

ingleses e constituirá a São Paulo Railway. Os investimentos britânicos mostram como o Brasil representava uma das primeiras vítimas do imperialismo, ainda dando os passos iniciais, mas já implacável nos seus métodos.

Eles podem ser aferidos pelo exame do caso concreto da São Paulo Railway, por isso convém situá-lo, a breves traços. Ao iniciar-se a segunda metade do século XIX, a exportação de café crescera extraordinariamente, convergindo as cargas para S. Paulo, vindas das diversas áreas produtoras, e daí sendo carreadas para Santos, onde eram embarcadas para o exterior. São Paulo era, assim, a maior praça comercial e o maior centro de atração dos transportes terrestres, e Santos o maior porto exportador do país. Tornava-se imperioso substituir o transporte das cargas em lombo de burro por uma ferrovia. Mauá obteve a concessão para construir tal ferrovia. Mandou fazer os estudos, incorporou capitais e iniciou a construção. A obra, porém, excedeu às suas possibilidades. Foi em vão que colocou o problema diante das autoridades centrais. Para estas, o brasileiro Mauá podia e até devia investir com todos os riscos. Mas não os estrangeiros. A companhia inglesa que substituiu Mauá, deu todas as garantias, as mais onerosas e completas que algum governo jamais concedeu a alguma empresa: a de juros nunca inferiores a 6% do capital investido, ao ano, taxa alta para a época; exploração pelo prazo de 90 anos; monopólio assegurado pela reserva de faixa lateral de 45 quilômetros, na qual ficava proibida a construção de qualquer outra ferrovia. Assim, o imperialismo ficava com o direito de explorar, sem risco algum, por um século e em regime de monopólio, o transporte do principal produto de exportação entre a maior praça comercial e o maior porto nacional.⁴² A falência de Mauá, reflexo das crises cíclicas do capitalismo, em 1857 e em 1864, e a transferência ao Brasil de seus efeitos, denunciava o caráter atrasado da estrutura econômica do país, sua dependência do imperialismo.

Na segunda metade do século XIX, a economia brasileira assinala mudanças significativas, particularmente marcadas no início e no fim desse período: no início, pela extinção do tráfico negreiro, pela tarifa alfandegária nova, liberta até certo ponto da pressão inglesa configurada em acordos ligados ao processo

⁴² "E ainda há quem diga que essa estrada foi construída com capitais ingleses!", dirá a filha de Mauá, em depoimento tomado muitos anos depois. José Carlos de Macedo Soares afirmaria, no mesmo sentido: "A *São Paulo Railway*, em sua origem, só teve de inglesa o nome". Não apenas o nome, convém acrescentar, mas também, e principalmente, os lucros.