

Revista da Graduação

Vol. 4

No. 1

2011

20

Seção: FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

Título: Filantropia ou Negócios?
Análise da relação entre a Jewish Colonization
Association e a Compagnie Auxiliaire des
Chemins de Fera u Brésil

Autor: Iuri Tovar Verba

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE HISTÓRIA

IURI TOVAR VERBA

FILANTROPIA OU NEGÓCIOS?

Análise da relação entre a *Jewish Colonization Association* e a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fera u Brésil*

Porto Alegre

2010

IURI TOVAR VERBA

**FILANTROPIA OU NEGÓCIOS? ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE A
JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION E A *COMPAGNIE AUXILIAIRE DES
CHEMINS DE FER AU BRÉSIL***

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado à Faculdade Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em História.

Orientadora: Núncia Maria Santoro de Constantino

Porto Alegre

2010

AGRADECIMENTOS

Agradeço a orientadora do projeto Professora Doutora Núncia Maria Santoro de Constantino pelo incentivo, conversas e dicas. As funcionárias do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall, sempre prestativas, foram de grande ajuda nos dias de consulta ao acervo de história oral, assim como o pessoal da biblioteca da Universidade Regional Integrada de Erechim que forneceu importante material.

Além destes, a Professora Doutora Gislene Monticelli contribuiu com bibliografias importantes e rumos interessantes. Agradeço também a meus pais, irmãos, tia, tios, primos e primas pelo apoio e compreensão nos momentos mais tensos. Dois amigos prestaram serviços relevantes para este trabalho, Camilo Raabe e Fernando Martinez.

Foram fundamentais as conversas e o incentivo recebido dos colegas nestes cinco anos de curso, especialmente o dos amigos Fabio Oliveira, Andrei Scapin e André Jaeger. Na reta final não posso deixar de agradecer a Gabriela Grecco. Importante, também, foi a ajuda, à distância, da minha namorada, Shahar Maharshak.

RESUMO

A imigração judaica para o Rio Grande do sul, no início do século XX, foi levada a cabo pela *Jewish Colonization Association*. Esta companhia objetivava retirar os judeus que viviam em áreas de risco na Europa e instalá-los em países da América onde pudessem se desenvolver. No mesmo período, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* atuou no estado como arrendatária da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Ambas as companhias partilhavam membros de diretoria e muito do que foi produzido pelas colônias judaicas acabou vendido à Viação Férrea. O presente estudo objetiva analisar a relação entre ambas as companhias. Para tal analisou-se a atuação das empresas de forma individual, a partir de sua fundação, para depois identificar-se os pontos de atuação em comum. Parte do estudo se baseia em fontes orais, obtidas no departamento de memória do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall de Porto Alegre. Além destas fontes foram consultados documentos, teses e livros que recriassem a história e atuação destas companhias.

Palavras-chave: Imigração judaica para o Rio Grande do Sul. Colônias judaicas. Philippon. Quatro Irmãos. *Jewish Colonization Association*. Estradas de ferro. Exploração da madeira. *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

ABSTRACT

The Jewish immigration to Rio Grande do Sul, on the beginning of the 20th century, was carried out by the *Jewish Colonization Association*. This company aimed to move Jews that lived in dangerous areas in Europe and set them in several countries in America where they could be safe and independent. On the same period, the *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* served on the state as tenant of Viação Férrea do Rio Grande do Sul, the state company was in charge of the railways. Both companies shared direction members and a lot of what was produced by the colonies ended sold to Viação Férrea. This study aims to analyze the relation between both companies. For this purpose It was analyzed how the companies worked as single enterprises, starting from its foundations, to latter on point decisions that would benefit both sides. Part of this study is based on oral sources, obtained at the memory department of Marc Chagall's Institute in Porto Alegre. Other documents such as books and documents were used to recreate the history of those companies.

Key words: Jewish immigration to Rio Grande do Sul. Jewish colonies. Philippson. Quatro Irmãos. Jewish Colonization Association. Railway. Wood exploration. *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

LISTA DE SIGLAS

ICA – *Jewish Colonization Association*;

ICJMC – Instituto Cultural Judaico Marc Chagall de Porto Alegre;

Sumário

INTRODUÇÃO.....	7
1 A <i>JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION</i>	10
1.1 FUNDAÇÃO	10
1.2 RECRUTAMENTO	11
1.3 PHILIPPSON	13
1.4 QUATRO IRMÃOS	16
1.5 SALDO DA IMIGRAÇÃO	21
2 <i>COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL</i>	24
2.1 COMPANHIAS INTERNACIONAIS NO BRASIL	24
2. 2.1 Reflexos no Rio Grande do Sul;.....	26
2. 2. 2 Atuação da Compagnie	28
2.2.3 Problema do combustível	29
3. BRAZIL RAILWAY COMPANY	30
3 A RELAÇÃO DAS COMPANHIAS	36
3.1 FRANZ PHILIPPSON E A ESCOLHA DAS TERRAS	36
3.2 A MADEIRA.....	39
3.2.1 Utilização local	40
3.2.2 Exportação	41
3.2.3 Controle.....	42
3.2.4 Sob e sobre os trilhos.....	43
3.3 FILANTROPIA OU NEGÓCIOS?	44
3.4 BARÃO HIRSCH E BARONESA CLARA	48
CONCLUSÃO	51
REFERÊNCIAS	54
ANEXOS.....	57

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa a qualificar a relação existente entre a *Jewish Colonization Association* e a *Compagnie Auxilaire des Chemins de Fer au Brésil*. Estas duas companhias atuaram no Rio Grande do Sul, no final do século XIX e início do XX. O recorte espacial será o Rio Grande do Sul, enquanto o temporal se limitará ao período de 1890 ao início dos anos 1930.

O interesse para o desenvolvimento deste trabalho surgiu da leitura das fontes bibliográficas que tratam sobre a imigração judaica para o Rio Grande do Sul. Buscando entender o processo do qual fez parte sua família, o aluno deparou-se com uma lacuna historiográfica. Nos trabalhos que tratam dos judeus no estado, é recorrente o nome de Franz Philippson e sua posição de vice-diretor da ICA e presidente da *Compagnie Auxilaire*. Buscou-se, a partir daí, maiores informações sobre a atuação de ambas as companhias, tentando identificar se a imigração judaica estava ou não ligada diretamente aos interesses dos capitalistas belgas que atuavam no estado.

Por anos, a história da imigração foi tratada com certo ar de romantismo, analisando-se, principalmente, os feitos heróicos dos colonos que desbravaram as matas de nosso estado, fazendo florescer o Rio Grande do Sul que hoje conhecemos. Este trabalho não se dedica à criação de mitos ou a uma romantização da imigração judaica, mas sim a narração das dificuldades por que passaram os colonos ao se depararem com esta terra nova. Desilusões, desconforto, perdas e sofrimento a que foram expostos estes judeus pioneiros estão devidamente

registrados no primeiro capítulo e em outras obras que se dedicaram a esse mesmo objetivo. Nesse mesmo capítulo, também, será analisada a atuação da *Jewish* no estado, partindo de sua fundação em Londres ocorrida em 1891. Serão levantados dados referentes a acionistas, conselheiros e membros da diretoria da companhia. Além disso, será vista a atuação desta entidade antes de sua chegada ao Rio Grande do Sul. Serão também esclarecidos os critérios para escolha dos colonos, seus países de origem e o porquê desta emigração.

Feito isso, se buscará mostrar a formação das colônias de Philippson em Santa Maria e Quatro Irmãos em Erebango. Tenta-se identificar quais os principais produtos produzidos e comercializados, os meios fornecidos pela ICA e alguns aspectos da vida judaica colonial. Por fim, será feita uma análise do saldo da imigração para o Estado, apresentando suas peculiaridades e uma pequena discussão sobre o uso do termo “falência” para referir-se a imigração coordenada pela ICA.

No segundo capítulo, busca-se analisar a atuação da *Compagnie Auxilaire des Chemins de Fer au Brésil*. Esta companhia, junto com a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*, foram as primeiras empresas belgas a arrendarem trechos de estradas de ferro no Estado¹. Se estudará a fusão destas companhias, além do processo de arrendamento das estradas de ferro gaúchas, concluídas em 1905. Além disso, serão esclarecidos pontos como o início da atuação, interesses belgas na região e problemas enfrentados.

Analisar-se-á a atuação das companhias estrangeiras dentro do cenário do capitalismo mundial, com um pequeno recuo no tempo até 1870. Empresas internacionais no Brasil que representem a atuação capitalista em setores estratégicos do país serão apresentadas. A isto se seguirá o estudo da atuação da *Brazil Railway Company* no Brasil e, depois, por uma análise das decisões relacionadas ao Rio Grande do Sul, terminando com a bancarrota do Sindicato Farquhar. Feito isso, será esclarecida a encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul por parte do governo estadual e a relação da *Compagnie* e ICA com a Viação Férrea pós encampação.

¹ A *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* foi a primeira a atuar no Estado, recebendo concessão, em 1891, para explorar a linha Santa Maria – Passo Fundo. A *Auxilaire* autou no Rio Grande do Sul a partir de 1898 quando pôde explorar a linha Porto Alegre – Santa Maria.

No terceiro e último capítulo, busca-se a análise da relação entre as companhias. A base da análise será a madeira retirada das colônias e sua utilização, além da relação representada por Franz Philippon. O ramal férreo entre Erebang e Quatro Irmãos merecerá atenção especial por seu valor representativo para este trabalho.

A pesquisa realizar-se-á, em parte, debruçada sobre os depoimentos existentes no Departamento de Memória do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall de Porto Alegre. Lá constam entrevistas feitas desde a década de 1970, com imigrantes, filhos de colonos e outras personalidades importantes da comunidade judaica gaúcha. Do Instituto, serão utilizados também outros documentos, como o estatuto da ICA e correspondência trocada entre os representantes locais e centrais da entidade. Como fontes bibliográficas, serão utilizadas teses, dissertações, livros autobiográficos, biográficos e livros de memórias. Quadros e listas com nomes e números relevantes farão parte do trabalho, visando a embasar o que for dito. O uso da internet também ocorrerá eventualmente. Se dará maior valor as obras produzidas na academia por seu rigor científico.

É importante destacar o uso de fontes orais; no entanto estas devem ser analisadas cuidadosamente, visto que a memória possui suas peculiaridades e é capaz de “pregar peças”. A preferência, em caso de dúvida, sobre alguma informação, será dada àquela que ocorrer com mais frequência nos depoimentos ou que pode ser cruzada com alguma fonte bibliográfica. No caso de discordância entre um e outro, o texto as apontará. Serão utilizadas, também, as fichas preenchidas pelos entrevistadores do ICJMC, onde constam dados dos entrevistados, como país e profissão de origem, datas da partida e chegada, entre outros.

1 A JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION

1.1 FUNDAÇÃO

Fundada na cidade de Londres, em 24 de agosto de 1891, a *Jewish Colonization Association* tinha o objetivo de ajudar, através da imigração, judeus que se encontravam em situações de risco e falta de liberdade. Sua atuação se dava majoritariamente no Leste Europeu e na Rússia, onde os judeus vinham sofrendo perseguições por parte do Czar – os chamados *pogroms*². Estas perseguições fizeram com que, no final do século XIX, segundo Wainberg (2004), aproximadamente 40% dos judeus que residiam na fronteira russo polonesa dependessem da ajuda de judeus que viviam no Ocidente.

A criação desta entidade partiu da ideia e do financiamento do Barão Maurice Hirsch, figura singular no que diz respeito à imigração judaica para a América. Barão Hirsch, proveniente da Baviera, enriqueceu no século XIX financiando e construindo estradas de ferro na Europa e Turquia (GUTFREIND, 2004). Junto com sua esposa, Baronesa Clara de Bichoffsheim, utilizou grande parte deste dinheiro para ações filantrópicas.

Eles atuaram, inicialmente, na Europa. Empréstavam dinheiro para negociantes judeus, fomentando tanto a produção industrial como a agrícola das vilas judaicas no Leste Europeu e Rússia “em um esforço para erradicar o marginalismo econômico e para adaptar a massa judia a um trabalho vigoroso, produtivo e suficientemente próprio, que pudesse contribuir para seus países de residência” (GRITTI, 1992, p. 37). A entidade não tinha um caráter sionista³ e, por isso, adotou medidas como a criação de escolas técnicas para israelitas, na própria Rússia, – plano que foi recusado pelo governo do czar. Após esta tentativa frustrada, modificaram a ação de seu projeto e fomentaram a imigração para a América. No

² Conjunto de leis e medidas restritivas aos judeus e comunidades judaicas impostas pelo czar Alexandre III. Isto fez com que muitos israelitas emigrassem do Império e os que ficassem sofreriam perseguições.

³ O movimento sionista foi criado no final do século XIX e visava a estimular a ida de judeus para as terras do atual Estado de Israel.

Novo Mundo, atuaram na área agrícola, o que “sintonizava com o então prevalente tolstoiano desejo de redenção através de volta a natureza, do trabalho físico, objetivo especialmente importante para um povo há milênios privado de suas terra” (SCLIAR, 1990, p. 14).

Conforme Nicolaievsky (1975), esta não foi a única entidade criada no período com o objetivo de auxiliar israelitas a sair do leste europeu para proporcionar-lhes meios de viver e produzir em países onde reinassem a igualdade e a paz. Organizações como a Hebrew Immigration Aid Society (HIAS) de Nova York e a Emigdirekt (Emigrations Direktion) de Berlim compartilhavam deste objetivo, utilizando diferentes métodos (BACK, 1958). A ICA, contudo, era uma entidade diferenciada. Conforme Avni (apud GRITTI, 1992, p. 27), esta

[...] associação se caracterizou pelos formidáveis recursos financeiros que estavam à sua disposição, recursos que não tiveram paralelo no fim do século XIX e começo do século XX e, no caso, em nenhuma outra organização dentro do povo judaico.

A ICA iniciou sua atuação na América pela Argentina - onde destacam-se as colônias de Moises Ville e Entre Rios – expandindo-se para o Canadá e, depois, para o Brasil. Criou duas colônias no Rio Grande do Sul (Philippson e Quatro Irmãos), no começo do século XX, além de uma colônia em Resende no Estado do Rio de Janeiro – esta para auxiliar judeus fugindo das perseguições nazistas. Além de retirar os imigrantes de zonas de risco, a ICA visava a “permitir que os colonos lutassem por sua independência econômica através do trabalho agrícola” (BARBOZA, 2004, p. 61) e “transferi-los pra países cuja legislação lhes assegurasse uma existência livre de discriminações” (GRITTI, 1992, p. 13).

1.2 RECRUTAMENTO

Com o objetivo de povoar as colônias, a ICA enviava para as áreas de risco, na Europa, funcionários que tinham o objetivo de selecionar as famílias que viriam à América. Estes enviados levavam consigo, além da promessa de liberdade, prospectos com imagens da nova terra. Visavam, assim, a atrair as famílias mais

jovens, com filhos e que estivessem dispostas a trabalhar na agricultura. No entanto a maioria dos colonos vinha de zonas urbanas e pequenas vilas ou *shtetl*⁴, não possuindo conhecimento ou experiência no trabalho agrícola.

Os enviados explicavam que os custos da vinda das famílias para o Brasil seriam subsidiados pela entidade e que a ICA possuía um funcionário encarregado dos trâmites oficiais, como passaportes e retirada das malas na chegada dos colonos. Ele se encarregava de transferir os recém-chegados do porto até a estação férrea de Rio Grande de onde tomavam o trem em direção à Santa Maria ou a Erechim. Vale ressaltar a dificuldade dos imigrantes quanto à língua do país que os recebia.

Na chegada, os colonos recebiam lotes de terra demarcados para que pudessem desenvolver a agricultura e a pecuária. Nestes lotes, encontravam parcelas de mato e campo onde podiam desenvolver variadas formas de exploração da terra. A ICA também se comprometia em fornecer os instrumentos básicos para a lida campeira, além de manter nas colônias um *feltsher*⁵, um professor e um *shochet*⁶. As colônias possuíam uma escola primária, hospital ou enfermaria, sede administrativa e uma sinagoga ou lugar especial para os rituais religiosos. Como Kliemann (1986, p. 13), entende-se por colonos

[...] os pequenos proprietários que receberam ou adquiriram terras, em pequenos lotes, para desenvolver a policultura [...] e por colonizadores os proprietários particulares, empresas, ou mesmo o poder público, que, adquirindo grandes glebas, as lotearam e venderam aos colonos.

A ICA não presenteava os colonos com os lotes, instrumentos e animais. Uma vez que recebiam tais benefícios, estavam contraindo uma dívida com a *Association* pagável em até 20 anos, a juros módicos. Este foi, quando do início do êxodo das famílias das colônias, uma das ferramentas de pressão utilizadas para mantê-los na terra.

⁴ A denominação *idish* para os guetos judaicos do Império Russo.

⁵ O equivalente a um médico ou enfermeiro para as necessidades mais básicas da comunidade.

⁶ Religioso responsável pelos abates *kasher* (que respeitem as tradições judaicas).

Após a morte do Barão Hirsch, em 1896, a ICA passou a ser gerida por um conselho composto por expoentes das comunidades judaicas europeias⁷. Entre os gestores da *Association*, nota-se a presença do diretor da *Alliance Israélite Universelle*, Sr. Goldshmidt, que também fazia parte do conselho da *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*⁸. Existia, também, o cargo de presidente e vice, cargos ocupados então, respectivamente, por Narcisse Levin e Franz Philippson – o segundo ocupava simultaneamente o cargo de diretor da *Compagnie Auxiliare* (VERBA, 1997).

A escolha do Rio Grande do Sul para sediar as colônias brasileiras da ICA não foi por acaso. A proximidade com a Argentina, onde a *Association* já vinha atuando, e certo conhecimento das áreas próximas às estradas de ferro por parte dos diretores, facilitaram a decisão. Fazia parte do plano de colonização “instalar o núcleo na proximidade da estrada de ferro, para fácil saída dos produtos colhidos pelos colonos” (CUNHA, 1908, p. 243). O incentivo do governo do estado também pesou nesta escolha, visto que a imigração europeia para áreas desocupadas estava de acordo com as políticas do Partido Republicano Riograndense para o desenvolvimento regional (KLIEMANN, 1986). De acordo com Leon Back (apud WAINBERG, 2004, p. 35), que foi empregado da ICA, falando sobre a escolha das terras:

[...] o então presidente da ICA, Narcisse Leven, sugeriu ao vice-presidente Franz Philippson, presidente da Companhia de Estradas de Ferro da Argentina e do Rio Grande do Sul, a conveniência que a Sociedade teria em comprar e colonizar terras no extremo sul do Brasil, no Estado do Rio Grande do Sul. O Conselho aprovou a ideia e, em 1900, uma comissão de estudos visitou o Rio Grande do Sul e emitiu um parecer favorável.

1.3 PHILIPPSON

⁷ Conferir anexo nº 1, p. 57: conselho gestor da ICA.

⁸ Os próximos capítulos do trabalho tratarão desta companhia e sua relação com a ICA.

No Brasil, a ICA adquiriu, entre 30/05/1903 e 16/06/1911, quatro lotes de terra que totalizavam 5703 hectares no Distrito de Pinhal⁹, sito ao município de Santa Maria da Boca do Monte. A colônia acabou sendo denominada oficialmente Colônia Philippson, em homenagem ao banqueiro belga que atuava no País, neste período, como vice-diretor da ICA e acionista da *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*. A aquisição só se realizou após visita de uma comissão enviada ao Estado pela direção da ICA em 1900, encabeçada pelo engenheiro agrônomo, Eusébio Lapine, que efetuou a compra em nome da ICA (VERBA, 1997; CUNHA, 1908).

Esta colônia situava-se próxima à linha férrea que ligava a cidade de Santa Maria à Cruz Alta. Havia próximo à colônia uma estação desta linha - Pinhal. Isto não era uma coincidência, visto que esta estação seria utilizada para o escoamento daquilo que fosse produzido na colônia para os maiores centros de consumo no estado ou para exportação.

As primeiras 36 famílias, que desembarcaram em 1904, vinham da Bessarábia¹⁰. Nos anos seguintes, desembarcavam em Philippson imigrantes vindos da Europa e das colônias da ICA na Argentina, especialmente da colônia Clara.

Chegando lá, muitos colonos ficavam consternados com as condições apresentadas. Eles recebiam “além do terreno, uma casa para moradia, instrumentos de trabalho agrícola, duas juntas de bois, duas vacas e um cavalo” (GRITTI, 1992, p.18). Porém, as casas eram, na verdade, galpões de madeira e chão batido, sem móveis onde se infiltravam animais indesejados, como cobras, aranhas e lagartos. As condições eram extremamente humildes, especialmente, quando da chegada dos primeiros colonos.

Muitos destes colonos traziam consigo alguns pertences como o *samovar*¹¹, a *hanukeá*¹², além de sementes de fumo e outros vegetais tradicionais das regiões de onde vinham. Com o tempo, eles melhoraram suas moradias, construíram móveis e iniciaram o plantio de roças, além de organizar o serviço religioso. Quem fazia as

⁹ Em 1995 este distrito se transformou no município de Itaara.

¹⁰ Com relação às levas de imigrantes que desembarcaram em Philippson consultar VERBA, 1997.

¹¹ Tipo de panela especial para esquentar e servir o chá, muito utilizado na Rússia, Ucrânia, Moldávia e arredores.

¹² Candelabro de sete velas utilizado durante as comemorações de Hanuka, a festa hebraica das luzes.

vezes de rabino era o Sr. Steinbruch, reconhecido na comunidade por seu grande conhecimento da *Torah*¹³.

A comunidade começou, então, a cultivar uma variedade de fumo própria da Bessarábia que se adaptou bem ao clima da região. Plantavam artigos, como o milho, trigo, feijão e hortaliças, além de desenvolverem uma pequena indústria de laticínios. Encontraram grandes dificuldades, visto que a maioria não tinha experiência no cultivo e a ICA não orientou-os adequadamente.

Uma figura que se destacou, nesse período, foi Leon Back, funcionário enviado pela entidade para ser professor primário e que possuía formação na *École Horticole e Professionnelle Du Plesis-Piquet*. Este senhor, após um período em Portugal para aprender a língua, desembarcou na colônia, em 1908, para montar uma escola primária e dar alguma assistência aos imigrantes (VERBA, 1997).

Eles acabaram, então, dedicando-se à extração de madeira para dormentes (barrotes de madeira sobre os quais se assentam os trilhos) que eram destinados à viação férrea e representava um mercado certo e idôneo no pagamento (VERBA, 1997). Muita lenha foi vendida para “usinas elétricas, fábricas e padarias, obtidas a partir do corte das árvores da parte dos matos” (NICOLAIEVSKY, 1975, p. 38). Com a escassez do carvão, os colonos vendiam lenha para ser utilizada como combustível nas locomotivas (TREIGUER, 1988; SOIBELMAN, 1984).

Muitas eram as dificuldades enfrentadas pelos colonos. Apesar de manter uma boa relação com os habitantes da região, não conseguiam produzir como eles. Secas, ataques de gafanhotos, desconhecimento do clima e produtos que melhor se adaptassem à região afligiam as colônias e faziam com que os imigrantes tropeçassem no seu desenvolvimento. A ICA tentava controlar a extração da madeira para que os colonos se dedicassem à agricultura, mas esta tentativa se mostrou infrutífera. Alguns anos após o início da chegada dos “russos”, como eram conhecidos na região os imigrantes, estes começam a tentar a sorte fora de Philippon¹⁴.

¹³ Livro sagrado dos judeus.

¹⁴ São relevantes os relatos feitos por Frida Alexandr, Jaques Schewidson, Eva Nicolaiwsky e Guilherme Soibelman em obras próprias. Já Salomão Serembrenick, traz o importante relato do Dr. Rafalovich sobre a vida na colônia Philippon.

Para melhorar a vida e a economia da colônia, a ICA construiu, em parceria com a *Compagnie Auxiliaire*, um ramal ferroviário que a ligava com a estrada de ferro principal que cortava a região. Visava, com isso, a empregar colonos na sua construção e facilitar ainda mais o transporte daquilo que produziam. Além disso a estrada ia também ao encontro dos interesses da ICA já que o governo Federal, em 1892, estabelecia prêmios em dinheiro para as companhias de imigração que construíssem estradas regulares ou de ferro em suas colônias ou que as ligassem a cidades ou estações de ferro próximas (KLIEMANN, 1986).

Isto não foi suficiente para segurar os colonos em Philippon. Os jovens foram os primeiros a sair levados pela tentação de estudar e de uma vida melhor. Apesar de a colônia possuir uma escola primária, os jovens acabavam se dirigindo a cidades como Santa Maria, Passo Fundo e Porto Alegre visando a dar prosseguimento aos seus estudos. Deixavam famílias e amigos aventurando-se estado afora. Com isso, acabavam enfraquecendo a colônia já que o trabalho agrícola demanda muito fisicamente e, com o passar do tempo, apenas os mais velhos lá ficavam. Houve lento esvaziamento da colônia com destaque para o ano de 1926. Ao encontrar dificuldades cada vez maiores para produzir, famílias inteiras abrem pequenos estabelecimentos em outras cidades do estado. Isso foi possível por que possuíam experiência para o desenvolvimento da atividade comercial.

Assim, alguns colonos quitaram suas dívidas já vivendo em cidades, estabelecidos com outros negócios. Os que abandonam as terras nunca receberam os títulos de propriedade de seu lote, que acabaram revendidos pela ICA para agricultores judeus ou não¹⁵.

1.4 QUATRO IRMÃOS

A segunda colônia adquirida pela ICA no Rio Grande do Sul foi Quatro Irmãos. As terras encontravam-se no distrito de Erebango, município de Passo

¹⁵ Para conferir os contratos de compra e venda das terras, consultar Verba, 1997.

Fundo, e a compra das mesmas se deu em janeiro de 1912. Devido a sua extensão - quase 1.000.000 de metros quadrados - e número total de colonos foi essa a maior e mais importante colônia judaica do País. O dinheiro para compra das terras foi enviado para o Sr. Diretor *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer* de Santa Maria da Gustavo Vauthier, que era muito experiente em questões de aquisição de terrenos no Rio Grande (Correspondência de Paris para Filipson, de nove de junho de 1909, nº 179, AHJB-SP apud. GRITTI, 1992).

Ainda em 1912, a *Association* transfere sua sede administrativa no país de Philippon para Quatro Irmãos. Devido às suas riquezas naturais, esta colônia tornou-se a sua 'menina dos olhos'. Antes da compra desta terra, mais de um estudo sobre as riquezas naturais da região foram encomendados pela ICA. Alguns destes estudos tiveram a colaboração da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, inclusive com participação do Engenheiro João Teixeira Soares, subscritor da *Compagnie* no País¹⁶. Os estudos apontam o potencial que a colônia possuía tanto para o cultivo de cereais e vegetais quanto à possibilidade de exploração da madeira (GRITTI, 1992).

Durante sua atuação no estado, a ICA foi beneficiada com o não pagamento do imposto de terras, pois o Governo lhe dava esse incentivo. Outro incentivo oficial foram as terras cedidas ou vendidas a baixo custo pelo Governo, para que a *Association* construísse um ramal ferroviário que ligasse a colônia à estação de ferro de Erebango. Tais incentivos faziam parte das políticas do governo para empresas colonizadoras que adquiriam terras devolutas, como era o caso da Fazenda Quatro Irmãos (KLIEMANN, 1986).

Em 1912, chegam à colônia os primeiros imigrantes. A primeira leva é composta por colonos vindos de um empreendimento da ICA na Argentina, a colônia Moises. São logo sucedidos por uma leva de 60 famílias que vem da Bessarábia. Quando chegam a Quatro Irmãos, suas casas ainda não estavam prontas, o que leva os diretores locais a utilizar esses colonos como mão-de-obra para demarcar os lotes, construir moradias, móveis além de instalar cercas e outros serviços

¹⁶ Ver quadro número 2 nos anexos, p. 58: Quadro de subscritores da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

necessários. Neste momento, muitos imigrantes já demonstram sua inaptidão para trabalhos desta ordem.

Estes imigrantes são seguidos por outras levas que contabilizam mais de 300 famílias até 1915¹⁷. Porém a colônia apresentou elevado êxodo, como Philippon. Dificuldades no trabalho com a terra, falta de auxílio e insatisfação com as condições foram uma constante. Alguns colonos instalaram moinhos que foram pouco utilizados tanto por falta de matéria prima, quanto de mão-de-obra especializada.

O trabalho que se mostrou mais rentável foi o relacionado ao corte e à venda da madeira existente na região, especialmente dos pinheiros. A extração dos mesmos é controlada pela ICA para que não se abandone o cultivo da terra, como foi dito, e para evitar que alguns colonos acumulassem capital e saíssem das terras (TREIGUER, 1988).

Para facilitar o processamento desta madeira, a ICA adquiriu uma serraria e uma gleba de terra pertencentes ao cunhado de um engenheiro da *Compagnie Auxiliaire*, Sr. Henrique José Wiedesphan, que havia adquirido as terras durante “trabalhos de estudo para a determinação de melhor concurso para a ligação ferroviária de Passo Fundo a Marcelino Ramos, em 1908 e 1909” (GRITTI, 1992, p. 54). Algumas serrarias particulares também foram estabelecidas no período, com destaque àquela de Gregório Ioschpe (IOSCHPE, 1987).

A ICA começou, em 1913, a construção de um ramal férreo de 18 quilômetros de extensão entre a colônia e a estação de Erebangó – parada do trem que vinha de Santa Maria a Erechim. Neste ramal, esperava empregar seus colonos e dinamizar a colônia aumentando a agilidade e baixando o custo do transporte. Em carta, um dos diretores da ICA no período diz que as “despesas realizadas com a construção do ramal seriam facilmente amortizadas com a elevação dos preços dos terrenos (...) e o resto poderia ser amortizado (...) pela venda de dormentes a *Compagnie Auxiliaire*” (PESQUISAS apud GRITTI, 1992, p. 229).

O ramal ficou pronto em 1917 e foi utilizado para o escoamento da produção da colônia. Não foi, porém, capaz de impedir a constante saída de colonos. Com o

¹⁷ Ver quadro número 3 nos anexos, p. 59: Movimento de imigração e emigração judaica na Fazenda de Quatro Irmãos.

objetivo de aumentar o movimento do ramal, a ICA obriga que toda a madeira produzida em Quatro Irmãos seja transportada através do trem.

Apesar do progresso daqueles que exploravam a madeira, a colônia continuava deficitária. Havia insatisfação com as duras condições de vida, baixa produtividade e desconformidade com a gestão; tais condições proporcionavam aos colonos a frustração (MOGLINIK, 1988). Lesser estima que, em 1922, “metade das propriedades da Fazenda Quatro Irmãos estava sendo usada para explorar a madeira [...], toda transportada sobre as linhas da Compagnie Auxiliaire” (LESSER apud GRITTI, 1992, p.138).

Para piorar a situação, a região é palco de batalhas da Revolução de 1923. Uma destas batalhas ocorreu no território da colônia, o que trouxe de volta o medo àquela população. Muitas famílias haviam migrado para o Brasil fugindo de cenas de violência como aquela, em busca de um lugar pacífico para viver. Este não era o cenário do Rio Grande do Sul, disputado pelos legalistas e pelos revoltosos que não queriam a reeleição de Borges de Medeiros para Presidente do estado.

Durante a revolta de 1923, a colônia foi alvo de saques, roubos e invasões por ambas as tropas. Há, inclusive, o caso de um colono que foi assassinado neste período em condições mal-esclarecidas (FAERMANN, 1990). Por isso, no final de 1923, como mostra Gritti (1992, p. 111)

[...] a direção central advertia a administração local da necessidade de se avaliar todos os danos sofridos, para que fossem levados em conta, nas reivindicações que seriam apresentadas ao governo brasileiro, inclusive danos causados na locomotiva com as despesas suplementares, que nos ocasionou sua imobilização, para que as compensações fossem obtidas.

Durante os combates, muitos imigrantes abandonam a colônia e se abrigam em cidades ou vilas próximas, como Erebangó, Passo Fundo e Erechim. Muitas famílias não voltam para suas terras. As que o fazem estavam, em sua maioria, envolvidas na extração da madeira.

Quando a paz volta a reinar na colônia, no fim de 1923, a ICA resolve dar um novo impulso à colonização do local. Para tal, adquire, em 1925, mais uma faixa de terra junto a Quatro Irmãos. Separa estas novas terras em dois lotes e os denomina,

em homenagem ao fundador da instituição e sua esposa, Baronesa Clara e Barão Hirsch.

O objetivo da *Association* é ocupar este terreno com colonos que já possuíam conhecimentos na exploração da madeira e acostumados à vida no campo, visto que a falta de critério nas seleções anteriores foi um dos empecilhos para o desenvolvimento das colônias. Para evitar a repetição deste erro, enviam, para a Polônia e Lituânia, Gregório Ioschpe como recrutador. Este senhor, proveniente da Bessarábia, tinha trabalhado com madeiras desde a sua chegada a Quatro Irmãos e possuía, neste período, uma situação singular na colônia devido à sua situação financeira (IOSCHPE, 1987).

Através do recrutamento, em 1926, mais de trinta famílias se instalam no núcleo de Barão Hirsch. Estas famílias encontram muitas dificuldades com a agricultura e, devido à distância de seus lotes com a estrada de ferro, a exploração da madeira se torna custosa e difícil. Meio ano após sua chegada, uma parte das famílias já mostrava descontentamento. Algumas dessas famílias abandonam a colônia um ano após sua chegada.

Apesar do esforço da ICA, a nova área não apresentou desenvolvimento superior ao conquistado anteriormente em Quatro Irmãos ou Philippson. Prova disto é que, no período que vai até março de 1927, “a Companhia vendeu 7126 hectares da Fazenda Quatro Irmãos a não-israelitas” (GRITTI, 1992, p. 128).

As famílias que se instalaram no núcleo de Baronesa Clara encontram maior prosperidade através da venda de lenha a ser utilizada como combustível nos vagões da Viação Férrea. A proximidade deste núcleo com a estação da colônia facilita a negociação e o transporte dessa mercadoria. Outro fator que facilitou a adaptação destes colonos foi o fato de que muitos dos selecionados possuíam conhecimentos prévios na extração da madeira e possuíam serrarias na Europa. Isto fica claro na entrevista de Janeta Ioschpe que migrou em 1926 e recebeu um lote em Baronesa Clara.

Nossa família trabalhava com madeira sempre. Eram madeireiros os irmãos da minha mãe, na Europa. E os meus tios já vieram aqui com o gostinho da madeira. O meu sogro era carpinteiro, o pai do meu marido, o meu tio-sogro. Mas ele

logo fez uma serraria, tocada a água, e serrava a madeira e vendia a Buenos Aires. Despachava de trem.

Os colonos israelitas desenvolvem o plantio de milho, trigo, luzerna e feijão juntamente com a avicultura, apicultura e pecuária. O cultivo se mostrava insuficiente para sustentar os colonos que desenvolviam outras atividades quando apoiados pela exploração da madeira. Eles contaram, durante todo o processo, com subsídios dados pela ICA, como crédito na loja da Fazenda e adiantamentos pela madeira serrada.

Apesar dos incentivos dados pela ICA, parte dos colonos de Quatro Irmãos, Baronesa Clara e Barão Hirsch não resistem à crise dos anos 1930. A dificuldade para vender os produtos lá produzidos aumenta. A falta de capital faz com que inúmeras indústrias diminuam sua produção e, conseqüentemente, a economia da região é afetada. A suspensão da compra da madeira para combustível pela Viação Férrea aumenta ainda mais as dificuldades entre os colonos. Se nem mesmo no período pré-crise eles conseguiam quitar suas dívidas com a *Association*, quando a depressão os atinge é fatal (GRITTI, 1992).

1.5 SALDO DA IMIGRAÇÃO

A ICA manteve-se atuante, no Brasil, até os anos 1960. Este estudo se dedica somente a análise da imigração judaica até o início dos anos 1930. A historiografia discute sobre a utilização ou não do termo “falência” com relação às colônias. Pode-se até definir como falência o modelo de imigração levado a cabo pela *Association*. Porém, quando se analisa que o objetivo desta companhia era fazer com que os colonos judeus se instalassem em um país livre, onde houvesse oportunidade de trabalho, a experiência da imigração teve resultado positivo.

É bem verdade que a independência pela produção agrícola acabou sendo substituída pela extração madeireira. Isto ia contra os objetivos iniciais filantrópicos de Barão Hirsch e Baronesa Clara, mas de acordo com os interesses dos que presidiam a associação no período. Apesar desta guinada, é possível encontrar

depoimentos como o de Luiz Treiguer que diz: “A ICA cuidava muito bem dos colonos, cuidava bem”. A insatisfação que este depoente mostra está relacionada à forma como os empregados da ICA administravam a colônia:

Eles faziam, então, um pouco de “trampa” também. Compreende? Como é aqui, ele escrevia para o (ilegível) David, Duved Treiguer retirou tanto. E tapeava. Retirava vinte, por exemplo. Daí, ele botava: O Duved tirou cinquenta. Trinta para ele e vinte para o Duved. Mas a ICA não sabia disso. Esse Philippson mesmo, da França, não sabia. Ele morreu e a mulher, morreram sem saber que foi tapeado pelos que ele mandou¹⁸.

O desconhecimento acerca dessas pequenas negociatas não significa que os diretores da ICA não estivessem a par do que ocorria nas colônias. A extensa documentação, constituída por cartas existente no Arquivo Histórico Judaico Brasileiro de São Paulo, é uma prova disto. Boa parte destas cartas foram utilizadas para embasar a tese de Isabel Rosa Gritti (1992) sobre a atuação da *Association* no país.

Este trabalho visa a mostrar que a extração da madeira foi o foco central da economia nas colônias. Um fato que esclarece isto foi o envio, por parte da ICA, como recrutador, do madeireiro mais bem sucedido da região. Os depoimentos existentes no Acervo de História Oral do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall exemplificam bem esta tese. Nota-se que as profissões originais dos colonos que vieram ao país, antes de 1925, eram as mais variadas, predominando aquelas exercidas na cidade. Isto muda após o envio de Gregório Ioschpe¹⁹.

Uma boa parte desta madeira era vendida para a *Compagnie Auxiliaire*. Contudo, não se pode afirmar que a mesma era negociada somente com a Companhia que arrendava as estradas de ferro gaúchas. Parte desta madeira era negociada com o Uruguai e Argentina – possivelmente para ser utilizada nas estradas de ferro de lá, também exploradas pela companhia belga, mas outra parte desta riqueza natural ficava na colônia, como fica claro no trecho abaixo, retirado do depoimento de Bacaltchuk (1987):

¹⁸ Depoimento nº 205 de Luiz Treiguer, p. 40.

¹⁹ Servem de exemplo os depoimentos nº 160, 104, 043, 013, 182 – pós 1925. Para o período pré 1925 o de nº 205 é o melhor exemplo.

[...] nós já estávamos acostumados no negócio de cortar madeira, de isso e aquilo, meu irmão fez móveis. A ICA, a Companhia, usava uma serraria em Barão Hirsch para fornecer madeira. Para construir camas, mesas, bancos, já tinha um estoque de madeira, pronto. E assim mesmo fizeram mais uma serraria lá em Barão Hirsch para ter mais madeira para os imigrantes fazer, se possível, em casa, os móveis.

Nota-se, a partir da documentação que, apesar da insatisfação dos colonos, a ICA não os abandonava completamente. O fato de subsidiar os custos da vinda e instalação dessas famílias deve ser lembrado também como uma ação caridosa; porém, muito complicaram os conflitos de interesses durante a atuação da *Association* no estado. O próximo capítulo, do presente trabalho, será dedicado ao estudo da ação da *Compagnie Auxiliaire* no Rio Grande do Sul.

2 COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL

2.1 COMPANHIAS INTERNACIONAIS NO BRASIL

O capitalismo alcançou, no final do século XIX, sua fase imperialista mais acentuada. A internacionalização de empresas e sua abrangência mundo afora representavam a situação econômica mundial, onde empresas dos países mais desenvolvidos, como a Inglaterra, França, Bélgica e Estados Unidos investiam em países subdesenvolvidos como o Brasil, Cuba, Argentina e Uruguai. Valentini (2009, p. 70) diz que foi

[...] esta mobilidade internacional dos capitais que tornou possível um sistema capitalista internacional unificado, porém não homogêneo. A respeito disso, Paul Singer destaca que houve inversões de capitais dos países industrializados nos países não desenvolvidos. Duas finalidades perseguiram estas inversões: as taxas de juros mais elevadas e o domínio dos mercados internos das economias coloniais.

O domínio dos mercados internos era possível graças às subsidiárias das companhias internacionais que se instalavam em setores estratégicos dos países subdesenvolvidos como “ferrovias, companhias de navegação, de bondes, de eletricidade e gás, matadouros, madeireiras e colonizadoras” (VALENTINI, 2009, p. 71). Os juros eram dados pelos governos a taxas exorbitantes como garantia do pagamento da construção de grandes obras públicas.

O Brasil, no final do século XIX e início do XX, foi palco de um acentuado desenvolvimento econômico. Impulsionado pelo capital envolvido no processamento do café plantado no Vale do Rio Paraíba e da borracha extraída na Amazônia, o governo de Rodrigues Alves²⁰ fomentou um “projeto de modernização que incluía amplo desenvolvimento material. Nele estavam previstas obras ferroviárias, portuárias entre outras. (KLIEMANN, 1986).

²⁰ Advogado paulista, governou o País de 1902 a 1906.

Nesse contexto dá-se a inserção de companhias internacionais, como as belgas *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* e *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*, as americanas representadas pelo 'Sindicato Farquhar' como a *Brazil Railway Company*, *Light Power Company* (Rio de Janeiro), *Bahia Gas Company*, Companhia Telefônica Brasileira (KLIEMANN, 1977). Havia também o grupo liderado por Graffé e Guinle que fornecia eletricidade para o porto de Santos (VALENTINI, 2009). Com estas empresas, muito capital estrangeiro ingressou nos países latino americanos, como conta Kliemann (1986, p. 110).

Empregar capital no Brasil era o objetivo da *Auxiliere*, que já atuava na Argentina. Explorar riquezas naturais na América Latina é o que pretendiam normalmente as empresas de prestação de serviços e, nesse sentido a ICA e a *Auxiliaire* não foram exceção à regra. As regiões escolhidas [...] eram muito ricas em recursos naturais e uma das atividades incentivadas foi a exploração da madeira ali existente. A madeira [extraída das colônias da ICA] era exportada através da *Compagnie Auxiliaire*, que não só a utilizava no Rio Grande do Sul para construção da ferrovia como a exportava, com o mesmo fim, para a Argentina.

A utilização do capital internacional no País faz parte do quadro de expansão do capitalismo. Os investimentos buscavam atingir áreas deixadas de lado pelos governos e investidores nacionais que possuíam bom potencial. No Brasil, a atuação de companhias ferroviárias era facilitada, segundo Valentini (2009, p. 72), pois havia

[...] matéria-prima e mão-de-obra abundantes e baratas, além de outros incentivos para o sucesso dessa nova etapa do capitalismo, como, por exemplo, os subsídios oferecidos pelo Governo. No caso das ferrovias, a garantia de juros esteve entre 5 e 7% sobre o custo da estrada. Ainda foi facultada às Companhias a obtenção do privilégio de concessão das terras marginais às linhas das estradas de ferro, gratuitamente, ao garantir o lucro e eliminar a concorrência.

As primeiras companhias internacionais a atuarem nos países latino americanos tinham origem europeia. A elas seguiram-se os grupos norte americanos, especialmente àquele capitaneado por Percival Farquhar e Fred Stark

Pearson, sócios em mais de uma dúzia de empreendimentos na América do Sul (NYTIMES, 1912).

2. 2.1 Reflexos no Rio Grande do Sul

A *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* foi a primeira empresa de exploração das estradas de ferro com capital belga a atuar no Rio Grande do Sul. Segundo Verba (1997), recebeu através do Decreto Federal, número 670 de 10 de novembro de 1891, concessão para construir e explorar a Estrada de Ferro entre Santa Maria e Passo Fundo²¹.

Os belgas possuíam tradição na construção de ferrovias utilizando capital privado. De acordo com Dias (1986, p. 90), no início do século XIX, após sua independência, “o incremento ferroviário representou uma alternativa imprescindível aos caminhos fluviais controlados pelos holandeses, dos quais haviam se libertado”. O país se desenvolveu explorando recursos naturais, especialmente após a formação de seu Império em 1830. Suas companhias atuaram no financiamento e na construção de estradas de ferro em diversos países da Europa, no Canadá, Brasil, Argentina e Uruguai.

A *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*²² foi a segunda companhia a receber autorização para atuar no país. Dirigida pelo belga Afonso Spée e representada pelo engenheiro mineiro João Teixeira Soares, venceu o estado do Rio Grande do Sul na concorrência para arrendar a ferrovia Porto Alegre – Uruguiana em 31 de dezembro de 1898 segundo Verba (1997) e Dias (1986). Tinha a finalidade de explorar a ferrovia, seus prolongamentos e ramais objetivando receber a concessão de mais linhas para formar uma grande rede de transportes que abrangeeria todo o estado.

A linha Porto Alegre – Uruguiana era a espinha dorsal da malha ferroviária gaúcha. Passava pela cidade de Santa Maria, o grande centro ferroviário estadual para onde convergiam as principais linhas. Era, também, responsável por aproximar

²¹ Próximo a este trecho a ICA instalou as colônias Philippson e Quatro Irmãos.

²² Será referida no texto como *Compagnie* ou *Auxiliaire*.

a capital e as zonas agrícolas do estado à fronteira oeste, incrementando os negócios com a Argentina. O arrendamento se mostrou extremamente lucrativo para os belgas, o que os motivou a expandir sua atuação no Rio Grande do Sul (DIAS, 1986).

O auge da influência belga se inicia quando a *Compagnie* recebe do Governo Federal²³, em 6/06/1905, através do decreto 5584, o direito de exploração de toda a malha ferroviária do estado. Recebe também, de acordo com Kliemann (1986), a preferência para a construção e conclusão de ramais férreos. Para que pudessem receber a concessão, as duas companhias se fundem e a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* é incorporada pela *Auxiliaire*. A partir deste momento, a 'marca' que ficará conhecida como arrendatária da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, até os anos 1920, é a *Compagnie Auxiliaire*.

Diz Dias (1986) que os trechos arrendados junto ao Governo Federal eram os seguintes: Porto Alegre - Uruguaiana; Rio Grande – Bagé; Santa Maria - Passo Fundo. Ficou acertado que a *Compagnie* concluiria o trecho de Cacequi a Alegrete (parte da linha Porto Alegre – Uruguaiana) e construiria, na mesma linha, os prolongamentos até Santana do Livramento e Porto Alegre.

As linhas arrendadas junto ao Governo Estadual em funcionamento eram: Porto Alegre - Novo Hamburgo; Novo Hamburgo - Taquara. A *Compagnie* assumiu a responsabilidade pela conclusão do ramal da estação do Couto até Santa Cruz (parte da linha Porto Alegre – Uruguaiana) e pela construção do trecho entre São João do Montenegro e Caxias.

Analisando os dados referentes ao arrendamento, nota-se que as ferrovias em funcionamento somavam aproximadamente 1500 quilômetros enquanto os trechos a serem finalizados somavam em torno de 500 quilômetros. Isto demonstra o interesse dos belgas tanto na exploração quanto na construção das ferrovias, já que os bancos acionistas²⁴ concediam parte dos empréstimos utilizados nas obras.

A *Auxiliaire* e a *Sud-Ouest* tinham como acionista a *Compagnie Generale des Chemins de Fer Secondaire*. De acordo com Dias (1986, p. 101), ela

²³ O Governo Federal outorga também o direito à exploração das ferrovias estaduais.

²⁴ Ver quadro quatro nos anexos, p. 60: Quadro de acionistas da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

[...] exercia destacado papel na implantação e exploração de serviços ferroviários dentro e fora da Europa e suas empresas distribuíam dividendos que variavam entre 4 e 12%. Os investimentos e a liquidez das ações eram asseguradas pelos bancos e instituições a ela associados, como Banque Parisien, Banque Française Du Brésil, **Banque Phillipson** [grifo meu], Banque C. Nathan, Banque Paul Mayer, Société Générale pour Favoriser de Developpment Du Commerce et de l'Industrie de France, além de outros.

A *Auxiliaire* possuía, além da *Secondaire*, outros 29 acionistas. Franz Philippson foi um dos maiores investidores. Este senhor também fazia parte do primeiro conselho diretor da *Auxiliaire* no estado²⁵, enquanto arrendatária do trecho Porto Alegre – Uruguaiana. Depois se tornou diretor da *Compagnie* no Rio Grande do Sul e na Argentina e, segundo Scliar (1990), atuou como vice-diretor da *Jewish Colonization Association*.

2. 2. 2 Atuação da Compagnie

Uma das primeiras ações da *Compagnie*, após o arrendamento, foi criar uma ligação até o mar para a malha ferroviária gaúcha. Construiu um ramal férreo entre São Sebastião e São Gabriel, o que tornou possível a conexão com a Estrada de Ferro Bagé – Rio Grande (DIAS, 1986). O transporte do que era produzido no Rio Grande do Sul se dava principalmente por vias fluviais. A precariedade ou inexistência das estradas (rodovias e ferrovias) praticamente inviabilizava a utilização do transporte terrestre. Sendo o porto de Rio Grande o principal do estado – o que se mantém até hoje – era fundamental ligá-lo ao resto da malha ferroviária.

Com a industrialização do Estado, especialmente dos produtos relacionados à carne, o lucro referente à ferrovia aumentou. A partir de 1903, com o crescimento considerável da importação e exportação de bens, os dividendos investidos nas estradas deram melhor retorno. Outros itens, como a erva-mate, cereais, fumo e madeira produzidos nas diversas colônias do interior do estado, passam a interessar

²⁵ Ver quadro cinco nos anexos, p. 61: Primeiro Conselho Diretor da Estrada de Ferro Porto Alegre Uruguaiana.

aos países e estados vizinhos, impulsionado o movimento de cargas²⁶ nas ferrovias (DIAS, 1986).

Parte deste desenvolvimento se deu graças à imigração. Houve uma variação de culturas e diversificação das áreas ocupadas que foram exploradas de acordo com seu potencial. “A imigração (...) emprestou à Serra e ao Planalto um rápido crescimento descaracterizando, de certo modo, ser o Rio Grande do Sul apenas pecuário como fora no Império” (KLIEMANN, 1989, p. 46).

Com o aumento da utilização das ferrovias, cresceram as dificuldades enfrentadas pelos belgas para administrá-las. Houve elevação nos custos²⁷ administrativos e de manutenção nos anos que seguem a 1903. Os investimentos feitos não acompanharam o crescimento industrial do estado; logo, aumentaram os problemas relacionados à manutenção da ferrovia e dos trens.

2.2.3 Problema do combustível

As locomotivas utilizadas no Rio Grande do sul eram fabricadas na Europa e nos Estados Unidos. Projetadas para queimar carvão de alta combustão, especialmente do tipo Cardiff importado da Inglaterra. O Cardiff foi utilizado no Rio Grande do Sul até o início do século XX, quando a elevação do custo de importação tornou inviável a sua utilização, sendo 1903 o ano que marca o fim da utilização deste tipo de combustível²⁸. Para substituí-lo, a Viação Férrea utilizou o carvão proveniente de Arroio dos Ratos, que era de baixa qualidade (DIAS, 1986).

Porém, ao analisar os resultados obtidos pela queima deste carvão sobre seu custo, a *Auxiliaire* aumentou drasticamente a utilização da lenha como combustível. Abundante no estado, que possuía uma grande região inexplorada, com baixo custo para extração e aquisição, a madeira se tornou a principal fonte energética utilizada pela Viação Férrea. Outro fator que facilitava a utilização da lenha era o fato de que

²⁶ Ver quadro seis nos anexos, p. 61: Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Principais Mercadorias Transportadas.

²⁷ Ver quadro sete nos anexos, p. 62: Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Principais Componentes das Despesas.

²⁸ Ver quadro oito nos anexos, p. 62: E. F. Porto Alegre a Uruguaiana, Consumo Geral de Combustível – 1898 – 1905.

os terrenos próximos as estradas eram cedidos à Viação Férrea que podia explorá-los e assim fazia. Conta Treiguer (1988) que muita lenha foi vendida pelos colonos de Philippon para ser utilizada nas locomotivas após o encarecimento do carvão.

A madeira foi o principal combustível utilizado no estado também na indústria e navegação. A troca do combustível nas caldeiras das locomotivas, porém, tinha um custo, como conta Dias (1986, p. 110):

Forçava-se as máquinas a operarem em desacordo com as normas técnicas dos fabricantes, gerando um transporte moroso, onde as locomotivas tinham de ser submetidas a constantes reparos, quando não desativadas. Assim, a questão dos combustíveis aproxima-se das outras que envolveram estradas de ferro brasileiras, onde a preocupação básica era diminuir os custos, mesmo se isso representasse uma oferta de serviços abaixo dos padrões médios da época.

No período de desenvolvimento econômico do estado, quando foi mais requisitado o serviço de trens da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, este mostrou-se ineficiente. As reclamações com a administração eram constantes. Para acalmar a situação, Gustave Vauthier teve de ser afastado da direção da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em 1910, mesmo administrando-a de forma competente (DIAS, 1986).

3. BRAZIL RAILWAY COMPANY

A diminuição da margem de lucro, o constante aumento dos problemas relacionados à Viação Férrea e o desinteresse dos acionistas levaram a *Auxiliaire* a disponibilizar suas ações no mercado. A empresa disposta a adquirir estas ações foi a *Brazil Railway Company* de Percival Farquhar, também conhecido como *railwayman*. Este homem foi um magnata capitalista norte-americano “que controlava grandes investimentos mundiais, principalmente em países da América do Sul” (VALENTINI, 2009, p. 57). Seus negócios abrangeram o Brasil de norte a sul, além de outros países como Cuba, Guatemala, Uruguai, Paraguai e Argentina (NYTIMES, 1912).

A *Brazil Railway Company* era uma *holding*, fundada em novembro de 1906 (DIACON apud VALENTINI, 2009) que atuou em diversas áreas. No Brasil, através de subsidiárias como a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* atuou nas áreas de geração e fornecimento de energia elétrica, ferrovias, exploração de madeira, colonização entre outros. É importante ressaltar que a *Lumber* foi responsável pela “maior predação de pinheiros já efetuada no Hemisfério Sul” (ARAUCÁRIA apud VALENTINI, 2009, p. 20). Na América Latina, objetivava construir uma ferrovia que ligasse o oceano Atlântico ao Pacífico, cortando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile²⁹. Para isso, recebeu concessões para explorar os caminhos de ferro em diversos países na América do Sul.

A *Brazil Railway Company* recebeu concessão para o término da construção do trecho entre Itararé e Marcelino Ramos, pertencentes à estrada de ferro São Paulo – Rio Grande. Esta ferrovia ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo, pelas cidades de Itararé até a Santa Maria e tinha a missão de ligar a Capital Federal (Rio de Janeiro) à Argentina e Uruguai. O término da construção do trecho catarinense foi um os motivos que fomentou a Revolta do Contestado³⁰

Boa parte da atividade do Sindicato Farquhar girava em torno da construção das ferrovias. Isto ocorria, pois, após a fixação dos trilhos, as companhias tinham direito a extensões de terra nas margens da ferrovia ou áreas equivalentes em locais próximos. No caso da ferrovia São Paulo – Rio Grande, a doação de terras chegou quase aos 2.000.000 de hectares nos estados de Santa Catarina e Paraná. Isto por que, segundo Queiroz (apud VALENTINI, 2009, p. 58),

[...] a estrada obtivera do Governo Federal uma concessão de terras equivalente a uma superfície de nove quilômetros para cada lado do eixo, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicado por 18. A área total assim obtida deveria ser escolhida e demarcada, sem levar em conta sesmarias nem posses, dentro de uma zona de trinta quilômetros, ou seja, quinze para cada lado.

²⁹ Ver mapa da ferrovia proposta nos anexos, número 9, p. 63.

³⁰ A Revolta do Contestado ocorreu entre 1912 e 1916. Consistiu na “revolta dos sertanejos que viviam na floresta ombrófila mista nas terras cortadas pela ferrovia São Paulo Rio Grande e áreas adjacentes” (VALENTINI, 2009, p. 109). Esta região corresponde hoje a Caçador e Curitiba em Santa Catarina.

A *Brazil Railway* foi também responsável pela construção da ferrovia Madeira – Mamoré, que ficou conhecida por seu elevado custo, baixa produtividade e condições desumanas de trabalho. Em 1913³¹ a *Railway* de Farquhar adquiriu 70% das ações da *Auxiliaire*. Após esta aquisição, boa parte das ferrovias nacionais e a malha ferroviária gaúcha pertenciam ao *railwayman*. Valentini (2009, p. 57), citando Diacon

[...] conta que, por volta de 1914, esta gigante aparelhagem representava aproximadamente 3000 milhas de trilhos no Brasil. A companhia também possuía significantes interesses de mercados em outras 2000 milhas. Esse total de 5000 milhas significava metade de toda a rede de estradas de ferro no Brasil.

Apesar da venda, a *Compagnie* manteve-se influente na questão relativa à exploração das ferrovias no Rio Grande do Sul (KLIEMANN, 1977). Prova disso é a manutenção do nome após a integração das companhias e que mesmo depois da obtenção do controle da *Auxiliaire*, a *Philippson & Cie* continuou como banqueiro da companhia (VALENTINI, 2009). Isso possivelmente significou que a influência exercida pelos belgas ia além da administrativa. A construção do ramal férreo entre Quatro Irmãos e Erebangó, iniciada em 1913, pode também comprovar a relação entre ambas as empresas. Este ramal, apesar de atender aos interesses da Viação Férrea, respondia a uma necessidade da *Jewish Colonization Association*, empreendimento do qual Franz Philippson era diretor. Gritti (1992) cita em seu trabalho uma carta enviada pela direção francesa da ICA para o representante da mesma no Brasil. Esta correspondência continha um pedido para que a administração de Quatro Irmãos estivesse atenta a forma como a *Brazil Railway* exploraria terrenos em Três Barras para que, se possível, solicitasse uma exploração conjunta de um terreno contíguo pertencente à ICA.

Com o início da Primeira Guerra, na Europa, a situação das ferrovias piorou. A impossibilidade da compra de máquinas novas, a dificuldade para se conseguir dinheiro e trabalhadores para a manutenção das estradas e locomotivas, rebaixaram ainda mais a qualidade dos serviços, que já deixavam a desejar. A administração da

³¹ Gritti (1992) e Kliemann (1986) apontam 1913 como data da aquisição. Dias (1986) aponta 1910. Esta divergência não surte mudanças fundamentais para a presente pesquisa.

Viação Férrea tomou atitudes que desagradaram aos usuários de trens no Estado. Narra Kliemann (1977, p. 42) que

[...] grande foi o descontentamento causado pela *Compagnie* quando a mesma, através da instalação de armazéns próprios, com a desculpa de fornecer gêneros ao seu pessoal, passou a concorrer com o comércio estadual. Tirando grandes vantagens por possuir monopólios dos transportes ferroviários, dava aos seus interesses comerciais, obviamente, a primazia.

Com o desenrolar da Guerra na Europa, “foi caindo o prestígio” (KLIEMANN, 1977, p. 47) do ‘Sindicato Farquhar’. Pressionado, também, pela Guerra do Contestado e pela desvalorização da moeda nacional, as companhias pertencentes ao grupo apresentam déficit e acabam levando o Sindicato à concordata. Isto por que a Primeira Guerra “fechou as torneiras para os investimentos de poupadores europeus, levando a *Brazil Railway Company*, em expansão acelerada, à falência e à queda do império erigido por Farquhar” (VALENTINI, 2009, p. 109).

A esta situação antecedeu-se a grande greve dos ferroviários em 1917. Descontentes com a política salarial e com o abandono da Viação Férrea, os empregados decidiram paralisar suas atividades em 30 de julho. O início da greve se deu na cidade de Santa Maria, que concentrava grande parte dos trabalhadores, para depois se espalhar pelo estado. Eles reivindicavam melhores salários, menor jornada e melhores condições de trabalho. A greve fez parte do grande movimento grevista brasileiro de 1917 (KLIEMANN, 1977). Apesar da relevância histórica do tema, sua influência na presente pesquisa é pouca, portanto o assunto não será aprofundado.

Após a queda de Farquhar, a *Compagnie* reassume suas ações e a direção da Viação Férrea. Isso ocorreu pois a *Brazil Railway* “passou a ter a maioria de capital belga e francês e interessou-se, um pouco mais, pela situação da *Auxiliaire*” (KLIEMANN, 1977, p. 48). Apesar de reassumir o controle da Viação Férrea, a *Compagnie* foi incapaz de melhorar os serviços prestados para a população do Rio Grande do Sul. As queixas vão desde o atraso e a lentidão dos trens até o preço das tarifas, considerado muito alto pela qualidade do atendimento que prestavam. Vale ressaltar que as duas companhias tiveram o controle da Viação Férrea por

aproximadamente quinze anos e foram incapazes de satisfazer as necessidades do estado.

2.4 ENCAMPAÇÃO

Após um longo período de serviços insuficientes em um setor fundamental para o estado, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi encampada. O ato se deu no dia 18 de junho de 1920, através do “decreto 12.767, do Presidente Epitácio Pessoa, que transferiu a ferrovia, em arrendamento, para o governo do Rio Grande do Sul, a pedido do então Presidente do estado, Borges de Medeiros” (VERBA, 1997, p. 29).

Em 1919, a Viação Férrea deu prejuízo para a *Compagnie*, o que levou-a a reajustar os preços do transporte de cargas e passageiros. A insatisfação com as tarifas cobradas foi uma das razões apontadas pelo governo para assumir o controle da companhia. Um outro ponto fundamental neste processo foi a visão de Borges de Medeiros sobre os transportes e sua relação com o desenvolvimento estadual. Para ele “o transporte significava a fórmula final e simplificadora do problema econômico do estado” (KLIEMANN, 1977, p. 134). Segundo Dias (1986, p. 187),

[...] o ato de encampação de junho de 1920 marcou o momento final desse longo e complexo processo, através do qual a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* entregou ao governo federal a sua rede ferroviária. Logo a seguir foi assinado o termo de transferência para as mãos do governo estadual, um desfecho previsível, considerado que se tratava da única e exclusiva alternativa.

A encampação refletiu o descontentamento governamental e popular com os serviços prestados. Por serem companhias estrangeiras, sem compromisso com o desenvolvimento econômico e social do estado, sua administração foi voltada para o lucro. O setor dos transportes ferroviários, hoje sucateado, representava a única via realmente plausível para o transporte terrestre de cargas e pessoas no período.

O recorte temporal da pesquisa não se encerra no ato da encampação. Isto ocorre, pois, a partir do momento em que o Governo do Estado assume a Viação Férrea, não desaparece a relação entre ela e a ICA. Esta afirmação é exemplificada na continuidade da compra da madeira, especialmente da colônia de Quatro Irmãos, para combustível nas locomotivas agora pertencentes ao Governo.

Há um enfraquecimento gradual desta relação. Em 1925, a ICA faz uma proposta ao Governo Estadual de construção de um ramal férreo entre Quatro Irmãos e Nonoai, num total de 72 quilômetros. Para tal, disponibiliza a madeira e as pedras a serem utilizadas, visto que o ramal cortaria, quase em sua totalidade, áreas pertencentes à ICA. O Governo não se interessa pelo projeto, pois a contrapartida dada pela *Association* é considerada pequena, frente à grande valorização que seus terrenos sofreriam (GRITTI, 1992). Além disso, conta Kliemann (1986, p. 112) à administração estadual,

[...] concessionária de toda a rede ferroviária, não interessava aplicar capitais numa área de terras que não mais lhe pertencia, onerando com isso os cofres públicos e deixando de investir em regiões politicamente mais promissoras.

Alteração profunda nesta relação só quando, “em 1932, a Viação Férrea suspende a compra da madeira para combustível” (GRITTI, 1992, p. 142). Isso significou o fim das relações após o processo de enfraquecimento que durou mais de dez anos de influência da ICA sobre a Viação Férrea.

Ainda que fosse o transporte pelo mar e pelos rios o principal do estado (PORTO, 1951), as ferrovias tinham um forte apelo popular. A chegada dos trens aos municípios ou vilas era sempre festejada e as estações representam uma parte importante na história das cidades. Apesar da fraca ligação das últimas gerações com a rede ferroviária, muitas são as memórias dos mais velhos ligadas às viagens de trem, às esperas por parentes e namorados nas estações. Prestígio que foi recuperado apenas em parte pela encampação.

3 A RELAÇÃO DAS COMPANHIAS

3.1 FRANZ PHILIPPSON E A ESCOLHA DAS TERRAS

Os capítulos anteriores foram dedicados à atuação da *Jewish Colonization Association* e da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, especialmente no período entre o final do século XIX e início dos anos 1930. A partir de agora, buscar-se-á esclarecer se houve ou não relações entre tais empresas, apesar de ambas apresentarem objetivos diferenciados.

A *Jewish* foi fundada por Barão Hirsch e seus associados, com caráter filantrópico. De acordo com seu regulamento, nenhum membro da companhia deveria obter lucros a partir da venda de propriedades pertencentes à *Association* durante sua atuação ou após a dissolução da mesma. Se possível, deveriam transferir os fundos restantes a outras empresas sem fins lucrativos que visassem a auxiliar judeus em situações de risco. O regulamento previa ainda que, caso não fosse possível transferir este capital para outras associações, o mesmo deveria ser aplicado para o benefício dos membros de comunidades judaicas não europeias que necessitassem de ajuda financeira (JEWISH, 1891).

O regulamento anteriormente citado não proibia que seus membros combinassem interesses pessoais e filantrópicos. A escolha do local de atuação – sul do Brasil – se deu porque os dirigentes da *Association* atuavam neste território através da *Auxiliaire*. Isto está expresso em diversas fontes bibliográficas como Gutfreind (2004), Nicolaievsky (1975), Sclyar (1990), Verba (1997), Gritti (1992) e Kliemann (1986), que citam o fato de Franz Philippson ter sido o diretor da *Compagnie* no período em que se iniciaram as atividades colonizadoras como fator crucial para a decisão. Diz Cunha (1908, p. 254) que o senhor Philippson era

[...] também o presidente da Companhia arrendatária da rede de viação férrea do Estado do Rio Grande do Sul e um dos maiores acionistas [da *Association*], o que, sem dúvida, será motivo para que se interesse pela prosperidade das colônias que estabelecer, pelos resultados pecuniários que

delas advirão no transporte de produtos coloniais pelas estradas de ferro.

A análise da relação destas companhias não pode passar ao largo de figura tão singular para a história judaica gaúcha como o banqueiro Franz Philippson. Nascido na Alemanha em 1851, recebeu a homenagem de ter o nome de sua família gravado na primeira colônia judaica do estado. Acionista da *Auxiliere*, com quem o seu banco mantinha relações comerciais, foi vice-diretor da *Jewish* por muitos anos. Fez fortuna com seu banco através de empréstimos municipais e troca de dinheiro na Bélgica, onde se radicou (COHEN, 2010). Investiu parte de seu tempo para lidar com a colonização judaica no Brasil, Argentina e Canadá.

Franz Philippson é citado em depoimentos e bibliografia como o homem forte da *Jewish* após o falecimento do Barão Hirsch (MOGLINIK, 1988). A sua relação com ambas as companhias está expressa nas mais variadas obras. Porém, a única fonte que apresenta Sr. Philippson como investidor da ICA é o depoimento de Treiguer (1988), que diz ser ele o comprador das terras próximas à Santa Maria, o que está em desconformidade com outras obras como Cunha (1908) e Verba (1997) que apontam o senhor Lapine como tal. Apesar de não ser o único a fazer parte do conselho gestor da ICA e acionista da *Compagnie*, seu nome é o mais recorrente na bibliografia, o que demonstra um maior envolvimento dele com as decisões tomadas no Rio Grande do Sul.

O fato de Franz Philippson não possuir participação acionária na ICA não o impediu de agir no estado em nome da mesma. Como vice-diretor da *Association* esse era o seu papel e ele o cumpriu. Solicitou os estudos de análise das áreas do estado onde poderiam ser instaladas as colônias, aprovou as decisões tomadas pela administração local e, assim, defendeu os interesses das companhias com as quais mantinha relações.

Kliemann (1986), Verba (1997) e Gritti (1992) apontam que a atuação da ICA na Argentina se deu pela mesma razão, ou seja, levada pelos interesses econômicos dos belgas que lá detinham concessões para explorar as estradas de ferro. Gritti (1992, p. 65) vai mais a fundo e menciona que a atuação da *Jewish* no Brasil foi uma extensão da atividade exercida no vizinho platino. Justifica sua

afirmação dizendo que os europeus conheciam melhor a Argentina, pois o governo de lá “se dispôs a uma atividade propagandística para atrair o elemento judeu da Europa”. A imigração judaica, para este país, foi muito intensa e, hoje, a Argentina conta com uma das mais numerosas comunidades judaicas do planeta. Apesar do interesse e da relevância do tema, na presente pesquisa não se pôde aprofundar o estudo da atuação de ambas as companhias no país vizinho, sendo o mesmo deixado fora do recorte espacial.

Conforme dito anteriormente, a própria escolha das terras colonizadas teve participação de membros da *Auxiliaire*. Durante os estudos para determinação das áreas, empregados da Viação férrea viajaram pelo estado em busca de solos férteis para o plantio e ricos em madeira para a extração (GRITTI, 1992). Em uma das áreas escolhidas – Santa Maria, onde foi estabelecida a Colônia Philippson – havia madeira em número razoável, apesar de o solo não ser adequado para a agricultura. Diz Soibelman (1984, p. 47), sobre a fertilidade da terra em Philippson, que a mesma “não produzia quase nada ou muito pouco”.

Em Quatro Irmãos, o modo de operação foi semelhante. Estudos foram realizados em parceria com a *Auxiliaire* e apontaram a grande riqueza florestal do lugar. Levantamentos independentes também foram solicitados e em todos encontram-se elogios relacionados a madeira. Em Quatro Irmãos, diferentemente de Philippson, a terra é extremamente fértil para a agricultura, ainda que a mesma não tenha sido desenvolvida com destreza pelos colonos europeus por motivos já discutidos. Mesmo assim foi a exploração da madeira na colônia que manteve sua economia ativa (GRITTI, 1992).

O norte do Rio Grande do Sul detinha, assim como Santa Catarina e o Paraná, uma enorme riqueza florestal que foi muito cobiçada pelas empresas internacionais que atuaram no país. Valentini (2009) cita a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, uma das empresas do Sindicato Farquhar a atuar no Brasil, como referência na destruição causada as matas de pinheiros do sul do país.

3.2 A MADEIRA

O pilar central da relação entre ICA e Viação Férrea foi a exploração e venda da madeira. Fundamental para as colônias, que não conseguiam produzir o suficiente para se manter através da agricultura, a exploração madeireira se tornou a maior atividade produtiva das colônias judaicas gaúchas. Manteve, também, o movimento nos ramais férreos.

Diversos autores citam em suas obras a importância das serrarias para as colônias. Faermann (1977) conta em suas memórias que havia duas grandes serrarias em Quarto Irmãos ainda antes de 1930. Já Gritti (1992, p. 165) é mais enfática ao dizer que

[...] a maior preocupação da Companhia em relação ao seu domínio de Quarto Irmãos não diz respeito à sua obra de colonização enquanto estabilização dos grupos e emancipação dos colonos, mas sim, com os reflexos da colonização sobre a atividade de exploração florestal e do ramal ferroviário.

Gritti embasa sua afirmação em extensa análise de relatórios e correspondências trocadas entre os administradores locais e europeus da ICA. Várias são as citações em sua obra que levam a crer a existência de um objetivo de retorno financeiro destas colônias. A autora cita uma “nota sobre a colonização no Brasil³²” onde os responsáveis pela *Association* expressam preocupação em manter as serrarias e o ramal férreo funcionando apesar do êxodo de um número elevado de colonos. A autora afirma, também, que muita madeira foi vendida para ser utilizada como combustível e dormentes nos ramais ferroviários do Rio Grande do Sul.

Segundo a autora, na sua relação com a ICA, os colonos utilizavam a madeira como garantia para as compras básicas. Em correspondência datada de março de 1928, um funcionário local da companhia diz que qualquer soma adiantada aos colonos tinha como garantia uma correspondente quantidade de madeira por ele depositada junto aos trilhos. Isto ocorreu durante todo o período da colonização e,

³² *Note sur norte œuvre de colonisation au Brésil*, Paris, 20/03/1931, Arquivo Histórico Judaico Brasileiro de São Paulo.

visto que raramente os colonos eram capazes de alcançar sua independência através da agricultura, pecuária ou avicultura, era comum que a ICA recebesse os pagamentos em madeira.

Isto fica evidente também na ocasião da Exposição Agrícola, Pastoril e Industrial de 1931, onde as companhias de colonização enviavam os seus melhores produtos para exibição. Segundo o jornal Boavistense (nov. 1931 apud GRITTI, 1992, p. 164) a ICA “enviou 86 classes de madeira, doze amostras de feijão, onze amostras de milho, quatro de trigo...”.

3.2.1 Utilização local

Nicolaiewsky (1975) acrescenta que parte da madeira extraída de Quatro Irmãos e Philippon serviu para a fabricação de móveis a serem utilizados pelos colonos. Estas tábuas foram transformadas em casas para os imigrantes, especialmente nos primeiros meses após a chegada dos mesmos. Isso se deu por que a qualidade das residências inicialmente fabricadas pela ICA era precária, logo os colonos utilizaram o que tinham para melhorá-las.

A *Association* mantinha serrarias nas colônias onde produzia as tábuas a serem utilizadas para a construção de benfeitorias. Casas de colonos e funcionários, escritórios, galpões, estábulos, além das próprias serrarias, eram feitos utilizando este material. Bacaltchuk (1987), em seu depoimento, conta que a madeira provinha da abertura de ruas e capões para a agricultura. Com esta matéria-prima, os colonos construía em casa móveis para as residências como mesas, cadeiras, camas.

Para tal fim, a ICA mantinha um estoque do material que poderia ser utilizados pelos imigrantes. Como conta Tavejnhanski (1987), estas serrarias foram utilizadas para fornecer o material quando da chegada dos colonos poloneses e lituanos em 1926 para as colônias de Barão Hirsch e Chalé³³. Este depoente conta, ainda, que alguns colonos vendiam os pinheirais para que outros retirassem as árvores e as serrassem.

³³ Esta nomenclatura aparece com frequência nos depoimentos e se refere ao núcleo de Baronesa Clara.

Segundo Gritti (1992), a madeira utilizada no fabrico destes bens não representava mais do que as sobras das serrarias. Para transformar esta matéria prima em móveis simples, a ICA estimulava os colonos a se tornarem pequenos artesões, reduzindo custos e aumentando a empregabilidade dos imigrantes.

3.2.2 Exportação

A madeira retirada pelos colonos de suas propriedades acabava, também, sendo exportada para Argentina e Uruguai. Segundo depoimentos analisados, pertencentes ao Instituto Cultural Judaico Marc Chagall, a exportação para países latinos era o destino mais comum para a madeira processada nas colônias. Isto diverge com as fontes bibliográficas utilizadas, especialmente Nicolaievsky (1975). Esta autora cita a relevância da exportação, mas não a tem como destino principal daquilo que era retirado.

Hutz (1987), Treiguer (1988), Moglinik (1988) e Ioschpe (1987) citam a importância das exportações para o comércio colonial da madeira. Tavejnhanski (1987), que veio ao Brasil ainda criança em uma das últimas levas de imigração, trazido com sua família por Gregório Ioschpe, o mais bem sucedido madeireiro de Quatro Irmãos, é enfático ao dizer que a madeira processada saía de Erebango via ramal férreo e destinava-se a Montevideu e Buenos Aires. A exportação, por trem, das tábuas produzidas nas colônias parece ser um fato consumado. Moglinik (1988), que chegou a ser inspetor de uma das serrarias de Quatro Irmãos pertencentes à ICA, diz que além de exportada, a madeira era vendida – especialmente o pinho e o cedro – para São Paulo e Florianópolis.

A posição de Gritti (1992) é diferente. Citando correspondência entre Philippon e Paris, datada de julho de 1911, diz que o diretor geral da ICA, Senhor Oungre, ficou muito entusiasmado com a possibilidade de que, a partir da madeira extraída em Quatro Irmãos, se pudesse intensificar a exportação para a República Argentina e Uruguai. A autora, porém, não aponta que esta ponte comercial chegou a ser estabelecida. O que Gritti (1992, p. 219) diz é que

[...] em 1926 a Companhia estudou a possibilidade de conquistar o mercado argentino e uruguaio, entrando em concorrência com os exportadores europeus. A conquista dos devidos mercados inviabilizou-se devido ao alto custo dos transportes.

Kliemann (1986) sustenta esta teoria e diz que a madeira extraída das colônias gaúchas era utilizada na construção das ferrovias estaduais, além de ser exportada pela *Compagnie* para ser utilizada da mesma forma nos países platinos. A atuação dos diretores da ICA e da *Auxiliaire* na Argentina poderiam esclarecer esta relação, viabilizando a utilização deste produto nos caminhos de ferro destes países.

3.2.3 Controle

Durante o processo de instalação dos colonos, a ICA mantinha sob controle a quantidade de madeira a ser explorada. Na assinatura dos contratos de compra e venda dos lotes, a *Association* fixava uma cláusula que obrigava os colonos a pedirem permissão para extrair os pinheiros e outras árvores existentes (GRITTI, 1992). A ICA permitia aos imigrantes a retirada das árvores apenas em áreas onde seriam abertas plantações, construídas casas ou outros tipos de estruturas voltadas à agricultura e pecuária.

Esta política é abrandada no ano de 1922, em Quatro Irmãos, quando a colônia se encontrava em crise. Apenas 65 imigrantes lá residiam e pediram para que a ICA os liberasse do pagamento da anuidade referente às terras e materiais recebidos, além de permissão maior para extração da madeira de seus lotes.

Moglinik (1988), que chegou ao Brasil em 1927, conta que o número de judeus que trabalhavam na exploração na área das colônias era expressivamente menor do que o de não judeus. Diz ele que a relação da madeira retirada da área da colônia era de 10% para judeus e 90% para *góim*³⁴. Conclui seu depoimento dizendo que quis serrar madeira, mas não obteve autorização da ICA.

³⁴ Expressão *ídich* que se refere aos não judeus.

Esta restrição existiu também em Philippon, de acordo com Treiguer (1988). Segundo o depoente, a ICA restringia o corte a fim de evitar a evasão dos colonos. Para isso, a *Jewish* estabelecia cotas por família para a extração e posterior venda através dos trens. Isto não foi capaz de impedir que alguns imigrantes, através do dinheiro obtido pela venda da madeira, deixassem a colônia e se estabelecessem em outras áreas.

3.2.4 Sob e sobre os trilhos

Analisando estes dados percebe-se que toda a madeira extraída das colônias que não foi lá utilizada acabou sendo transportadas pelos trens. Porém o que chama atenção é o fato de que a destinação final desta lenha ou dormentes no estado serviu para construir caminhos de ferro ou para impulsionar as locomotivas operadas pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de quem a *Compagnie Auxiliaire* era arrendatária e Franz Philippon presidente.

Segundo dados apresentados por Dias (1986), a madeira foi o produto mais transportado pela Viação Férrea no período de 1907 a 1909³⁵. Analisando os números, nota-se o crescimento vertiginoso, acima de 50%, de toneladas de madeira carregadas sobre os trilhos. Nenhum outro produto apresentou crescimento contínuo tão acentuado, o que leva a crer que, após 1909, a madeira continuou liderando este quadro. Isto demonstra o quanto a madeira era importante para o estado, por ser a principal fonte energética, bem como um produto comercializado com outras áreas.

Falando sobre a região cortada pela linha Santa Maria – Passo Fundo, que foi depois estendida até Marcelino Ramos como parte da linha São Paulo – Rio Grande, Dias (1986, p. 151) explica que

[...] a ferrovia seguia rumo ao norte do estado, passando por duas importantes localidades: Cruz Alta e Passo Fundo. A zona percorrida compreendia campos e matas, estando estas situadas predominantemente nas

³⁵ Ver quadro seis nos anexos, p. 61: Principais Mercadorias Transportadas.

encostas, onde havia abundância de madeira de lei, consumida pela estrada e pelos colonos.

No começo do século, dois terços da superfície dessas terras estavam cobertos por matas, funcionando ali várias serrarias que exploravam a madeira, enviando-a para o porto de Rio Grande e as cidades fronteiriças.

No prolongamento deste trecho da estrada de ferro, é que a ICA instalou a colônia de Quatro Irmãos³⁶. Nesta passagem, o autor esclarece algumas coisas importantes. A primeira delas é que a exploração da madeira não foi uma novidade na região, pois teria ocorrido antes da chegada dos imigrantes judeus vindos do leste-europeu. A segunda é que, ao que tudo indica, as tábuas e lenha estavam sendo vendidas à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, estando ela arrendada ao grupo belga ou não. Vale ressaltar, também, o predomínio das áreas de mata – onde se encontravam as melhores árvores – sobre o campo e zonas desmatadas ou cultivadas.

3.3 FILANTROPIA OU NEGÓCIOS?

Durante a atuação da ICA, muitas são as decisões tomadas por seus dirigentes que põe em cheque o seu caráter filantrópico. O fracasso do modelo de colonização implantado, que previa estabelecer os colonos no meio agrícola, foi o principal resultado destas decisões. A bibliografia consultada aponta que a origem urbana dos imigrantes dificultou sua adaptação. É pouco provável que a ICA não soubesse que aqueles russos, poloneses, lituanos provinham de centros urbanos. A uma das maiores companhias de colonização do planeta em atuação no período, não se permitiria esta falha. O que causou a dificuldade na adaptação foi, em última instância, a falta de orientação da ICA para que os colonos pudessem se adaptar à vida no campo e às peculiaridades locais de clima, produtos e modo de produzir.

³⁶ Os aproximadamente 50 quilômetros que separam Passo Fundo do hoje município de Erebangó possuem estas mesmas características vegetais.

O insucesso agrícola dos imigrantes, aliado às favoráveis condições ambientais das colônias, com suas matas abundantes, pinheiros e outras madeiras de lei, levou-os à extração destas grandes árvores. A exploração se mostrou extremamente lucrativa, já que era apoiada pela ICA em parceria com a *Compagnie*. Porém, a Companhia mantinha sob controle aquilo que os colonos poderiam explorar, permitindo aos colonos não judeus retirarem as árvores das terras da colônia.

O início da colonização no Rio Grande do Sul se deu após o falecimento do idealizador do projeto, o que poderia significar uma mudança no rumo das decisões tomadas pela diretoria. Apesar de ter enriquecido através do financiamento de estradas de ferro, não aparece na bibliografia consultada que Barão Hirsch teria mantido relações comerciais nos países para onde transferia judeus que se encontravam em situação de risco.

Barboza (2004, p. 64) diz que, no surgimento de Quatro Irmãos, houve

[...] confusão entre filantropia e colonização, ou seja, num momento em que os interesses econômicos da instituição no Brasil prevaleceram sobre a postura filantrópica a que se destinava a ICA em seus princípios [...]. Sendo assim, ao mesmo tempo em que prestava assistência aos refugiados, a ICA representava interesses estrangeiros no país.

Esta afirmação deixa claro que não houve uma mudança de rumos a partir de determinado momento. Não se pode atribuir uma guinada na forma de administração das colônias devido a algum diretor ou funcionário em especial, e sim, quanto à forma como foi organizado todo o processo colonizador. Alguns fatos esclarecem esta afirmação.

Segundo Kliemann (1986), a ICA beneficiou-se com a isenção do imposto territorial por não ter fins lucrativos e visar somente a interesses de caráter humanitário. A entidade contou, também, com aporte financeiro do governo que pretendia estimular a vinda de imigrantes a fim de desenvolver a agricultura – o Rio Grande do Sul era um estado predominantemente pecuário – e fornecer mão de obra para a indústria brasileira, que dava seus primeiros passos. Logo, era

importante para a ICA manter o caráter filantrópico da imigração já que, assim, conseguiria manter e até expandir os benefícios dados pelo governo.

Sobre as ações da entidade Gritti (2001, p. 91) diz que

[...] o comportamento da ICA frente aos colonos israelitas por ela instalados em Quatro Irmãos não diferiu da ação das companhias da colonização, que viam na atividade de imigração e colonização uma forma de obter altos rendimentos.

Ela afirma isso, pois grande parte dos esforços da ICA foram voltados para manter um ritmo forte de exploração florestal nas áreas da colônia. Seria, então, maior o interesse da ICA nessa madeira do que nos colonos. As árvores tinham o potencial de serem transformadas em lenha ou dormentes para os trens e estradas de ferro do Rio Grande do Sul e Argentina.

No caso de Quatro Irmãos, houve uma preocupação constante em manter o ramal férreo em funcionamento. Caso fosse a ICA uma instituição de caráter totalmente filantrópico, este interesse se daria já que pelo trem estaria sendo escoada a produção agrícola da colônia. Sabe-se, porém, que o resultado da produção da colônia foi tão ínfimo que aos colonos se permitiu a criação de suínos (GRITTI, 1992), o que não segue os preceitos da religião judaica³⁷. Logo, o interesse era manter os trens ativos para que pudessem abastecer a Viação Férrea com a madeira de que necessitava.

De acordo com Gritti (1992), o caso específico da suinocultura na colônia se dá a partir da suspensão nos trabalhos da serraria da ICA em Quatro Irmãos. Com a parada, ocasionada pelo desejo da companhia de diminuir seus estoques, muitos colonos que trabalhavam no transporte das toras até o local de armazenagem, próximo à estrada de ferro, ficam desocupados. Para amenizar o efeito de sua medida, a ICA libera, então, a criação de suínos na propriedade.

Durante a construção do ramal férreo, que ligava Quatro Irmãos a Erebango, a não utilização de mão de obra imigrante causou estranheza à ICA. Diz Gritti (1992), citando correspondência da administração local da entidade, que apenas em

³⁷ O porco é considerado um animal impuro, sendo vetado o consumo de sua carne e derivados aos praticantes da religião. Em Israel, até hoje, os porcos são criados sobre tablados ou em galpões de piso artificial de modo a não 'sujar' o solo da Terra Santa.

junho de 1913, ou seja, um ano e meio após o início da obra, providências foram tomadas para empregar estes colonos. Vale ressaltar que a estrada foi construída através de uma parceria entre ICA e *Compagnie*, que foi comprada pela *Brazil Railway Company* no período.

A preocupação com a exploração da madeira em Quatro Irmãos se iniciou antes da compra da área. Devido às suas dimensões, a exploração arborícola necessitava do ramal férreo como transporte, visto que levar as toras por qualquer outro meio seria oneroso demais. É o que mostra Gritti (1992, p. 74) ao citar carta datada de julho de 1911, em que o administrador da *Jewish* em Philippson conta que

[...] durante a segunda quinzena de junho, tivemos a visita dos Senhores Cazés e Oungre [diretor-geral da ICA no Brasil naquele ano], que se ocuparam dos negócios de Quatro Irmãos, isto é, da construção do ramal férreo e o comércio de madeira.

A autora mostra também que os colonos ao chegarem à suas terras encontravam uma área de aproximadamente cinco hectares desmatada³⁸. A *Jewish* era responsável pela derrubada dessas árvores. Neste espaço, os imigrantes encontravam suas casas e o local onde deveriam iniciar suas culturas. Segundo um relatório da ICA, de 1931, apresentado por Gritti (1992, p. 148), o custo do desmatamento não era somado à dívida dos colonos, visto que os gastos eram “cobertos pelo rendimento da madeira tirada e explorada pelas serrarias”.

Porto (1951) apresenta em tabela³⁹ um dado muito significativo. Os dezessete quilômetros que ligavam Quatro Irmãos a Erebangó foram os únicos construídos pela Viação Férrea, em um período de nove anos. Este dado é importante pois mostra que, mesmo a *Compagnie* tendo 70% de suas ações vendidas a *Brazil Railway Company*, manteve-se o interesse na exploração daquelas terras por parte da Viação Férrea. Por ser um ramal de exploração mútua entre *Compagnie* e ICA, este pequeno trecho da malha ferroviária gaúcha tem grande relevância histórica, já que é a ligação ‘física’ das duas companhias.

³⁸ Ela se refere à colonização dos núcleos de Baronesa Clara e Barão Hirsch. Os imigrantes chegaram ao Brasil nos anos de 1926 e 1927.

³⁹ Ver quadro dez nos anexos, p. 63: Evolução da construção das estradas de ferro.

3.4 BARÃO HIRSCH E BARONESA CLARA

Quando, em 1926, a ICA abre novos núcleos de colonização próximos a Quatro Irmãos – Barão Hirsch e Baronesa Clara –, envia à Europa Gregório Ioschpe como seu representante para selecionar novos colonos. Proprietário de uma serraria na área da colônia, Ioschpe trabalhou neste ramo desde sua chegada ao Brasil. Com o passar dos anos, destacou-se por sua situação econômica frente a outros colonos, mas não abandonou a área. Sua missão no leste europeu era trazer famílias com experiência em agricultura para colonizar os novos terrenos.

Analisando-se as fichas dos depoimentos no ICJMC, percebe-se que o número de imigrantes com profissões citadinas que vieram para estes núcleos era menor se comparado aos pioneiros colonizadores de Philippson e Quatro Irmãos. A curiosidade que os dados apresentam é que nem todos estes imigrantes eram agricultores. Muitos daqueles recrutados por Ioschpe possuíam profissões relacionadas à exploração da madeira, o que indica mais uma vez o interesse da ICA na riqueza florestal de suas colônias.

A própria compra destes terrenos próximos a Quatro Irmãos causa estranheza. Sabe-se que a colônia passou por momentos difíceis, especialmente, durante a Revolução de 1923. O terror voltou a fazer parte desta comunidade já traumatizada pelas dificuldades encontradas na Europa e, por conseguinte, muitos colonos deixaram seus lotes para nunca mais voltar. Não consta na bibliografia consultada um aumento na procura por terras em Quatro Irmãos por imigrantes que preencheriam os requisitos da *Jewish*, o que justificaria a aquisição destes terrenos. Em 1926, a Viação Férrea já havia sido encampada pelo Governo do Estado, mas permanecia a compra de lenha proveniente daquela região, o que pode explicar o interesse da ICA em adquirir outras áreas.

Isso pode ser explicado pelo conteúdo de uma nota sobre o trabalho de colonização no Brasil⁴⁰ que fala sobre os estudos realizados a fim de decidir pela compra ou não dos novos núcleos de Baronesa Clara e Barão Hirsch, citada por Gritti (1992, p. 165).

⁴⁰ *Note sur notre oeuvre de colonisation au Brésil*. Paris, 20 de mar. de 1931, p. 41. Cx 33, M. 5, AHJB-SP. [Tradução livre do autor].

Nós estudamos estas questões que diziam respeito principalmente aos meios práticos de assegurar o funcionamento de nossas serrarias, de alugar as zonas florestais, de dar uma recuperação ao tráfego a nosso ramal férreo pelo transporte da madeira, das indústrias, etc. É nos impossível avaliar as despesas que teremos, e, de outra parte, os proveitos materiais, mas é de prever que estes últimos compensarão as despesas.

A partir da nota acima apresentada, observa-se algo inédito na documentação. Apesar de ter atuado para defender o interesse da *Compagnie* e dos colonos, durante as primeiras três décadas de trabalhos no Rio Grande do Sul, é este documento que exemplifica o total desligamento da ICA com seu caráter filantrópico. Em nenhum momento são citados os imigrantes; a ênfase se dá, completamente, ao retorno financeiro que, possivelmente, obtinha-se através da compra das terras.

Outra passagem da mesma nota é ainda mais esclarecedora. Cita Gritti (*idem*, p. 177)

Se, do ponto de vista da colonização propriamente dita, nós podemos considerar que nossa obra em Quarto Irmãos não tem dado os resultados esperados, do ponto de vista comercial, pelo contrário a aquisição deste domínio nos tem permitido realizar um excelente negócio.

Conclui-se então que a atuação da ICA estava voltada principalmente a atender os seus interesses financeiros. Segundo Kliemann (1986), o fracasso das colônias da *Jewish* teve relação com a crise ferroviária e que a proteção aos colonos não previa contratemplos deste tipo. Diz ela, ainda, que, após a perda do apoio da *Compagnie*, os colonos judeus receberam tanta atenção quanto àqueles imigrantes que vinham ao país trazidos por outras companhias colonizadoras.

Não se pôde, ao analisar a bibliografia, apontar que houvesse algum tipo de abandono da ICA por parte da *Auxiliaire*, causado pela crise ferroviária. O que parece ter ocorrido foi um conflito de interesses dentro da Companhia, no qual venceu o capital sobre os colonos. A ICA aparece como uma companhia forte e independente, com capital suficiente para oferecer aos colonos mais do que

realmente ofereceu. O que não diminui as inúmeras benesses feitas pela companhia, que retirou judeus de situações de alto risco e proporcionou-lhes a possibilidade de uma vida melhor em um país livre.

CONCLUSÃO

A *Jewish Colonization Association*, fundada por Barão Hirsch, no final do século retrasado, foi responsável pela imigração de grupos judaicos para o Canadá, Brasil e Argentina. Teve um papel destacado no Rio Grande do Sul, onde formou duas colônias de grande importância para a história do estado, Philippon e Quatro Irmãos. A *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* também teve atuação relevante por ter sido arrendatária da malha ferroviária gaúcha no início do século XX.

O que se buscou identificar no trabalho foi se houve decisões da ICA que favoreceram os interesses da *Compagnie* e isso parece claro que sim. A escolha do estado para sediar as colônias partiu do conhecimento que os membros da *Jewish* possuíam sobre a região devido a seu trabalho com as ferrovias. Analisando-se as dificuldades enfrentadas pelos colonos, especialmente em Philippon, onde a terra é pouco fértil, pode-se afirmar que as necessidades da *Compagnie* foram extremamente relevantes na atuação da companhia.

A ICA visava a retirar os judeus de áreas de risco, o que fez. Pretendia, ao instalar estes imigrantes, que eles fossem capazes de sobreviver a partir de seu trabalho na terra. Porém, depois de tamanho investimento, os colonos foram deixados de lado pela companhia. Isso forçava-lhes a explorar a madeira existente em seus lotes e, posteriormente, abandonar suas terras, indo se instalar nas cidades próximas.

Apesar de ter obtido o status de companhia filantrópica, as ações da ICA não foram todas voltadas ao bem dos colonos. Após a construção do ramal férreo de Quatro Irmãos, a entidade esforçou-se para mantê-lo ativo, mesmo que sobre os trilhos passasse, majoritariamente, madeira para exportação e não os frutos do trabalho agrícola dos colonos. Dessa maneira, a ICA não se diferenciou de outras companhias de imigração que atuaram no Rio Grande do Sul, neste período. Porém, estas empresas não obtinham tantas vantagens do governo por não possuírem o status de filantropia que a *Jewish* possuía.

Nunca os colonos instalados pela companhia conseguiram alcançar a auto-suficiência através da produção agrícola. Seja por desconhecimento dos produtos e clima da região, seja por fatores externos, como a Revolução de 1923, a ICA nunca foi capaz de fornecer o necessário para que os imigrantes pudessem se dedicar, exclusivamente, ao trabalho agrícola de forma que obtivessem o retorno esperado.

Nas colônias de Quatro Irmãos e Philippson, a atividade econômica central foi sempre a exploração da madeira. Isto demonstra que não houve mudança das políticas da ICA; logo, pode-se inferir que a escolha das terras foi um fator que aponta para a tese de defesa, pela *Jewish*, dos interesses da *Compagnie*. Isso fez com que a filantropia ficasse relevada apenas ao estatuto da ICA enquanto a mesma praticava ações de cunho comercial.

A escolha de Quatro Irmãos é uma prova cabal da influência da *Compagnie* sobre a ICA. Os estudos encomendados em parceria entre as companhias apontavam uma grande riqueza florestal na área. A *Jewish* não pretendia, inicialmente, que seus colonos vivessem da exploração da madeira, mas, sim, do trabalho agrícola. Qual seria, então, a razão para que a ICA, após cobrir todo o custo com a vinda das famílias e instalação das mesmas, não fornecesse àquilo que fosse necessário para atingir seu objetivo? A única resposta encontrada é que, ao não subsidiar completamente a instalação dos colonos, mantinha viva uma relação onde a grande beneficiada era a *Auxiliaire*.

Para que se possa aprofundar ainda mais esta questão, é necessário um estudo que abranja também a atuação das duas companhias na Argentina. Assim se poderia comprovar se o destino da madeira exportada era o mesmo daquela

utilizada no Rio Grande do Sul pela Viação Férrea – combustível e dormentes. Se se comprovasse que no país vizinho a ICA manteve o mesmo modo de operação que beneficiava a estrada de ferro em detrimento do imigrante, haveria uma prova de que o plano traçado por Hirsch foi desviado de seus objetivos originais.

As maiores dificuldades encontradas durante a pesquisa estão relacionadas à atuação da *Compagnie Auxiliaire* no estado. A falta de documentação nos arquivos pesquisados impediu que se comprovasse, em fontes primárias, a forma de utilização da madeira retirada das colônias e vendida à Viação Férrea. A possibilidade de acesso a essa documentação traria maior consistência às afirmações. Acredita-se que, mesmo sem estes documentos, pode-se confirmar a existência de relação entre ambas as companhias.

O trabalho foi facilitado pela organização e fatura de documentos existentes no ICJMC de Porto Alegre. O acervo de história oral consiste em um documento único de onde informações valiosas foram retiradas. Junto com uma maior abrangência espacial, maior exploração do acervo do Instituto também poderia trazer mais informações. Os depoimentos utilizados na pesquisa foram escolhidos a partir da leitura dos livros-sumário *Histórias de Vida* e não da análise de toda a documentação, o que aponta para novas possibilidades de pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALEXANDR, Frida. *Histórias da primeira colônia judaica no Rio Grande do Sul*. São Paulo: Fulgor, 1977.

ASSOCIATION, Jewish Colonization. *Statute*. Londres: Jewish Colonization Association, 1891.

BACALTCHUK, Luiz. ICJMC/Depto. de Memória. Erechim, 04/1987. Entrevista 013.

BACK, Leon. *Imigração Judaica*. In *Enciclopédia Rio-Grandense*. Canoas: Editora Regional, 1958, v. 5.

BARBOZA, Tatiana Machado. *Jewish Colonization Association*. In WAINBERG, Jacques (coord.). *Cem Anos de Amor: a imigração judaica para o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Federação Israelita do Rio Grande do Sul, 2004.

COHEN, Max; HANEMAN, Frederick; KAYSERLING, Meyer; SINGER, Isidore. *Philippson*. Jewish Encyclopedia. Disponível em <
<http://www.jewishencyclopedia.com/view.jsp?artid=270&letter=P&search=franz%20philippson#987> >

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. *O Rio Grande do Sul; contribuição para o estudo de suas condições econômicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul*. São Paulo: Editora Rio, 1986.

FAERMANN, Martha. *A promessa cumprida: histórias vividas e ouvidas de colonos judeus no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Metrópole, 1990.

GRITTI, Isabel. *A imigração judaica para o Rio Grande do Sul: A Jewish Colonization Association e a colonização de Quatro Irmãos*. Porto Alegre, dissertação de mestrado em história na PUC-RS, 1992.

_____. *Jewish Colonization Association*. In WAINBERG, Jacques (coord.). *Cem Anos de Amor: a imigração judaica para o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Federação Israelita do Rio Grande do Sul, 2004.

GUTFREIND, Ieda. *Jewish Colonization Association*. In WAINBERG, Jacques (coord.). *Cem Anos de Amor: a imigração judaica para o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Federação Israelita do Rio Grande do Sul, 2004.

HUTZ, Bernardo. ICJMC/Depto. de Memória. Porto Alegre, 1987. Entrevista 119.

IOSCHPE, Janeta. ICJMC/Depto. de Memória. Porto Alegre, 01/1987. Entrevista 104.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. *A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso: 1905-1920*. In *Estudos Ibero Americanos*: Porto Alegre, 1977, v.3, n.2, p. 159-249.

_____. *RS: Terra e Poder. A História da Questão Agrária*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

MOGLINIK, Manoel. ICJMC/Depto. de Memória. Erechim, 28/08/1988. Entrevista 182.

NICOLAIEWSKY, Eva. *Israelitas no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Garatuja, 1975.

PORTO, Jorge. *Contribuição ao estudo das vias de comunicações no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1951.

SCHWEIDSON, Jacques. *Judeus de bombacha e chimarrão*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1985.

SCLIAR, Moacyr. *Caminhos da Esperança*. A presença judaica no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Riocell, 1990.

SEREMBRENICK, Salomão. *Quatro séculos de vida judaica no Brasil*. Rio de Janeiro: Edições Biblios, 1962.

SOIBELMAN, Guilherme. *Memórias de Philippon*. São Paulo: Canopus Editora, 1984.

TAVEJNHANSKI, Luiz. ICJMC/Depto. de Memória. Porto Alegre, 1987. Entrevista 043.

TREIGUER, Luiz. ICJMC/Depto. de Memória. Porto Alegre, 8/11/1988. Entrevista 205.

TWO, *new yorkers try to harrimanize South America*. **New York Times**, *New York*, 22 set. 1912. Disponível em < <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F40D16FA345813738DDDAB0A94D1405B828DF1D3> >

VALENTINI, José Delmir. *Atividade da Brazil Railway Company no sul do Brasil: A instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado (1906 – 1916)*. 2009. 301 f. Tese (doutorado em história) Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

VERBA, Arão. *Resgatando a memória da primeira imigração judaica para o Brasil*. Colônia Phillipson 1904. Porto Alegre: Evangraf, 1997.

ANEXOS

1) Composição do conselho da ICA após a morte de Barão Hirsch (GRITTI, 1992, p. 36):

- Sr. GOLDSHMIDT – ACIONISTA
- NARCISSE LEVEN
- SAIMON REINACH
- L. COHEN – ACIONISTA
- HERBERT LOUSADA
- CHIEF RAABI ZADOCKAHN,
- CLAUDE MONTEFIORI
- LEOPOLD SCHLOSS
- JULIUS PLOTKE
- DR. EDMUND LACHMAN

2) Subscritores da *Compagnie Auxiliaire* (DIAS, 1986, s/nº)

COMPAGNIE AUXILIARE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL	
Quadro de subscritores	
Subscritores	Ações
1. Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire, sede em Bruxelas	2.000
2. Société generale pour Favoriser l' Industrie Nationale, de Bruxelas	500
3. Banque Parisienne S/A	500
4. Banque Française du Brésil S/A, com sede em Paris	500
5. Mutualité Française	400
6. Sr. Ferdinand Baeyens, presidente da Société Générale pour Favoriser l'Industrie Nationale, de Bruxelas	50
7. Sr. Frederic Frondeville, proprietário residente em Paris	50
8. Banco F. M. Philippson	700
9. Société générale pour Favoriser le Developpement du Commerce et de l'Industrie en France	1.000
10. Compagnie Belge de Chemins de Fer Réunis	600
11. Compagnie Générale de Railways à Voie Étroite Bruxelas	400
12. Sr. Eduard Empain, banqueiro, Bruxelas	150
13. Sr. François Empain, advogado, Bruxelas	50
14. Unions des Transway, Bruxelas	500
15. Casa Bancária Cassel & Cº	200
16. Sr. João Teixeira Soares, engenheiro	200
17. Banque Sulzbach Frères (Gebruder Sulgrack) Frankfort	200
18. Sr. Hector Legru, banqueiro, Paris	200
19. Banque C. Nathan Cº	200
20. Sr. Maurice Sulzbach, banqueiro, Paris	100
21. Sr. Josse Albard, banqueiro, Bruxelas	100
22. Sr. Adolphe Oppenheim, banqueiro, Paris	100
23. Banque Paul Mayer & Cº, Bruxelas	100
24. Sr. Arnaud Focquet, engenheiro, Ixelles, Bélgica	100
25. Alphonse Spée, engenheiro, Ixelles, Bélgica	50
26. Sr. Frederic Nomenberg, engenheiro, Bruxelas	50
27. Sr. Pierre Liènard, engenheiro, Ixelles, Bélgica	50
Total	9.000

3) Movimento de imigração/emigração judaica em Quatro Irmãos (GRITTI, 1992, p. 67):

67

Tabela II

**Movimento de Imigração e Emigração Judaica na
Fazenda Quatro Irmãos, 1911-1924**

Ano	Início do ano	emigram	imigram	emigram	total final do ano
1911/1912	63	-	10	-	73
1912/1913	73	-	54	3	124
1913/1914	124	7	126	-	243
1914/1915	243	71	-	100	72
1915/1916	72	-	217	-	299
1916/1917	299	100	-	116	83
1917/1918	83	17	-	-	66
1918/1919	66	1	5	-	70
1919/1920	70	2	1	-	69
1920/1921	69	4	-	-	65
1921/1922	65	12	2	-	55
1922/1923	55	12	-	-	43
1923/1924	43	-	-	-	43

Fonte: De Quatro Irmãos para Paris: 29 Rapport sur Quatro Irmãos, em 1 de nov. de 1924, p. 4, Cx. 33, M. 2, AHJB-SP.

- 4) Acionistas da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* (DIAS, 1986, p. 174):

COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL* QUADRO DE ACIONISTAS			
ACIONISTAS	PROFISSÃO	RESIDÊNCIA OU SEDE EM	TOTAL DE AÇÕES
1. Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire	Sociedade Anônima	Bruxelles	3.534
2. Société Générale de Belgique	Sociedade Anônima	Bruxelles	2.800
3. Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien	Sociedade Anônima	Bruxelles	1.000
4. Sr. Arnould Foucquet	Engenheiro	Bruxelles	25
5. Sr. Franz-Moise Philippson	Banqueiro	Bruxelles	1.811
6. Sr. Alphonse Spée	Engenheiro	Bruxelles	90
7. Sr. Jean Cousin	Engenheiro	Saint Gilles les Bruxelles	70
8. Sr. Frederic de Frondeville	Proprietário	Paris	25
9. Sr. Louis Dorizon	Proprietário	Paris	50
10. Sr. Maurice Despret	Advogado	Saint Gilles les Bruxelles	10
11. Sr. Edouard Gilbert	Proprietário	Uccle	10
12. Sr. Oscar Crabble	Agente de câmbio	Bruxelles	40
13. Sr. Hector Legui	Banqueiro	Bruxelles	600
14. Sr. Jules van Dorpe	Médico	Schaerbeck	20
15. Sra. Barbe-Marie Truyens, viúva de Benoit Margeman	Capitalista	—	35
16. Sr. Louis Lorge	Agente de câmbio	Bruxelles	363
17. S. Proper & Company	Banco	Paris	197
18. Casa Bancária Cassel & Company	Banco	Bruxelles	200
19. Sr. J. Scherhag	Secretário de banco	Bruxelles	6
20. Sr. Edouard Villegue	Não identificada	Bruxelles	1
21. Sr. Fernand Deplasse	Negociante	Saint Gilles les Bruxelles	7
22. Sr. L. Heimberger	Agente de câmbio	Bruxelles	103
23. Sr. Adolphe F. Oppenheim	Banqueiro	Paris	100
24. Sr. Robert Goldschmidt	Doutor em Ciências Naturais	Bruxelles	100
25. Sr. Maurice Philippson	Idem	Bruxelles	20
26. Sr. Maurice Sulzbach	Banqueiro	Paris	154
27. Casa Bancária Sulzbach Frères	Banco	Francfort-Sur	18
28. Sr. Jules Philippson	Doutor em Direito	Bruxelles	9
29. Sr. San Wiener	Advogado e senador	Saint Josse ten-Nood	100
30. Sr. Leon Dubois	Agente de câmbio	Bruxelles	69

- 5) Primeiro Conselho Diretor da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguiana (DIAS, 1986, p. 106):

COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguiana Primeiro Conselho Diretor		
Nome	Profissão	Residência
Jean Cousin	Engenheiro	Bruxelas
Eduard Empain	Banqueiro	Bruxelas
Arnaud Focquet	Engenheiro	Bruxelas
Frederic Frondeville	Proprietário	Paris
Charles Janssen	Advogado	Bruxelas
Franz Philippson	Banqueiro	Bruxelas
João Teixeira Soares	Engenheiro	Rio de Janeiro
Alphonse Spée	Engenheiro	Bruxelas
Louis Dorizon	Banqueiro	Paris

- 6) Principais mercadorias transportadas pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul (DIAS, 1986, p. 180):

Produtos	Toneladas		
	1907	1908	1909
Café	1.727	1.733	1.759
Mate	6.021	7.552	8.019
Ananás	10.190	10.339	11.419
Tecidos nacionais	1.831	2.512	2.865
Algodão	9.246	20.967	21.830
Fumo	3.433	4.517	4.945
Cereais	11.627	27.030	24.506
Aguardente	1.883	2.322	2.447
Charque	21.392	23.802	24.930
Couro	10.383	12.143	14.681
Sal	24.484	25.662	26.037
Madeiras	30.626	35.835	49.580

- 7) Componentes das despesas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (DIAS, 1986, p. 180):

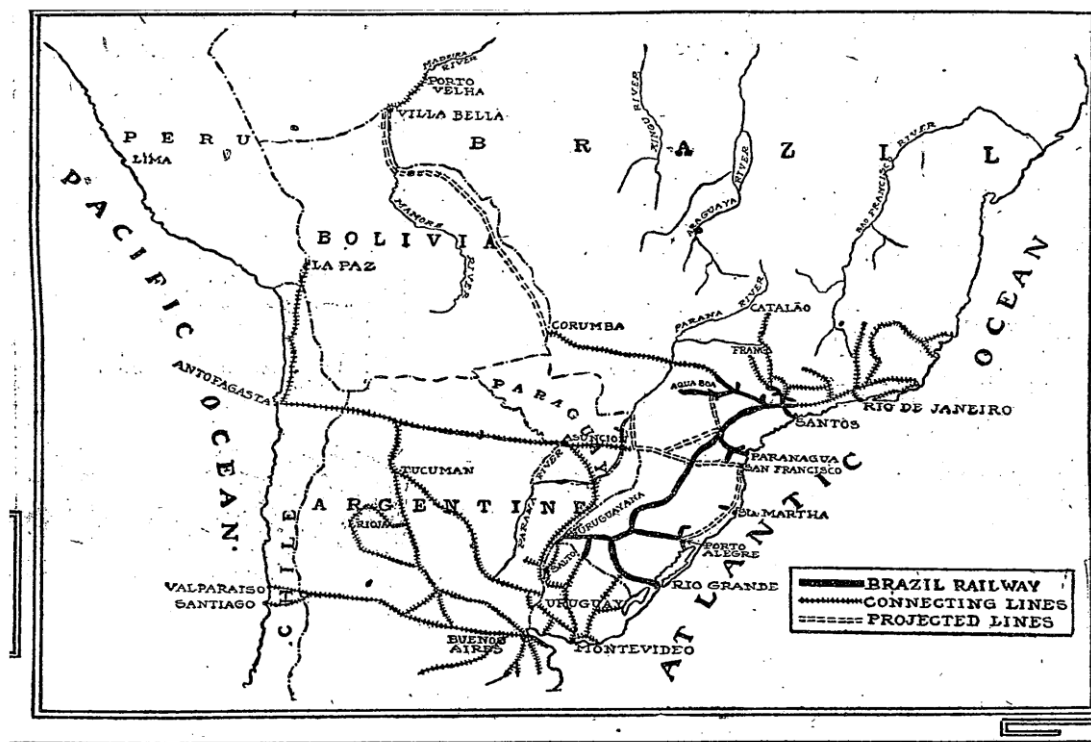
Anos	Administração*	Tráfego	Tração/Oficinas	Linha/Edificações
1905	115:212\$829	274:590\$554	414:954\$697	481:240\$013
1906	391:367\$985	694:688\$301	1.279:114\$190	1.122:072\$562
1907	388:574\$992	901:888\$723	1.292:941\$023	2.288:063\$653
1908	339:954\$533	907:510\$805	2.264:203\$481	1.180:920\$654
1909	282:698\$470	969:654\$010	2.382:994\$028	1.267:073\$297
1910	386:984\$100	1.172:665\$520	3.163:030\$100	1.722:882\$531
1911	491:270\$953	1.375:677\$892	3.943:066\$495	1.919:266\$752
1912	472:049\$939	1.359:440\$083	3.812:602\$725	1.563:748\$248
1913	522:002\$152	1.692:780\$076	5.064:748\$907	2.324:011\$480
1914	501:122\$070	1.630:517\$216	5.046:009\$340	2.068:700\$810
1915	531:128\$802	1.760:958\$576	5.550:610\$279	2.192:144\$599
1916	584:241\$682	1.823:860\$136	6.927:695\$674	3.293:420\$118
1917	680:057\$206	2.122:973\$176	8.063:837\$574	3.841:268\$069
1918	866:392\$816	2.717:594\$778	10.273:328\$874	4.893:775\$469
1919	1.050:934\$306	3.011:368\$749	12.461:604\$364	6.234:669\$769
1920	1.206:647\$535	3.457:307\$672	14.305:921\$254	7.157:400\$870

* Neste item consta o gasto com pessoal burocrático, material administrativo, representação no Rio, administração em Bruxelas e quotas de fiscalização.

- 8) Ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana: consumo geral de combustível (1898 – 1905) (DIAS, 1986, s/nº):

Anos	Carvão Cardiff		Carvão Nacional		Lenha	
	Toneladas	Valor	Toneladas	Valor	m ³	Valor
1898	340.700	25:702\$308	2.646.250	117.758\$422	2.280.625	5.934\$077
1899	975.722	62:394\$321	6.452.194	149:598\$639	1.556.500	4.356\$795
1900	340.777	31:768\$988	4.401.364	113:967\$969	12.627.250	36.003\$187
1901	157.466	11.130\$734	97.100	29:699\$465	11.340.700	63:596\$187
1902	13.255	850\$193	779.500	14:574\$143	15.796.680	67:058\$990
1903	1.420	99\$368	826.900	23:854\$693	20.167.670	86:056\$365
1904	512.740	14:312\$913	22.022.924	95:704\$560
1905	496.340	9:017\$473	24.004.300	104:317\$900

9) Mapa da ferrovia pretendida por Farquhar (NYTIMES, 1912):



10) Evolução da construção das estradas de ferro no estado (PORTO, 1951, p. 33):

QUADRO VII			
Estação atingida	Ano	Quilôm. Parciais	Quilôm. Totais
Pôrto Alegre	1871	0	0
Rio dos Sinos	1874	36	36
Cachoeira	1883	239	275
Pd. Maidano	1890	217	492
Cruz Alta	1894	162	654
Passo Fundo	1898	194	848
Taquara	1903	54	902
Santa Cruz	1905	24	926
Marcelino Ramos	1910	297	1.223
Quatro Irmãos	1912	17	1.240
Jaguari	1919	81	1.321
Canela	1922	60	1.381
Caí	1933	4	1.385
Barreto	1937	60	1.445
S. Borja	1938	221	1.666
Sta. Rosa	1940	183	1.849
São Luiz	1943	116	1.965