

SOUSA, Antônio Francisco de Paula

* min. Rel. Ext. 1892-1893; min. Ind. Viação Obras Públ. 1893.

Antônio Francisco de Paula Sousa nasceu no dia 6 de dezembro de 1843 em Itu (SP), filho primogênito do médico Antônio de Paula Sousa e Maria Rafaela de Aguiar Barros. Tanto pelo lado paterno como pelo materno descendia de famílias influentes na política nacional e na economia paulista. Seu avô paterno, Francisco de Paula Sousa e Melo, foi deputado nas Cortes de Lisboa em 1821, membro da Assembleia Constituinte de 1823, deputado, senador e ministro do Império em 1848. Seu avô materno, Antônio Pais de Barros, primeiro barão de Piracicaba, foi grande fazendeiro de café e um dos fundadores da cidade de Rio Claro e da Companhia Ituana de Estrada de Ferro. Seu pai foi deputado provincial, deputado geral e ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1865 e 1866. Seu tio paterno Bento Francisco de Paula Sousa foi deputado geral, ministro da Marinha em 1882, conselheiro do Império e acionista-fundador da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Paula Sousa iniciou os estudos no colégio de Brás Carneiro Leão em Itu, frequentando em seguida os colégios Galvão, na capital paulista, e Calógeras, em Petrópolis (RJ). Em 1858 viajou à Alemanha na companhia de tios maternos e do irmão Francisco, prosseguindo os estudos secundários no Colégio Krause, em Dresden. Em novembro de 1860, por motivo de saúde, os dois irmãos regressaram ao Brasil, mas no ano seguinte já estavam de volta à Europa. Conforme o plano traçado pelo pai, ambos deveriam fazer o curso de engenharia, tendo em vista as oportunidades de trabalho que surgiam no Brasil, em especial em São Paulo, nas áreas de construção ferroviária, navegação, saneamento e infraestrutura urbana. Em outubro de 1861, ingressou na Escola Politécnica de Zurique (ETH na sigla em alemão), na Suíça, uma das mais importantes da Europa. A par dos estudos e das primeiras experiências com a prática da engenharia, frequentou uma organização estudantil e tornou-se simpatizante dos ideais políticos liberais. Consta que chegou a viajar a Milão nas férias escolares de 1862 com a intenção de participar da luta pela independência italiana. No ano

seguinte, por desentendimentos com a direção da ETH e ameaçado de expulsão da escola, seguiu para a Alemanha, matriculando-se na Faculdade de Química da Escola Politécnica de Karlsruhe. Nessa cidade conheceu sua futura esposa, Ada Virginie Herwegh, filha do poeta revolucionário alemão Georg Herwegh. Em 1865 retomou os estudos de engenharia, mas consta que não chegou a obter o diploma de engenheiro junto à Escola Politécnica de Karlsruhe, por ter sido reprovado nos exames finais. Segundo a historiadora Cristina de Campos, é possível que tenha tirado seu título no Brasil mediante exame na Escola Central, no Rio de Janeiro.

Regressou ao país em 1867, após o falecimento do pai. Em maio de 1868, foi nomeado chefe da Inspetoria Geral de Obras Públicas de São Paulo pelo presidente da província, Joaquim Saldanha Marinho. Pensou em realizar um levantamento das estradas da província, mas deparou-se com a escassez de recursos, pessoal e material de trabalho. Deixou a Inspetoria apenas quatro meses depois de sua nomeação. No início de 1869, publicou *A República Federativa no Brasil*, panfleto em defesa dos ideais republicanos, da liberdade religiosa e do fim da escravidão, inspirado na leitura de obras de Alexis de Tocqueville e Michel Chevalier sobre a democracia norte-americana. Em abril do mesmo ano, embarcou para os Estados Unidos em busca de maiores conhecimentos profissionais. Antes de viajar, alforriou os escravos que recebera por herança da avó materna, a baronesa de Piracicaba. Durante a viagem salvou-se de um naufrágio nas Antilhas e ao chegar a Nova Iorque passou por dificuldades financeiras. Tinha a expectativa de trabalhar como engenheiro, mas conseguiu apenas emprego de desenhista numa companhia ferroviária em Rock Island, estado de Illinois. Permaneceu pouco mais um ano nos EUA. Em agosto de 1870 foi para a Europa e no mesmo ano casou-se com Ada Herwegh em Liestal, na Suíça.

Em 1871, de volta a São Paulo, foi admitido como engenheiro na Companhia Ituana de Estrada de Ferro, iniciando o trabalho de exploração do prolongamento da linha Jundiaí-Itu rumo às localidades de Porto Felix e Tietê. Na mesma época, ajudou a organizar o clube republicano de Itu e tornou-se membro da loja maçônica América. Em abril de 1873, participou da fundação do Partido Republicano Paulista (PRP), comparecendo à reunião

conhecida como Convenção de Itu. No mesmo ano, assumiu a chefia da construção do ramal Itu-Rio Claro, da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, e publicou o livro *Estradas de ferro na província de S. Paulo*, no qual defendeu a implantação da bitola métrica nas ferrovias paulistas. Em 1878, visitou a Exposição Universal de Paris e assistiu a algumas aulas na École de Ponts e Chaussées, na capital francesa. Ao retornar, estabeleceu-se em Campinas, onde abriu escritório de engenharia. Voltado principalmente para medições e trabalhos topográficos, seu escritório foi responsável pela introdução das vagonetes e trilhos do sistema Decauville em fazendas de café de São Paulo.

De 1881 a 1883, trabalhou como engenheiro-chefe da Estrada de Ferro Rio Claro, a convite de Antônio Carlos de Arruda Botelho, grande fazendeiro na região de Araraquara. Chefiou os trabalhos de implantação da ferrovia Rio Claro-São Carlos, destacando-se como pioneiro na utilização do aparelho taqueômetro em levantamentos topográficos no país. Após deixar a empresa ferroviária de São Carlos, dedicou-se a outros setores da engenharia civil. Foi sócio do arquiteto e empresário Francisco de Paula Ramos de Azevedo na Companhia Paraná Industrial e em vários projetos de saneamento urbano e prédios públicos em Itu, Campinas e outras cidades do interior paulista. A par das atividades profissionais, participou das campanhas políticas e eleitorais do PRP na década de 1880, mantendo ativa correspondência com Francisco Glicério Cerqueira Leite e outros líderes republicanos paulistas.

Ligado ao núcleo dirigente do PRP desde a fundação do partido, Paula Sousa apoiou o movimento de 15 de novembro de 1889 e participou do primeiro governo republicano constituído em São Paulo. Por designação do governador Prudente de Moraes, assumiu o cargo de diretor da Superintendência de Obras Públicas (SOP) em dezembro de 1889, organizando-a em seções especializadas, no lugar das seções territoriais da extinta Repartição de Obras Públicas, e dedicando especial atenção aos problemas de saneamento e abastecimento d'água da capital paulista. Além de suas funções na SOP, foi incumbido de dirigir a Comissão de Saneamento das Várzeas da Capital, junto com o engenheiro Teodoro Sampaio. Concluído em 1891, o relatório da comissão propôs a retificação do Tietê e a

construção de diques marginais para conter as constantes enchentes do rio.

Paula Sousa pediu exoneração da SOP em março de 1891, logo após a substituição de Jorge Tibiriçá (sucessor de Prudente de Moraes na chefia do Executivo estadual) por Américo Brasiliense. Aparentemente, deixou o cargo por razões particulares e não políticas. Assumiu em seguida a chefia da comissão de estudos da projetada estrada de ferro entre Uberaba (MG) e a vila de Coxim (MT). Incluída no Plano Geral de Viação Federal de 1890, a ferrovia era considerada de importância estratégica para a ocupação das áreas centrais do país e a ligação por terra com o Mato Grosso. A concessão para sua construção e exploração tinha sido outorgada ao Banco União de São Paulo. Em julho de 1891 Paula Sousa iniciou o levantamento do traçado da ferrovia. Partiu de Uberaba, à frente de uma expedição composta por mais dois engenheiros, guias, ajudantes de medição e um fotógrafo, e levou três meses para chegar a Coxim. Dali, a comitiva seguiu de barco para Assunção e, depois, para Buenos Aires, retornando a São Paulo no final de novembro. Mais tarde, o governo Rodrigues Alves aprovaria a transferência da concessão para a Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, bem como um novo traçado para a linha ferroviária.

DEPUTADO EM SÃO PAULO E MINISTRO DE FLORIANO PEIXOTO

Em março de 1892, Paula Sousa concorreu às eleições para a Câmara do Congresso Legislativo de São Paulo – o sistema legislativo paulista era bicameral, composto além da Câmara, pelo Senado estadual. Candidato mais votado da chapa do PRP, assumiu a presidência da Câmara estadual e apresentou um projeto de criação de uma escola superior de matemáticas e ciências aplicadas às artes e indústrias, com a denominação de Instituto Politécnico de São Paulo. Inspirado no modelo das escolas técnicas suíças, o instituto deveria funcionar como escola preparatória, com cursos de três anos de duração. O projeto, na verdade, conferia prioridade ao ensino técnico-profissional, apenas indicando a possibilidade de criação de cursos superiores por lei especial. Suscitou acalorados debates no Legislativo paulista e foi duramente criticado pelo escritor Euclides da Cunha em artigos no jornal *O Estado de S. Paulo*. Engenheiro recém-formado, Euclides afirmou que o

projeto era “vazio de orientação, incorretíssimo na forma e filosoficamente deficiente”, condenado a ausência de disciplinas como astronomia, economia política e biologia no programa de curso do instituto.

Em maio de 1892, no início dos debates sobre o Instituto Politécnico, o Congresso Legislativo paulista aprovou a criação de uma escola superior de agronomia e outra de engenharia. Isso não impediu a aprovação do projeto de Paula Sousa, em agosto de 1892. No ano seguinte, o presidente estadual Bernardino de Campos propôs a unificação das duas instituições de ensino de engenharia, o que ocorreria com a criação da Escola Politécnica de São Paulo (Lei nº 191, de agosto de 1893), sob a direção de Paula Sousa.

Antes disso, entretanto, Paula Sousa foi alçado ao primeiro plano da política nacional, assumindo o Ministério das Relações Exteriores em dezembro de 1892, por designação do presidente Floriano Peixoto (1891-1894). Com sua nomeação, o contra-almirante Custódio de Melo deixou o cargo de chanceler, que vinha exercendo interinamente desde junho de 1892, mas permaneceu à frente do Ministério da Marinha. Pouco afeito às questões de política internacional, Paula Sousa atuou como chanceler durante quatro meses apenas, e teve sua atuação condicionada pelo quadro de instabilidade que marcou todo o segundo governo republicano. Além de realizar pequena reforma no Ministério das Relações Exteriores, demonstrou preocupação com o eventual apoio argentino à Revolução Federalista deflagrada no sul do país em janeiro de 1893. “Os antecedentes do governo argentino”, escreveu em carta ao secretário da legação em Buenos Aires, “fazem-me crer que ele tem interesse na continuação da luta que se travou entre o governo legal do estado do Rio Grande do Sul e os revolucionários conhecidos pelo nome de federalistas”. Paula Sousa recomendou ao secretário da legação que investigasse o contrabando de armas para os federalistas com o beneplácito das autoridades argentinas. Joaquim Francisco de Assis Brasil, ministro plenipotenciário em Buenos Aires, assegurou que a denúncia não tinha fundamento.

Paula Sousa permaneceu ao lado do marechal Floriano quando os ministros Custódio de Melo, da Marinha, e Serzedelo Correia, da Fazenda, renunciaram aos seus cargos em abril

de 1893, em protesto contra a participação das forças do Exército no combate aos federalistas gaúchos. Obrigado a recompor o governo, Floriano nomeou-o então para o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, em substituição ao engenheiro Antônio Paulino Limpo de Abreu, designando o político sergipano Felisbello Freire para a pasta do Exterior. O engenheiro foi o segundo titular do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, criado no lugar do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, do qual seu pai havia sido titular no Império. Mas também aqui permaneceu pouco tempo, não chegando a completar cinco meses.

Em sua gestão, mostrou-se especialmente preocupado com os problemas da imigração e do transporte ferroviário em São Paulo. Entabulou negociações com a São Paulo Railway Company para a duplicação da ferrovia Santos-Jundiaí, não chegando entretanto a um acordo com a empresa inglesa. As negociações prosseguiriam depois de seu afastamento do ministério e seriam concluídas em julho de 1895, no governo Prudente de Moraes. Em 8 de setembro de 1893, dois dias após a deflagração da Revolta da Armada pelo contra-almirante Custódio de Melo, Paula Sousa foi exonerado a pedido e transmitiu o cargo ao engenheiro João Filipe Pereira.

Em novembro de 1893, assumiu a direção da Escola Politécnica de São Paulo. Primeira instituição de ensino superior de um governo estadual, a escola foi inaugurada em 15 de fevereiro de 1894, com 31 alunos regulares e 28 ouvintes, matriculados nos cursos de engenharia civil, engenharia industrial e engenharia agrícola, e nos cursos anexos de artes mecânicas e de agrimensores. No discurso de inauguração, ressaltou o desejo da transformação nacional por intermédio do ensino científico e a necessidade de industrialização para o progresso do país. A escola reuniu alguns dos grandes nomes da ciência e da engenharia do país, como Adolfo Lutz, Francisco Ramos de Azevedo, Luís de Anhaia Melo, Luís Cintra do Prado e Telêmaco Van Langendock.

Reeleito deputado estadual em 1895, Paula Sousa abdicou do mandato em virtude de suas atividades como diretor e professor da Politécnica. Em 1898, atuou também como secretário da Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas de São Paulo nos últimos

meses de governo de Francisco de Assis Peixoto Gomide, substituto legal de Campos Sales ,que renunciara à chefia do Executivo paulista para concorrer às eleições para a presidência da República. Em 1899, foi reconduzido à Câmara estadual de São Paulo. Consta que teria assumido o mandato graças à abertura de vaga proporcionada pela renúncia de outros candidatos eleitos no ano anterior.

Paula Sousa foi diretor e professor da Escola Politécnica de São Paulo até o final de sua vida. Em 1905, introduziu o ensino do concreto armado no Brasil, técnica ainda quase desconhecida no país e grande novidade mesmo nos países mais avançados. Organizou também o Gabinete de Resistência dos Materiais, matriz do futuro Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) de São Paulo. Em 1916, participou da fundação do Instituto de Engenharia de São Paulo e foi eleito presidente da primeira diretoria da associação.

Faleceu na cidade de São Paulo em 13 de abril de 1917.

De seu casamento com Ada Herweg teve sete filhos, entre os quais Geraldo Horácio de Paula Sousa, médico sanitarista e fundador da Faculdade de Saúde Pública, integrada à Universidade de São Paulo (USP).

Publicou dezenas de artigos e livros técnicos sobre estabilidade das construções, geometria superior e grafostática.

Em 1934, a Escola Politécnica foi integrada à Universidade de São Paulo (USP), criada no mesmo ano. Em 1969, o governo paulista criou o Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Sousa, assim denominado em homenagem ao engenheiro. Seu arquivo pessoal foi doado à Biblioteca Municipal Mário de Andrade, da cidade de São Paulo.

Paulo Brandi Cachapuz

FONTES: *Assis Brasil*; BUENO, C. *República*; CAMPOS, C. *Ferrovias*; CERASOLI, J. *Grande*; LOURENÇO, M. *Homenagem*; MOTOYAMA, S. *Prelúdio*; MOTOYAMA, S. *USP*; PADILHA, R. *Formação*; SOUZA, A. *Relatório* (1893); TELLES, P. *História*; VENTURA, R. *Retrato*.