

Paul Louis Joseph Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916).

André Luiz da Silva¹

Resumo.

Paul Louis Joseph Deleuze foi um dos protagonistas do caso da São Paulo Northern Railroad Company. Banqueiro, advogado e empresário, Deleuze veio para o Brasil em 1915 como presidente da empresa estadunidense São Paulo Northern Railroad Company. O objetivo de sua viagem era adquirir a Estrada de Ferro Araraquara (EFA). Essa ferrovia, falida desde 1914, estava sendo liquidada para o pagamento de seus credores. A administração promovida por Deleuze após a compra foi caótica. Em 1919 o Estado optou por desapropriá-la. As narrativas a respeito deste episódio foram diversas, e com o passar dos anos muitas informações fantasiosas foram incorporadas às versões produzidas pela imprensa e ex-funcionários da empresa. A própria existência de Deleuze foi questionada. Mas, quem seria Paul Deleuze? Longe da pretensão de biografá-lo, este artigo oferece ao leitor algumas informações a respeito das experiências deste indivíduo.

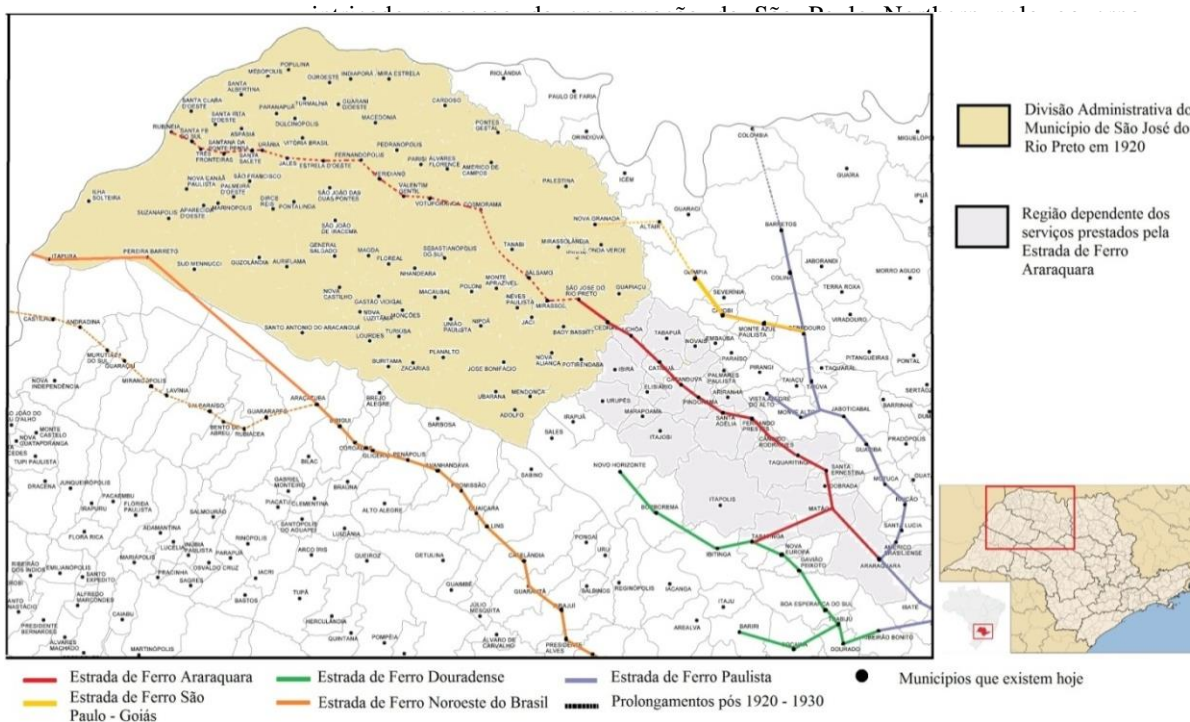
Palavras-chave. Paul Deleuze; Estrada de Ferro Araraquara; São Paulo Northern Railroad Company.

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

Sendo o sr. Deleuze desconhecido nesta cidade, não faltou quem, aproveitando-se da imaginação fantasiosa do povo, de ordinário propenso a aceitar como verídicos os absurdos aureolados por visos de misticismo, arriscasse a afirmativa de que o sr. Deleuze não passaria de um personagem hypothetico. Pois a semente dessa infatibilidade medrou, tomou forma e vulto, não sendo poucos os servidores antigos dessa Estrada que, havendo entrado

¹ Mestre em História pela Universidade Federal de Pelotas (PPGH-UFPEL).

para ela ainda na meninice, aposentaram-se ou faleceram, levando para o repouso da aposentadoria ou para o tumulo a convicção de que Paulo Deleuze não passava de um ente imaginário, metido não se sabe por que artes no



FONTES: GHIRARDELLO, 2002; NUNES, 2005; SILVA, 2009. Elaborado pelo autor a partir do mapa “Divisão Municipal do Estado de São Paulo”. Disponível em http://www.igc.sp.gov.br/produtos/divisao_municipal.html. Acessado em 02/09/2011.

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

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

² OESP, n.21.308, 19/03/1939, p.6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390319-21308-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 15/11/2012. Optei por manter em todas as citações de fontes na grafia original.

Partindo das considerações do sociólogo francês Pierre Bourdieu, “O poder simbólico é um poder de fazer coisas com palavras” (1990, p.167), é possível perceber na construção das representações sobre Deleuze a intenção de grupos dotados de poder simbólico em transformá-lo no grande culpado?

À margem das narrativas “oficiais” foram construídas diferentes leituras a respeito da desapropriação da companhia Estrada de Ferro Araraquara. A situação caótica da empresa presenciada pelos moradores e ferroviários, passou a ser parte do imaginário³ destes atores. Apesar de Este fato aproxima-se da versão difundida por rivais do empresário francês na imprensa anos antes.

As informações a respeito do caso da São Paulo Northern Railroad Company eram tão imprecisas que a própria existência do presidente da Northern em algum momento passou a ser questionada. Este foi o ambiente propício para a difusão de inúmeras outras maneiras de se perceber os fatos.

Uma das fontes que vem permitindo estudar como foram construídas as diferentes versões sobre Deleuze é o livro *Guia Ferroviário*. Organizado e publicado em 1959 pela Edição Santini de Araraquara, se apresentava como uma síntese da história da ferrovia e das cidades à beira da linha. O grupo que o organizou, provavelmente, se baseou em documentos disponibilizados pela diretoria da EFA. Deparando-se com a escassez de fontes a respeito dos fatos que antecederam a encampação da ferrovia pelo Estado, seus organizadores buscaram informações, creio eu, na memória dos moradores locais. De qualquer modo, meio século após a São Paulo Northern adquirir a EFA, a história de Paul Deleuze estava sendo recriada da seguinte maneira.

Sediada no Rio de Janeiro, a São Paulo Northern, por si, pelo seu maquiavélico dirigente, não dava a assistência técnica reclamada por uma estrada da dimensão e da importância daquela que adquirira e seu objetivo precípua e primordial era amealhar todo o dinheiro arrecadado aos usuários dos transportes. Conta-se que Paulo Deleuze, ao comprar o acervo da massa

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

falida, não possuía dinheiro algum e que, até mesmo para pagar a sisa da escritura, precisou coletar, à pressa, todo o numerário disponível nas estações.

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

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

Debalde Paulo Deleuse tentou furtar-se à ação legal do poder público, recorrendo a todas as instâncias da justiça no afã de anular os efeitos do ato de encampação. Foi derrotado em toda a linha, e assim o Estado de São Paulo viu reconhecida de plano e legitimidade a sua interferência e a sua apropriação dos bens da extinta S. Paulo Northern Railroad Company⁴. (Grifos do autor).

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

O final trágico vivido por Deleuze no final da década de 1930 foi um fator primordial para que ele fosse considerado um criminoso. A partir de março de 1939 as notícias sobre sua morte foram capa de boa parte da imprensa paulista e carioca. Paul Deleuze, então com 56 anos de idade, continuava ocupando o cargo de presidente da São Paulo Northern Railroad Company. Era acusado em inúmeros processos por crimes contra economia popular, fraudes e pagamento de propina, algo contrastante com seu imenso patrimônio avaliado em cerca de 130 mil contos de réis⁵. O banqueiro francês permaneceu por pouco tempo na cadeia, por conta de um sério problema estomacal ficou em prisão domiciliar. Na noite de 21 de abril de 1939 foi encontrado morto em seus aposentos. A imprensa divulgou que Deleuze teria cometido suicídio. Foram

⁴ GUIA FERROVIÁRIO. Edição Santini, 1959, p.13-15.

⁵ OESP, n.21.306, 17/03/1939. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390317-21306-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 15/11/2012.

encontradas ao lado de seu corpo duas garrafas de *vermouth* e 15 frascos de seus remédios para insônia completamente vazios⁶.

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

Mas, quem poderia ser este tal Paul Deleuze?



Imagem 1. Paul Deleuze aos 56 anos de idade⁷.

Fonte: A NOITE, n.9.733, 15/03/1939. Link
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_03&pesq=deleuze&pasta=ano%20193.
Acessado em 31/01/2013.

⁶ OESP, n.21.336, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19390422-21336-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 10/01/2013. A BATALHA, n. 3.897, 22/04/1939, p.1. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/hotpage/hotpageBN.aspx?bib=175102&pagfis=16919&pesq=&url=http://memoria.bn.br/docreader>. Acessado em 31/01/2013.

⁷ Esta fotografia foi tirada durante o depoimento de Deleuze a justiça após sua prisão.

Paul Louis Joseph Deleuze nasceu em Marselha em junho de 1883⁸. Não há indícios que tenha sido casado ou pai⁹. Sua estatura física era mediana. Era comum vê-lo usando roupas estilo *gentleman* de acordo com a moda das elites de sua época¹⁰. Quando completou vinte anos de idade ingressou na Escola Livre de Ciências Políticas de Paris (*Institut d'Etudes Politiques de Paris*), formando-se em Ciências Legais, Econômicas e Filosóficas (advocacia)¹¹.

No ano de 1914 ocupava o cargo de diretor no *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*, com sede na cidade de Wilmington no Estado de Delaware, EUA, e sucursal na *rue Des Pyramides* n. 18, no atual Oitavo Distrito de Paris¹², sendo sócio no banco Julius A. Cristin, Julien Decrais e A. Ebray¹³.

⁸ BARBOSA. Rui. *O Caso da São Paulo Northern Railroad Company*. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa, 1982, p.124.

⁹ O fato de Paul Deleuze ser solteiro e não ter filhos está presente no processo, *Audience du vendredi*, 23.,1923 apud BARBOSA, op. cit. p.125. No que diz respeito a herança de Paul Deleuze, falecido em 1937, ver: DOSP, 04/02/1959, p.43. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3962298/dosp-poder-executivo-04-02-1950-pg-43/pdfView>. Acessado em 16/02/2012.

¹⁰ Epaminondas descreve Paul Deleuze como um homem elegante de olhar vivo. OESP. n.15.573, 04/09/1921, p.12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina#!/19210904-15574-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 20/01/2013.

¹¹ Esta informação teria sido fornecida pelas autoridades após a vistoria no arquivo pessoal de Paul Deleuze. A NOITE ILUSTRADA, n. 618, 25/04/1939, p.9. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120588&PagFis=15420&Pesq=Deleuze>. Acessado em 23/01/2013.

¹² BARBOSA, op. cit. p.135. Esta informação também está presente na já citada *Audience du vendredi*, p.23,1921. Em 4 de novembro de 1914 foi publicado no jornal francês *Le Temps* um alvará da corte de justiça de Londres, onde o *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud* foi escolhido para receber em depósito as debêntures da *State of Bahia South Western Railroad Co.* que entrou em concordata. LE TEMPS, n.19.478, 04/11/1914, p.4. Disponível em [http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20\(Paris%201861\)%20.lanFR](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k241982x/f4.image.r=Le%20Temps%20(Paris%201861)%20.lanFR), Acessado em 05/03/2012.

¹³ Encontrei esta informação por meio do site <http://books.google.com.br>; Digitando o nome Paul Deleuze pode-se ter acesso a trechos da publicação em que há uma pequena nota a respeito do *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*. Poor's Manual of Industrials: Manufacturing, Mining, and Miscellaneous Companies, Volume 6, 1915, p.2253. Disponível em http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADO&id=SqoqAQOAMAAJ&dq=Deleuze+decrails&q=decrails#search_anchor. Acessado em 23/01/2013.



Imagem: Sede do antigo *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*¹⁴.

Fonte: <http://maps.google.com.br/>. Acessado em 15/02/2012.

Paul Deleuze, provavelmente, mantinha-se bem informado a respeito dos bastidores do mercado de ações. Oportunista, estava preparado para não deixar uma boa chance de lucro escapar. Devido a sua atuação profissional, tinha acesso a inúmeras informações a respeito do mercado de investimentos franceses nos EUA e no Brasil. Em algum momento entre 1911 e 1915 Deleuze adquiriu debêntures¹⁵ da Companhia de

¹⁴ Por meio do site <http://maps.google.com.br/> é possível localizar endereços em, praticamente, todo o mundo, sendo que, no caso da cidade de Paris, há o recurso de visualização das ruas por meio de fotografias em 3D. Mesmo com mudanças na fachada, ainda é possível notar que o *banque* ficava em uma região nobre de Paris.

¹⁵ Debêntures, segundo Marlon Tomazette podem ser compreendidas como: “[...] títulos representativos de um empréstimo público lançado pela sociedade. Cada emissão de debêntures representa um empréstimo realizado, tendo um caráter unitário. A sociedade ao decidir a emissão das debêntures está fazendo uma oferta de um contrato de mútuo, que se completa com a subscrição dos títulos, que representaria a aceitação do contrato. (2004, p. 291) A companhia divide a soma pretendida em vários títulos emitidos em série. Quem subscreve o título está emprestando dinheiro para a emitente, e em contrapartida objetiva recebimentos anuais parciais, ou outras vantagens que tais valores mobiliários podem assegurar, ou ao menos, a restituição dos valores emprestados no vencimento” (2004, p. 291-292).

Estrada de Ferro Araraquara (Chemins de Fer du Nord de São Paulo)¹⁶, emitidas pelo banco alemão L. Behrens e Sohne, lançadas na Bolsa de Paris em 15 de março de 1911¹⁷.



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

Fonte: <http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911- JM>. Acessado em 14/12/2011.

¹⁶ BARBOSA, op. cit. p.137.

¹⁷ Utilizar-se de um nome francês para levantar capitais na Europa não foi exclusividade da EFA. O engenheiro João Teixeira Soares, idealizador da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, após conseguir a concessão do traçado, buscou estabelecer acordos com banqueiros europeus para constituir uma empresa que empreendesse a construção da ferrovia, fundando em sociedade com bancos de Paris e Bruxelas a *Campagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, lançando títulos na bolsa em 1890 (ESPIG, 2011, p.132).

Em agosto de 1915, Paul Deleuze fundou a empresa São Paulo Northern Railroad Company (SPNRC), sediada na cidade de Wilmington no Estado de Delaware, EUA. Curiosamente, o nome da empresa é uma tradução de *Chemins de Fer du Nord de São Paulo*. Seis meses após fundar a SPNRC veio para o Brasil, desembarcando no porto de Santos em 31 de dezembro de 1915¹⁸. Com um pouco mais de um mês no Brasil o banqueiro adquiriu a Estrada de Ferro Araraquara, incorporando-a a SPNRC.

Considerações finais.

[...] estaríamos tão seguros sobre nós mesmos e sobre nossa época para separar, na trupe de nossos pais, os justos dos malditos? (BLOCH, 2002, p.126).

A pergunta lançada por Marc Bloch é uma das muitas que me fiz no processo de escrita: como um historiador poderia fazer considerações a respeito de crimes e fraudes, ainda mais em um episódio em que é evidente a manipulação das informações divulgadas para favorecimentos próprios? Ao construir meus argumentos, rastreando indivíduos, buscando identificar algumas de suas estratégias, não procurei enxergar nos sujeitos vilões ou heróis, mas personagens em meio às incertezas da vida. Pude compreender que as poucas referências a respeito das atividades de Paul Deleuze no Brasil são contraditórias e fragmentárias. Entretanto, não há maneira de se estudar o caso da São Paulo Northern Railroad Company sem investigar um dos principais personagens envolvidos. Neste artigo procurei apresentar resumidamente algumas considerações sobre este personagem envolto em mistérios.

¹⁸ LISTA DE PASSAGEIROS NAVIO HOLLANDIA, 31/12/1915. Disponível em http://www.museudaimigracao.org.br/acervodigital/upload/listas/BR_APESP_MI_LP_008099.pdf. Acessado em 05/02/2013.

Referências bibliográficas

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História ou o ofício do Historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed., 2002.

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

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

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

SILVA, H. M. M. *Conflitos na Elite: a transformação dos grupos de poder de São José do Rio Preto na República Velha (1894-1930)*. Franca: UNESP/FHDSS, 2009. Tese de doutoramento. Disponível em <http://www.franca.unesp.br/poshistoria/Henry.pdf>

TOMAZETTE, Marlon. *Direito societário*. 2. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004.