 toneladas por ano, com um valor que representava 75% da exportação global do café. Houve então um grande acréscimo na importação do Brasil, acréscimo que era coberto com o produto da exportação da borracha. A produção total da borracha, procedente das Plantações do Oriente, na mesma época, não excedia de 1.500 toneladas anualmente.

A melhor borracha e o melhor rendimento por arvore se encontrava no Acre e na região contígua, no território Boliviano, cortado pelos Rios Abuná, Beni e Mamoré. Havia um tráfego intenso de borracha a ser exportada e de produtos outros importados à custa do câmbio assim produzido. Intenseificava-se assim o transito pelo Rio Madeira, com a necessidade forçada de varar as suas 18 cachoeiras, com perdas calculadas para viagens redondas de 20 a 25% de pessoal cujas vidas eram sacrificadas e de mercadorias perdidas, tais eram os perigos a vencer - de um lado a travessia perigosa das cachoeiras; de outro a malária, extremamente perniciosa nas suas visinhancas.

A tarefa para construir essa Estrada de Ferro era reconhecidamente difícil e perigosa. O Col. Church, primeiro concessionário do Governo Boliviano, há 50 anos, teve de abandonar a tentativa de construí-la, tais eram as condições de insalubridade da região. O Col. Collins, membro da Expedição Church, escreveu um livro em que narra dramaticamente as vicissitudes por que teve de passar a expedição Church : History of an Ill-Fated Expedition.

Os Banqueiros de Londres, os Bischoffshein, que emitiram as debentures com cujo produto era financiada a empreza de Church, haviam depositado no Banco de Inglaterra o produto da emissão. Um dos portadores dessas debentures, ao ter notícia da insalubridade da região atravessada pela Estrada de Ferro, recorreu aos Tribunais, alegando ser impraticável a construção de uma tal Estrada e reclamando a devolução do capital que havia subscrito. Depois de transitar por todos os Tribunais Inglezes, a questão foi submetida á "House of Lords"; tribunal de ultima instância, que decidiu pela devolução aos debenturistas de todo o capital subscrito, visto como se tornara evidente que construção de uma tal Estrada de Ferro não poderia ser levada a cabo, quaisquer que fossem os sacrifícios de vidas e de capitais.

Logo após a assinatura do Tratado de Petropolis, o Governo Brasileiro designou Engenheiros para estudar o traçado da linha ao longo da parte encachoeirada do Rio Madeira. As turmas de Engenheiros foram tão severamente desfalcadas pela morte dos seus componentes que os sobreviventes regressaram, sem que se conseguisse ultimar o estudo do traçado.

Em consequencia do que já se passara anteriormente da péssima reputação da região, Percival Farquhar não encon-

trou facilidades para levantar em Londres o dinheiro necessário às obras de construção. A emissão de £ 2.000.000 da Madeira-Mamoré Railway Company, com a garantia da Brazil Railway Company, ficou a cargo do Bank of Scotland, depois de "underwritten" (garantida) por clientes de Kitcat & Aitken, corretores. O Scotland Bank adiantou imediatamente a soma de £ 200.000 para o inicio da construção, sem esperar pela emissão e o "underwriting" das lebentures.

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré só pôde ser levada a cabo e entregue ao tráfego, graças à inteligencia, à experiência, aos ingentes esforços e aos inauditos sacrifícios suportados pelos seus Engenheiros, pela firma dos Construtores e do seu pessoal dos chefes dos seus Serviços de Saúde.

Percival Farquhar confiou a construção da Madeira-Mamoré a R. H. May, A. B. Jekyll e John Randolph. Eram pessoas altamente recomendáveis pelas suas experiências anteriores na construção da parte tropical e pantanosa da Guatemala Railway Co., onde foram perdidas as vidas de 2.000 obreiros na construção dos primeiros 100 Kms.; e mais tarde, na construção da Divisão Central da Cuba Railway. Percival Farquhar teve ocasião de conhecer com antecedência e pessoalmente os empreendimentos, a capacidade e o alto valor moral desses homens.

O principal motivo de sucesso nesse empreendimento residiu na possibilidade de um Serviço Sanitário apto a combater a insalubridade da região. Essa difícil tarefa foi confiada ao Dr. Carl Lovelace, que organizou e dirigiu todos esses serviços e permaneceu no local até a conclusão dos trabalhos. Foram construídos grandes hospitais, foi instituído o regimen obrigatorio do quinino, a cessação de qualquer atividade depois do crepusculo da tarde, etc. Na construção do Canal do Panamá, levava a bom termo pelo proprio Governo dos Estados Unidos, não

houve melhor organização sanitária.

Geraldo Rocha era o Ing. Fiscal da Madeira-Mamoré. Houve entre ele e os funcionários da Companhia muitos choques de opinião, o que grandemente dificultou o andamento das obras, e essas dificuldades não puderam ser removidas por qualquer ordem de argumentos, ou influências, ou medidas quaisquer. Finalmente, porém, certificando-se Geraldo Rocha da inteireza e da eficiência na condução dos serviços por parte da firma construtora, Departamento de Saúde, conduzido por Carl Lovelace, etc. Geraldo Rocha espontaneamente modificou a sua atitude, e deu o seu apoio franco ao andamento dos serviços, circunstância que denota coragem moral de sua parte, em vista do teor dos seus relatórios anteriores.

Tempos depois de concluída a construção da Madeira-Mamoré, achando-se ausente na Europa Carlos Sampaio, Percival Farquhar convidou Geraldo Rocha a assumir o cargo de representante junto ao Governo das diversas Companhias controladas pela Brazil Railway Co.

X - ESTABELECIMENTO DOS TIPOS E MODELOS DE LOCOMOTIVAS E VAGÕES, FREIOS E ENGATES ETC. PARA TODA A REDE DA BRAZIL RAILWAY COMPANY.

Cada uma das Estradas compreendidas na rede da Brasil Railway empregava nos seus serviços meia duzia de tipos diversos de locomotivas, vagões, freios, engates etc. procedentes de vários países, da Europa ou dos Estados Unidos. O resultado era a exigência de uma enorme multiplicidade de peças sobressalentes e de recímbio, resultando isso numa enorme complexidade de manobra e tornando impraticável o tráfego mutuo com as linhas das demais Companhias. Percival Farquhar ordenou que a uniformização de todos os tipos fosse entregue ao estudo de R.

W. Hunt & Co. firma de renome universal, a qual enviou seus Engs. ao Brasil para estudar o assunto.

XI - A Brazil Railway Company adquiriu o controle da Cie. do Porto do Rio de Janeiro, beneficiaria do contrato de arrendamento desse Porto. Foram construídos na área do respectivo cais os Armazens Frigoríficos modernos, os quais foram postos em serviço por João Augusto Prestes, grande industrial dotado de experiência nesse ramo, quando ligado à Cia. Frigoríficos Santa Luzia.

XI - RAZÕES QUE MOTIVARAM A INTERRUPÇÃO DO PROGRAMA DA BRAZIL RAILWAY COMPANY :

A Guerra Balcanica de 1912 destruiu o poder financeiro dos mercados Europeus. Foi a precursora e imediata ocasionadora da Grande Guerra de 1914. Ao estalar esse conflito, cessaram subitamente as emissões públicas por parte dos Banqueiros, impossibilitando a continuidade do programa da Brazil Railway Company. O seu controle passou às mãos de Europeus, pessoas sem outro objetivo que não o de rehaver as suas inversões de capital.

Depois de 4 anos de Guerra, dois fatores inflexíveis, de premente importância tornaram impossível o reinício do programa anteriormente traçado e desenvolvido, e isto mesmo que não se levasse em conta o fato de ter passado o controle dos seus negócios às mãos dos Europeus:

XII - Alterações produzidas nas Bolsas Europeias e dos Estados Unidos, relacionadas com o crédito dos títulos das Estradas de Ferro, em geral. Anteriormente à Guerra, eram esses títulos os que maior garantia de renda ofereciam; eram mesmo preferidos pelas Companhias de Seguros, e pelas Caixas Económicas, principalmente. Mas perderem essa posição em consequência

da queda das rendas líquidas de todas as empresas ferroviárias em todo o Mundo, queda essa que se processou progressivamente, até que as rendas de quasi todos as Estradas desapareceram por completo, em face, em parte, da concorrência de automóveis e caminhões, que trafegavam em vias excelentes, construídas e mantidas gratuitamente pelos Estados, além de outras razões;

2º - A queda do valor do milreis, o que tornava impossível qualquer remuneração ao capital invertido.

Mas, do ponto de vista da economia do Brasil, as obras da BRAZIL RAILWAY COMPANY ficaram no paiz, em proveito do seu desenvolvimento. O caminho foi tracado; o Governo poderá retomá-lo com vantagem, para bem do publico.

- - -