

A FERROVIA GAÚCHA E AS DIRETRIZES
DE "ORDEM E PROGRESSO"
1905 - 1920

Luíza Helena Schmitz Kliemann

I
INTRODUÇÃO

A leitura e a observação da História do Rio Grande do Sul e a constatação do quanto existe nela por ser ainda investigado fizeram com que, no momento de escolher um tema para dissertação de mestrado, nos propuséssemos contribuir para o preenchimento de suas lacunas. Para tanto, interessados na História Econômica e, especialmente, na que se refere ao século XX, voltamos nossa curiosidade para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Passando a consultar a bibliografia existente,¹ constatamos que, embora escassa, ela é homogênea no modelo de análise e nas conclusões a que chega. Sua leitura nos foi proveitosa no que teve de informática e, principalmente, porque nos despertou a atenção para problemas muito profundos, até então, não abordados.

É crença geral que as estradas de ferro no Rio Grande do Sul estruturaram-se para atender as necessidades estratégicas e econômicas do Estado e do País e que, nas mãos de várias companhias arrendatárias, quase todas de capital estrangeiro, mostraram-se inoperantes. Tal insucesso fez com que, em 1905, a rede ferroviária fosse unificada em quase sua totalidade e entregue a uma companhia belga — a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* — com a concordância dos setores agrário-latifundiário, industrial-comercial e político do Estado. A partir de 1914, com o advento da Grande Guerra, as dificuldades administrativas geradas pela incapacidade de atender a demanda condicionaram o aparecimento de distúrbios nos serviços da companhia, culminando com a sua encampação pelo Estado, numa tentativa de solucionar o problema de transportes no Rio Grande do Sul.

Conforme dissemos acima, percebemos em nossa pesquisa que tais conceitos, demasiado simplistas, precisavam ser, se não reformulados, pelo menos aprofundados à luz de informações e de fatos até então desconhecidos, subestimados ou escondidos nas entrelinhas da concepção vigente. Para tanto, tentamos reconstituir os fatos, retomando as informações e a documentação original disponíveis sobre o assunto.

Propusemo-nos, pois, demonstrar que, inserido na Constituição de 14 de julho de 1891 — RGS, como ideologia política, o Positivismo norteou as atitudes do Estado no

que se refere ao problema de transportes e comunicações, sem que a Viação Férrea constituísse exceção à regra. Demonstrado isso, cairia por terra a tese de que a encampação e o arrendamento pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul em 1920 tivesse como causa, apenas, a irregularidade dos serviços ferroviários.

Em busca desta comprovação, estudaremos a ferrovia nas suas relações com a industrialização, tecendo primeiramente considerações ao nível mundial, analisando depois, rapidamente, o caso brasileiro. No estudo de certas similaridades e diferenças – entre o caso brasileiro e mundial – pretendemos encontrar as razões gerais dos problemas apresentados pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

A seguir faremos a apreciação da atuação da rede ferroviária arrendada e unificada em 1905 sob a tutela da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, verificando a atuação geográfica, a administração e a atuação econômico-social da *Compagnie*, tentando analisar o processo de deterioração verificado já desde 1905 e o conseqüente descontentamento provocado junto aos grupos econômicos.

Neste momento será necessário estudar a penetração ideológica de caráter anarco-socialista no Brasil e definir claramente o que foram os movimentos grevistas ferroviários no Estado. Este estudo, que talvez possa parecer um parêntese ou uma digressão na linha de pesquisa proposta, demonstrará os objetivos reais das greves e fornecerá elementos palpáveis para o posterior estudo do posicionamento do Governo Borges de Medeiros sobre a questão da Viação Férrea.

Finalmente, chegaremos ao estudo da doutrina política do Estado, das suas origens e das suas bases, numa tentativa de averiguar, à luz da mesma, os reais objetivos das atitudes governamentais referentes a toda a crise de transportes ferroviários no Rio Grande do Sul. Faz-se necessária aqui a utilização de variáveis ligadas à real importância de existência de uma ferrovia no Estado, quais sejam as características estratégicas e a necessidade de contenção do contrabando.

A síntese deverá demonstrar que a participação do Estado no processo de encampação e arrendamento da ferrovia gaúcha obedeceu não só a estímulos externos provocados pela deteriorização dos serviços da Viação Férrea no Rio Grande do Sul, mas também a um estímulo interno de base ideológica, anterior ao próprio surgimento da ferrovia gaúcha como um todo.

Sem deixar de lado o plano inicial, será utilizado, no desenvolvimento do trabalho, um plano progressivo de análise, para que não haja omissões fáticas que possam prejudicar a síntese final, com a comprovação das hipóteses levantadas:

a) havia interesse da União, principalmente estratégico, em construir ferrovias no sul do Brasil;

b) havia interesse das classes econômicas e pressão das mesmas sobre o Estado quanto à solução do problema de transportes;

c) havia interesse do Estado, não só econômico, mas também ideológico-político, na construção, na preservação e no bom funcionamento da ferrovia gaúcha.

Dentro das limitações existentes, procuramos, na medida do possível, esgotar as fontes bibliográficas, estudando obras de apoio teórico, pesquisando relatórios, discursos,

mensagens governamentais e revendo os jornais da época (1905-1920). Destes últimos, foram consultados especialmente três, cujas tendências nos revelam suas influências partidárias: "A Federação", de Porto Alegre, conhecido como jornal da "situação"; "Echos do Sul", de Rio Grande, de "oposição" e "Correio do Povo", de Porto Alegre, na época, considerado "moderador".

Dessa maneira, acreditamos que se possa obter um bom resultado, capaz de preservar a imparcialidade histórica.

O nosso trabalho não descurou, também, da História Oral, colhendo depoimentos de pessoas que, no passado ou no presente, tiveram ligações com o tema ora estudado.

II

FERROVIA E DESENVOLVIMENTO

Panorama internacional

Ao tratarmos do problema dos transportes em uma determinada área ou nação, há necessidade de situarmos no tempo e no espaço a realidade histórica desta área ou nação.

Assim sendo, para que entendamos a complexidade da situação dos transportes ferroviários no Rio Grande do Sul e a importância dos mesmos para a economia gaúcha do início do século XX, é indispensável a verificação da realidade econômica e política da época.

No século XIX, a Europa viu-se frente à grande revolução industrial. Podemos encontrar as raízes deste fenômeno no surto imigratório e no desenvolvimento dos transportes² que ocorreram no continente, a partir das transformações no sistema e nas técnicas agrícolas, do livre cambismo e da aplicação de capitais nas manufaturas.

Dos meios de transporte, teve importância fundamental a ferrovia, que se constituiu numa das molas propulsoras da industrialização e provocou, pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração das camadas sociais num novo tipo de vida.

Desta maneira, contribuindo para o afluxo de capital e de mão-de-obra da zona agrícola para a urbana, com conseqüente crescimento e transformação da economia artesanal em fabril, o desenvolvimento das ferrovias³ resultou na transformação de uma sociedade até então agrícola e estamental em uma sociedade urbana e reivindicativa, pronta para a luta pela ascensão social.

Segundo Clough e Moodie,

[...] se calcula que en 1860 hubo en Europa más de dos millones de trabajadores consagrados a la construcción de ferrocarriles. En la medida en que la gran mayoría de estos hombres provenían del campo, el nuevo empleo abrió para muchos de ellos las puertas del sistema salarial. La idea de contar con ingresos regulares en tanto hubiera trabajo los se-

dujo, y una vez concluidos los ferrocarriles casi todos ellos permanecieron desarraigados del campo, convirtiéndose en miembros del creciente proletariado.⁴

Segue-se a esta mudança inicial o investimento de capitais, tanto nas indústrias diretamente ligadas à estrada de ferro — fabrico de vagões, trilhos e locomotivas, quanto nas subsidiárias — têxteis, de vidro e outras.

Além disto, o advento das ferrovias desencadeou modificações profundas e abriu novas perspectivas em outras áreas de atividades; a reformulação da estratégia militar, a integração entre territórios e povos. Os reflexos disto no resto do mundo foram de capital importância, como no caso da América Latina, ainda ligada à Europa por laços econômicos e políticos.

Esta vinculação trouxe investimentos europeus para a América, o que deu origem ao neocolonialismo, com a instalação de ferrovias, frigoríficos, silos e usinas que, segundo Donghi, vão "quebrar a resistência do artesanato local",⁵ introduzindo na América novo tipo de vida e novos objetivos econômicos.

O papel do capital estrangeiro é de suma importância e, segundo o mesmo autor, algumas regiões da América Latina transformaram-se em "ilhas econômicas estrangeiras em zonas periféricas".⁶

O Uruguai, por exemplo, apesar de todas as lutas políticas por que passou, permitiu, no século XIX, a penetração de capital estrangeiro em seu território, pela necessidade de buscar estabilidade econômica e social.

Préstamos al Estado, compra de tierras por sociedades anónimas con directorios residentes en Londres, construcción de nuevas fábricas de carne (La Liebig's en Fray Bente), ello era un signo de lo que se acentuaría después de 1868, cuando ingleses compraron ferrocarriles, compañías de aguas corrientes y gas.⁷

É necessário dizer, no entanto, que não só a Europa exerceu pressão sobre a América Latina, mas também os Estados Unidos, cuja "influência (depois de 1860) suplantaria a do capitalismo inglês, que até então assegurava ao México, à Argentina, ao Uruguai, ao Brasil e ao Chile, os recursos que lhes faltavam para se proverem de um equipamento moderno".⁸

A Guerra da Secessão norte-americana trouxe àquela nação um rápido desenvolvimento econômico, agrícola e industrial, provocando também um surto imperialista na América. Os países latino-americanos, estupefatos diante do gigantismo dos Estados Unidos, foram cedendo às suas investidas, concedendo privilégios, adotando teorias e utilizando capitais.

O período da reconstrução norte-americana deu fundamentos, então, para o surto industrial e para a expansão territorial. Dentro deste surto e desta expansão encontramos novamente a ferrovia, como acontecera na Europa da revolução industrial inglesa, representando um dos fatores de desenvolvimento econômico. Segundo H.C.Allen,

[...] foram as estradas de ferro que proporcionaram a exploração do 'Jonglino Oeste', foram as estradas transcontinentais que deram condições de povoamento e colonização do território americano e foi a expansão do mercado interno, proporcionada pela construção de vias férreas, que salvou o agricultor norte-americano da bancarrota no período de 1880 a 1900, quando ocorreu a baixa industrial.⁹

O proselitismo norte-americano, reforçado pelo sucesso econômico, determinou a nova fase imperialista que atingiu, em cheio, o Brasil.

O caso brasileiro

A influência européia, principalmente inglesa, era um fato na História do Brasil desde a vinda da Corte de Portugal em 1808. A substituição desta influência pela norte-americana deu-se paulatinamente, até chegar o momento ideal, proporcionado pela ruptura no sistema monárquico brasileiro. Ingleses e norte-americanos disputaram então o mercado brasileiro, fomentando a criação de indústrias, instalando e financiando a construção de estradas de rodagem e de ferrovias, criando companhias de navegação.

Foi somente neste momento que começaram a amadurecer as idéias de industrialização, pois até o último quartel do século XIX "não tinha havido no Brasil um movimento coletivo, partindo da própria indústria, a favor da industrialização do país",¹⁰ nem tampouco qualquer manifestação popular ou de elite sobre o assunto. Somente quando os reflexos da industrialização do mundo circundante chegaram a encontrar a crise interna brasileira foi que surgiu a necessidade de uma nova organização econômica, a fim de tentar estabelecer um equilíbrio entre o Brasil e as demais nações.

Antes de nos aprofundarmos no estudo da industrialização como empreendimento governamental e coletivo, faz-se necessário que relatem os fatos isolados, mas nem por isto menos válidos, que se fizeram para prover o Brasil de melhores indústrias e meios de comunicações.

Uma figura que logo ressalta à história do período é a de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá. Sua preocupação de colocar o país dentro de uma perspectiva moderna vai atingir o setor econômico de base agrícola e escravocrata, desenvolvendo a indústria, os meios de transporte e a urbanização. Quase sempre apoiado em capital inglês, Mauá, banqueiro com agências espalhadas pelo Brasil e pelo Prata, iluminou a cidade do Rio de Janeiro, fundou companhias de navegação fluvial no Rio Grande do Sul e no Amazonas, organizou a Companhia de Bondes do Rio de Janeiro (esta com capital norte-americano), participou como acionista de diversas indústrias e, finalmente, construiu as primeiras ferrovias brasileiras, entre elas a Rio de Janeiro — Petrópolis, a Recife and São Francisco Railway Company, a D. Pedro II e a São Paulo Railway, todas de capital inglês.¹¹

Os empreendimentos de Mauá malograram quase todos, pois o seu pensamento de "reunir capitais [...] e fazê-los convergir a um centro donde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país"¹² era ousado demais para a época.

Dia a dia a monarquia corrompia-se, a economia agrícola era abalada pela abolição da escravatura, pela crise da lavoura e pela baixa dos preços do café, com repercussão nas

taxas cambiais. . . a ideologia regalista foi substituída pela republicana, de base positivista. D. Pedro II perdeu o apoio da Igreja e, finalmente, dos militares.

Outra tentativa foi em 1881, quando a Associação Industrial Brasileira, nos últimos estertores da monarquia, manifestou-se contra os obstáculos impostos pelo governo e pelas classes agrícolas à industrialização e ao desenvolvimento do país.

É o brado da indústria sufocada pela valorização do sistema agrícola e pela penetração estrangeira nos diversos ramos da economia brasileira. Diz o Manifesto:

De tempos em tempos um ato desastrado dos altos poderes do Estado, com o fim de obter de pronto algumas migalhas para o Tesouro, vem ferir, talvez de morte, esta ou aquela indústria que prosperava. O clamor das vítimas, raras vezes rompe o silêncio polar da indiferença pública e o ministro, cuja mão vibrou o hábil golpe financeiro se digna-se [sic] a atender as queixas, o que não é comum, responde com um epigrama banal extraído dos códigos metafísicos do arteiro livre câmbio. E é tudo. A opinião não ousa contradizer o oráculo: ao industrial assim lesado só resta retrair-se quase envergonhado, como um réu a quem a polícia previdentemente interceptou os meios de prejudicar a comunidade. Também, de ordinário a correção é salutar: o cidadão curado de sua mania industrial busca outra profissão mais consentânea com a harmonia social do país, empregando-se por exemplo, em uma casa de importação estrangeira e colocando dali em diante suas economias a salvo nas sagradas apólices de 6% [...]

À Câmara dos Deputados pedimos que se equiparassem ao menos as condições da cabotagem nacional e estrangeira obrigando esta a pagar como aquela os direitos aduaneiros dos gêneros de consumo . . . Ainda ficavam ao estrangeiro as vantagens da educação marítima e dos salários menores da equipagem. Foi indeferido nosso requerimento.

E chamam-se livre cambistas os que assim se mostram realmente profesionistas . . . do estrangeiro!

Eis a nossa posição.¹³

A crise trouxe a República, a 15 de novembro de 1889, de inspiração norte-americana, voltada para aquele modelo econômico, ou seja, para a industrialização.

Rui Barbosa, à testa das Finanças do Governo Provisório, acreditava que se devia "libertar as forças que já pulsavam no seio da sociedade e que substituiriam a estrutura agrária e feudal do Império por uma estrutura de maior diversificação econômica, em que se distribuisse e estabilizasse a incipiente classe média".¹³ Seria para isto necessário orientar a economia em direção à industrialização, promovendo reformas bancárias, dando auxílio a manufaturas, organizando sociedades anônimas e de crédito.¹⁵

Foi esta a teoria que provocou o "Encilhamento", como foi denominado este período, que teve como resultado o enriquecimento rápido pelo jogo desenfreado na Bolsa.

Como todos os papelistas, Rui Barbosa não acreditava na influência decisiva da superabundância de meio circulante sobre o câmbio, cuja queda provinha especialmente, supunha, dos déficits da balança comercial. Convencido de boa fé que o Brasil iniciava uma fase de vertiginoso progresso depois da Abolição, sobretudo depois da República, não lhe parecia imprudente jogar sobre o futuro. Obcecava-o, como acontecia com alguns dos antigos ministros imperiais, o exemplo dos Estados Unidos, esquecendo eles todos,

entretanto, o incomparável surto de riquezas econômicas que lhes tinham feito a atordoante prosperidade, atenuando ou anulando em seus piores efeitos as experiências financeiras.¹⁶

A realidade brasileira era outra, e à euforia sobreveio a crise que, vertiginosa, acarretou uma descrença nos benefícios da industrialização no país.

Mais uma vez o Brasil apoiara-se no exemplo estrangeiro e teria que arcar com as consequências disso, como a existência de um sem número de indústrias artificiais, com emprego de capitais também artificiais, e a penetração ainda maior do capital estrangeiro no comércio e nos serviços públicos.

A queda do Governo Provisório reforçou a corrente "fisiocrata" brasileira que, formada de antigos conservadores e republicanos, deu força e poder às oligarquias rurais, fazendo com que a imagem do Brasil fosse inclusive a de uma enorme fazenda. Em 1907 dizia Ferreira Ramos: "fazendeiros são os estadistas, fazendeiros, os engenheiros, os médicos, os advogados, os magistrados, os professores, os industriais, os juízes de todos os graus, os banqueiros e literatos".¹⁷

A mudança estrutural violenta, esperada com o advento da República, não se operou, e as palavras de Campos Salles (1898-1902): "é tempo de tomar o caminho certo e o que devemos fazer para este fim é nos esforçarmos para exportar tudo quanto pudermos produzir e importar tudo quanto eles possam produzir em melhores condições do que nós",¹⁸ demonstram-nos a prevalência da economia agrícola: tudo o que podíamos produzir eram produtos agrícolas, tudo o que necessitávamos eram produtos industrializados.

Fortaleceu-se a agricultura, tirou-se o apoio à industrialização. Na falta de dinheiro, fizeram-se empréstimos externos e, "até a entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial, os empréstimos se sucederam na seguinte ordem: o de 1903 no montante de £ 8.500.000; o de 1906 no montante de £ 1.100.000; os de 1908 no montante de 4.000.000 e de 100.000.000 de francos-papel; o de 1909 no montante de 40.000.000 de francos-ouro; os de 1910 no montante de 100.000.000 de francos-ouro e de £ 11.000.000; os de 1911 no montante de 60.000.000 de francos-ouro e de £ 4.500.000; o de 1912 no montante de £ 2.400.000; o de 1913 no montante de £ 11.000.000; o de 1914, segundo "funding" realizado pelo Brasil num montante de £ 14.502.396, compreendendo todos os empréstimos anteriores, até o de 1883".¹⁹

Esta era, em linhas gerais, a situação em que seria surpreendido o Brasil no início da Guerra Mundial de 1914.²⁰

Nos primeiros momentos, a situação foi aflitiva no campo econômico, porque o comércio sofreu uma queda sintomática demonstrada pelo quadro que segue:

| ANOS | MIL RÉIS | LIBRAS OURO |
|------|----------|--------------------|
| 1912 | 861\$000 | 57,4 |
| 1913 | 710\$000 | 47,4 |
| 1914 | 577\$000 | 35,7 |
| 1915 | 576\$000 | 29,8 ²¹ |

Logo após, no entanto, o comércio estabilizou-se. Os países possuidores de matérias-primas e não implicados diretamente no conflito tiveram grandes possibilidades econômicas. Toda a produção brasileira passou a escoar para os mercados estrangeiros, e o fechamento de várias indústrias européias, deixando carente o comércio brasileiro de importação, fomentou o estabelecimento de indústrias nacionais. A situação aflitiva transformou-se, então, em euforia.

A guerra de 1914-18 "tornou vitoriosas as reivindicações da manufatura, acusadas de encarecedoras do custo de vida sob a hábil batuta do comércio importador"²² e, segundo Francisco Machado Carrión Júnior, "entre 1907 e 1920 o número de estabelecimentos industriais havia quadruplicado, sendo que somente no quinquênio 1915-1919, haviam sido fundados 5.936 estabelecimentos para um total de 3.258 em 1907[...]. E o número de operários passara de 150.000 para 300.000[...]."²³

Esta situação ocorreu também no Rio Grande do Sul onde, além do aumento da produção agrícola, houve um surto econômico bastante significativo, com a transformação do charque em carne frigorificada e a industrialização de produtos derivados da pecuária.

A indústria que medra à sombra do capital estrangeiro e das oficinas dos imigrantes ocupará, em pouco tempo, o segundo lugar na riqueza do Rio Grande, depois da pecuária, que se prolonga na produção de lã.

O ramo mais importante será o da alimentação, com a exploração dos produtos bovinos e suínos, impulsionada pelos frigoríficos estrangeiros e as empresas de descendentes de imigrantes. A indústria dos artefatos de couro, curtumes e sapatos, aproveitando a matéria-prima abundante, assumirá rápido relevo, seguindo-se a metalúrgica e têxtil e a extrativa da madeira.²⁴

Retomando a idéia inicial, verificamos que ao contrário, então, do que aconteceu na Europa e na maioria das regiões dos Estados Unidos, no Brasil a ferrovia não impulsionou a industrialização. Aquela veio primeiro, atendendo às necessidades de transporte de passageiros e de carga, favorecendo sem dúvida ao comércio, mas pouco colaborando para um desenvolvimento industrial, uma vez que este não dependia só de comunicação mas de toda uma conjuntura que não lhe foi favorável.

Segundo Fernando Henrique Cardoso, a "industrialização em qualquer região supõe, como pré-requisito, a existência de certo grau de desenvolvimento capitalista e, mais especificamente, supõe a pré-existência de uma economia mercantil e, correlatamente, um grau de desenvolvimento social do trabalho,"²⁵ o que não havia no Brasil.

A República, logo que instalada, tentou a industrialização e apelou para o capital estrangeiro, tanto para a organização das fábricas, como para a construção de ferrovias. O resultado disto foi a proliferação de estradas e fábricas cujos alicerces, nada sólidos, não puderam sustentá-las. O fato das estradas de ferro do Brasil pertencerem, na sua maioria, a companhias estrangeiras facilitou a importação de material fixo e rodante e repeliu a fabricação deste material no Brasil. Tal fato, por ocasião da Grande Guerra, provocou a paralisação das ferrovias brasileiras, justo no momento em que, como vimos, a industrialização nacional foi fomentada.

A precariedade das companhias ferroviárias — pertencentes à União ou arrendadas — não permitia que elas dessem conta da demanda, tanto no que se refere ao transporte de cargas e de passageiros, como à construção e reparação de ramais ferroviários. A este respeito é interessante, por exemplo, a informação de que:

O Banco da Província do Rio Grande do Sul, concessionário da construção e gozo da estrada de ferro de Passo Fundo a Taquari, alegando que perduram ou estão mesmo sendo agravadas as causas que determinaram sua primeira petição, isto é, a crise geral proveniente da guerra européia e, em consequência, a dificuldade ou impossibilidade de levantar capitais e de conseguir todo o material de importação necessário para a construção da estrada, solicitou em 14 de dezembro a suspensão dos prazos estipulados em seu contrato durante os anos de 1915 e 1916 e foi atendido por despacho do Sr. Presidente de 28 do mesmo mês.²⁶

A rapidez dos acontecimentos não permitiu planejamento e, como tudo que se faz às pressas, conforme ia avançando o período da guerra, ia desmoronando o castelo de areia que havia sido edificado pela mesma no Brasil. O exemplo mais eloqüente da situação exposta encontramos na crise dos transportes, que se fez sentir em todo o país e, conseqüentemente, no Rio Grande do Sul.

III

A COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL NO RIO GRANDE DO SUL

Atuação geográfica da Compagnie

A partir do ano de 1905, toda a rede ferroviária do Rio Grande do Sul, pertencente ao Estado e a diversas companhias arrendatárias, na sua maioria de capital estrangeiro, foi arrendada à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, mediante contrato com o governo federal.

A Compagnie Auxiliaire, de origem belga, teve por fundador Afonso Spée que, usando da autorização que lhe outorgava o seu primeiro contrato de arrendamento de 15 de março de 1898, fundou a respectiva Compagnie e passou a atuar no Estado na linha Porto Alegre — Uruguaiana. O contrato da mesma foi aprovado pelo Decreto n.º 2884, de 25 de abril de 1898, fixando-se o capital em 4.500.000 francos.²⁷

A princípio, a autonomia da Compagnie Auxiliaire dizia respeito somente à linha Porto Alegre — Uruguaiana, aos ramais de Cacequi a São Gabriel e de Bagé a São Sebastião. Com o contrato de arrendamento de 19 de junho de 1905, sua zona de interferência passou a abranger a quase totalidade do Estado. O privilégio foi concedido por 53 anos e o capital fixado correspondia a 37.000.000\$.000.²⁸

Em mensagem à Assembléia dos Representantes, em 1905, o Presidente do Estado, Dr. Antônio Augusto Borges de Medeiros, colocou:

O fato concreto e culminante que nos é dado registrar no decurso deste ano, consiste sem dúvida no importante contrato celebrado entre a União e a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, tendo por objeto:

1.º O arrendamento definitivo das seguintes estradas de ferro federais:

- a) do Rio Grande à Bagé;
- b) de Santa Maria a Passo Fundo;
- c) do trecho de Alegrete a Uruguaiana.

2.º A incorporação à rede ora constituída, e arrendamento das estradas de ferro que fazem objeto do contrato de arrendamento feito com a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil em 15 de março de 1898, e do de construção e arrendamento feito com a mesma companhia em 31 de dezembro de 1898.

3.º Construção, conclusão e arrendamento definitivo dos seguintes prolongamentos e ramais:

- d) da margem do Taquari a São Leopoldo;
- e) de Cacequi a Alegrete;
- f) de Santana do Livramento;
- g) de Caxias;
- h) conclusão das construções dos trechos das atuais estradas que o necessitem, especialmente de Alegrete a Uruguaiana.

4.º Incorporação à rede ora constituída e arrendamento das seguintes linhas de concessão estadual:

- i) de Porto Alegre a Novo Hamburgo;
- j) de Novo Hamburgo a Taquara;
- k) ramal do Couto a Santa Cruz.

Nos termos da cláusula 5.^a do mesmo contrato, a Companhia é obrigada a concluir as construções e melhoramentos indicados na cláusula 1.^a e entregá-los ao tráfego, sem ônus algum para a União, nos seguintes prazos:

a) a linha de Cacequi a Uruguaiana, dentro do prazo máximo de 18 meses, da data de aprovação dos estudos dos trechos que forem indicados pelo Governo para melhorar o traçado e deverão ser apresentados dentro de quatro meses da assinatura do contrato;

b) o ramal de Santana do Livramento, dentro do prazo máximo de dois anos, contados da data de aprovação dos estudos, que deverão ficar concluídos no prazo máximo de seis meses, da data de fixação do ponto de entroncamento;

c) a linha da margem do Taquari até à estrada de ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo dentro do prazo máximo de dois e meio anos, da data de aprovação dos estudos, que deverão ficar concluídos no prazo máximo de oito meses da data de assinatura do contrato;

d) a linha para Caxias, dentro de dois e meio anos, da data de aprovação dos estudos, que deverão ficar concluídos dentro de nove meses, da data da assinatura do contrato;

e) a linha do Couto a Santa Cruz, dentro do prazo de seis meses a partir da data de assinatura do contrato.

No intuito de concorrer para constituir-se a rede geral de viação férrea, celebrou o Governo do Estado com o da União o acordo autorizado pelo Decreto 5549, de 6 de junho último, sobre as seguintes bases:

1.º) O Governo do Estado obriga-se a encampar as estradas de ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo e de Novo Hamburgo a Taquara, e a transferi-las simultanea-

mente à posse e domínio da União, recebendo no ato da respectiva escritura de transferência, a importância de 3.500.000\$000;

2.º) O Governo do Estado obriga-se a promover a incorporação às linhas federais do ramal do Couto a Santa Cruz e da estrada de Caxias, ficando o Estado e a Municipalidade exonerados da garantia de juros relativa ao primeiro dos dois ramais, comprometendo-se o Governo Federal a promover a conclusão de ambos e indenizando o Estado da quantia de 160.000\$000, importância do material adquirido e dos trabalhos realizados na construção do ramal de Caxias até à data da respectiva entrega.

Eis em seus lineamentos gerais o vasto plano de unificação e desenvolvimento da rede ferroviária, que abrange as variadas zonas do território riograndense.

Dentro de pouco mais de três anos estará fechada a rede, com um tráfego provável de cerca de 2000 quilômetros.²⁹

Encontramos, neste documento, nitidamente colocados os objetivos e a extensão do arrendamento, o que nos permitirá avaliar a repercussão das atividades e das dificuldades da Viação Férrea no desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul.

Administração e atuação econômico-social da Compagnie

No início do século XX, quando o desenvolvimento dos transportes rodoviários era ainda bastante insignificante, os meios fluvial e ferroviário eram praticamente as únicas soluções para as comunicações entre as zonas interioranas do Estado e da Capital.

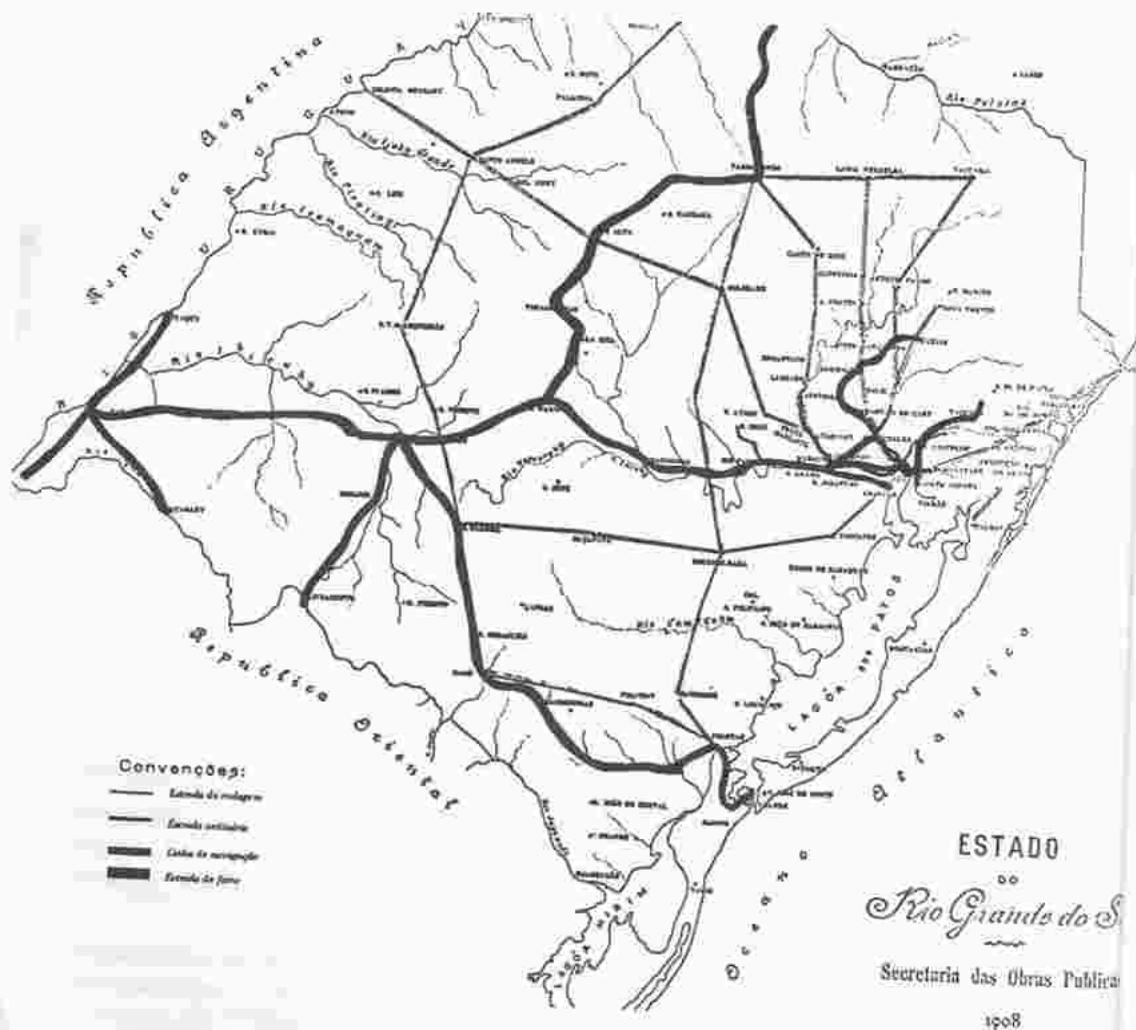
O arrendamento da rede ferroviária a uma companhia belga parecia significar, não só para o Governo, mas também para as populações que habitavam e produziam no interior, uma esperança de melhoria nas condições de transporte e da vida econômica do Estado, que se traduziriam em melhor escoamento das mercadorias e conseqüente dinamização da produção agrícola.

Não havia, neste momento, uma posição política muito definida por parte dos grupos econômicos quanto à medida adotada, mas sim uma posição econômica que se manifestava geralmente favorável, por intermédio da imprensa. O arrendamento também seria um passo para a unificação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul e encontrou, neste motivo, o apoio do Governo gaúcho.

O aprofundamento de nossos estudos, contudo, vai revelar que o assenhoreamento da rede ferroviária do Estado pela Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer trouxe, imediatamente, mais problemas do que resultados positivos para as aflições rio-grandenses.

É nossa proposição buscar as raízes destes problemas, uma vez que as mesmas nos levarão a compreender não só as atitudes governamentais mas, também, as atitudes populares que forçarão o movimento de encampação e arrendamento da Viação Férrea do Rio Grande do Sul pelo Estado, em 1920.

Ao assumir, pelo arrendamento de 1905, a rede ferroviária gaúcha, a Compagnie Auxiliaire iniciou os trabalhos contratuais que, depois de marchas e contramarchas, resultaram no conteúdo referido na mensagem do Presidente do Estado.³¹ Em seguida, a Compagnie preocupou-se com a reformulação do traçado da rede, voltando-se para a construção de novos ramais, para a reposição do material fixo e rodante e, finalmente, para a mudança no capital da empresa.³²



Os jornais da época, mesmo os que se opunham ao arrendamento, por verem nele a submissão a estrangeiros, referiam-se com entusiasmo a todas estas reformas, informando sobre a marcha das mesmas, sobre a importação do material estrangeiro levada a efeito pela Companhia e sobre a construção de residências para os empregados da empresa.³³

No que se referia aos operários que trabalhavam para as antigas arrendatárias, tudo indicava que não haveria problemas porque, segundo o contrato, muitos funcionários seriam aproveitados e aqueles que fossem dispensados seriam indenizados na forma de lei.³⁴

Tudo parecia correr normalmente, quando surgiram as medidas administrativas que trouxeram as primeiras transformações profundas.

Tomemos por base o ano de 1905 e, como exemplo do que vamos relatar, a cidade de Rio Grande, local de escoamento da produção econômica do Estado.

A linha ferroviária que ia a Rio Grande estava ligada à cidade de Bagé, e foi fundada em 1880 pelo Decreto 7934, de 11 de dezembro sendo concedida transferência pelo Decreto n.º 7056, à Compagnie Impériale de Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que se organizou em Paris com o fim de levar a efeito a construção desta estrada de ferro. Por Decreto n.º 8887, de 17 de fevereiro de 1883, foi autorizada a fusão da companhia, com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway, que depois teve autorização para funcionar no Império por Decreto n.º 8939, de 5 de maio.³⁵

Esta linha, agora sob o domínio da companhia belga pelo Decreto de 1905, fazia escoar a produção destinada ao estrangeiro e ao resto do Brasil.³⁶ Foi quando a nova direção resolveu transferir para a cidade de Santa Maria, também no Rio Grande do Sul, os escritórios da Viação Férrea, centralizando ali a administração da rede. Parece-nos ser este o momento em que se iniciam os problemas com a Auxiliaire. Estamos a 20 de julho de 1905, ou seja, com trinta e um dias somente de nova administração.

O "Correio Mercantil" de Pelotas publica uma coluna intitulada 'Em Tempo', que foi transcrita pelo "Echos do Sul" de Rio Grande. Este artigo demonstra as primeiras manifestações de descontentamento para com as medidas tomadas pela direção da Viação Férrea. Diz o artigo:

Por um local do interior abandonam-se as duas praças do litoral que são hoje as maiores concorrentes do movimento daquele trecho ferroviário, equiparando-as a quaisquer estações secundárias. Parece-nos que esta resolução não consulta devidamente os interesses do Sul do Estado, principalmente quando se trata de uma remodelação, desejosos os arrendatários belgas de imprimir a todas as linhas que exploram com o cunho especial de sua administração. Ficamos aqui no litoral muito longe do centro de operações, com tudo mais demorado e difícil, entregues a funcionários subalternos para a apreciação de providências que seja preciso tomar, de melhoramentos a introduzir. Convirá aos belgas que se apossaram, com resultados que só o futuro dirá, da Viação Férrea de quase todo o Estado, continuar com sua sede em Santa Maria; mas, então que estabeleçam uma sub-direção que atenda aos assuntos de caráter mais urgente, nos limites de uma necessária autonomia. Convencidos de que em nome de Pelotas advogamos uma pretensão razoável, deixamos estas linhas, que apenas valem como um reparo à oportuna consideração das honradas associações comerciais do Sul do Estado, que, com mais autoridade e influência do que nós, poderão se pronunciar no caso.³⁷

Em resposta a estas considerações, imediatamente se manifestou a Associação Comercial de Rio Grande, não só concordando com o "Correio Mercantil" e com o "Echos do Sul", como também esclarecendo a população sobre as medidas que estavam sendo tomadas por aquela entidade com referência ao assunto debatido na coluna "Em Tempo".³⁸

Inicia-se naquele momento, por parte da imprensa e das Associações Comerciais das duas cidades, uma campanha contra a Auxiliaire. Esta campanha teve suas raízes nos reflexos sentidos com a centralização da rede ferroviária em Santa Maria, que era boa para a direção da Viação e para a cidade, mas má para a periferia, como no caso de Rio Grande.³⁹ A partir daí, tudo o que foi realizado pela nova administração da rede tornou-se alvo das atenções gaúchas.

Outro ponto sobre o qual correu muita tinta foi o fato dos antigos empregados da Southern terem perdido seus cargos e graduações. Além disso, grande quantidade de famílias que viviam de forma indireta da Viação Férrea, como o caso dos empregados domésticos dos chefes da Viação, ficaram também sem trabalho. Estes empregados nada poderiam pleitear, mas os primeiros tinham a seu favor a cláusula 20 do contrato de arrendamento, que rezava:

A companhia não poderá despedir, dentro dos primeiros seis meses do arrendamento, qualquer dos empregados de ordenado mensal ou jornaleiro que desempenharem as suas funções nas estradas nas épocas em que estas lhes forem entregues, sem prévio aviso de dois meses ou pagamento de ordenado correspondente a este prazo, salvo falta grave cometida, a juízo do chefe de fiscalização.⁴⁰

Os jornais passaram a fazer alarde sobre o fato, chamando inclusive a atenção do Sr. Ministro da Viação, Dr. Lauro Müller, o que levou a diretoria da estrada a afixar o seguinte aviso nas portas de suas oficinas, que os jornais depois transcreveram:

AVISO

Comunique-se ao pessoal das oficinas, que, de acordo com o que foi combinado entre o governo da União e a Companhia arrendatária desta estrada de ferro, a cláusula 20 do referido contrato não é aplicada ao pessoal operário, que não deve ser considerado como empregado desempenhando funções e que, portanto, a este pessoal não assiste o direito de receber uma indenização quando a Companhia arrendatária não precisar mais de seus serviços.⁴¹

Na realidade o aviso carecia de fundamento, pois a cláusula era clara quando dizia "qualquer dos empregados de ordenado mensal ou jornaleiro", não especificando o que a Compagnie entendia por empregado.

Isto fez com que a União Operária procurasse, em comissão, o Dr. Lassance Cunha, fiscal do governo central junto aos belgas — em visita à cidade de Rio Grande —, para que ele intercedesse pelos operários junto ao Diretor Geral da Viação Férrea, então o Dr. Gustavo Vauthier.

Obtidas promessas de providências, acalmaram-se os ânimos por este lado,⁴² sendo, no entanto, grandes as reclamações do comércio, que temia a concorrência de outras

praças, e grande o descontentamento do serviço portuário, que via seu trabalho prejudicado pela má administração da Viação Férrea.

Os mais simples serviços da estrada tornaram-se complicados e demorados, como por exemplo, o caso dos passes, a que se referiu "Echos do Sul" em 26 de julho de 1905:

Como prova de que já se notam os prejuízos com a mudança do escritório geral, basta citar que várias pessoas, residentes no Cassino e estações intermediárias até Pelotas, requereram cadernetas de passe, as quais levaram onze dias a chegar de Santa Maria às mãos dos seus destinatários.⁴³

O "Almanach" do Rio Grande do Sul de 1906, por exemplo, referia-se ao fato de não terem sido publicadas até aquele ano, as "tabelas de passagens e fretes de mercadorias e bagagens desde que a estrada de ferro Rio Grande - Bagé, foi encampada pela Compagnie Auxiliaire".⁴⁴

Todos estes contratemplos foram-se somando paulatinamente, o que ocasionou transtornos à vida econômica e grande mal-estar social.

As irregularidades que aqui narramos não se referiam somente ao ramal Rio Grande - Bagé, mas à quase totalidade das linhas encampadas pela companhia belga. A extensão desta via férrea, que estava sob o nome de Viação Férrea do Rio Grande do Sul - V.F.R.G.S. -,⁴⁵ já aqui por nós explicitada, nos dá uma idéia da área geográfica que sofria os problemas administrativos surgidos.

Às dificuldades de administração somaram-se os erros contratuais de arrendamento, que precisaram ser revistos em 1911 por pressão exercida através da imprensa pelos grupos de comércio e indústria. Principalmente o jornal republicano "A Federação"⁴⁶ vai mostrar as falhas contratuais que permitiriam a manutenção de tarifas pela Compagnie até 1958. Estas tarifas, muito altas para serem pagas pelos usuários da Viação, se reduzidas, acarretariam prejuízos ao Governo Federal e nunca à Compagnie, conforme a forma contratual.

A realidade mostrava então que, não recuando a União e tampouco a Auxiliaire, quem saía prejudicado era o Estado do Rio Grande do Sul, pois, como dizia "A Federação" de 11 de agosto de 1910, "a empresa arrendatária das estradas de ferro do Rio Grande do Sul não proporciona(va) nem rapidez nem comodidade ao transporte."⁴⁷

Grande foi, também, o descontentamento provocado 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 o monopólio dos transportes ferroviários, dava aos seus interesses comerciais, obviamente, a primazia.

Neste mesmo ano, com apadrinhamento do Governo Federal, aparece um plano de construção de novos ramais ferroviários no Rio Grande do Sul. A situação contratual privilegiada da Auxiliaire mais o temor do crescimento da extensão do seu monopólio, fizeram com que "A Federação" escrevesse, de 28 de julho a 15 de agosto,⁴⁸ onze artigos editoriais. Estes rechaçavam a possibilidade de se construírem novos ramais (uma vez que, segundo eles, o Rio Grande não precisava de novas estradas e sim de melhores condições

para as antigas), combatiam o arrendamento de 1905 e batalhavam pela revisão do contrato.

Do editorial de 29 de julho de 1910, intitulado: 'A Nossa Viação' extraímos o que se segue:

Protegido por contrato especialíssimo o sindicato-explorador da nossa principal via férrea comete toda a sorte de abusos, inclusive até o de fazer concorrência ao comércio, sem pagar impostos e sem despesas de transporte, negociando com seus empregados. Se com estas linhas que exploram, os estrangeiros já nos forneceram este pano de amostra, poder-se-á bem avaliar até onde alcançarão os abusos no dia em que eles forem senhores de toda a Viação do Rio Grande do Sul. Cumpre ao governo federal, ao qual cabe a responsabilidade dos prejuízos que nos têm advindo do arrendamento da nossa rede ferroviária, auxiliar o Rio Grande do Sul no sentido de minorar os males do monopólio, ao invés de complicar ainda mais a nossa situação [...]⁴⁹

As implicações políticas e constitucionais advindas da intervenção da União nos negócios do Estado também seriam objeto de crítica de "A Federação". Estudaremos este assunto mais adiante, quando analisarmos o papel do Governo do Rio Grande do Sul frente à problemática da Viação Férrea.

A revisão do contrato de 1905 torna-se, então, inevitável e vai ser concretizada em 1911, no governo de Carlos Barbosa. Eis os termos da mesma:

Fica autorizada, de conformidade com as cláusulas que com estes baixam, assinadas pelo ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, a revisão dos contratos de 15 de março de 1898 e de 19 de julho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, tendo em vista a unificação e a redução de tarifas em vigor na rede de estradas de ferro arrendada à mesma companhia e ainda a execução de diversos melhoramentos e aquisição de materiais.⁵⁰

Com a revisão de contrato, a renda da Viação Férrea melhorou um pouco, pois foi permitido o barateamento dos fretes e, conseqüentemente, a procura foi maior. Isto, no entanto, durou muito pouco tempo, não chegando a surtir maiores efeitos, pois novos problemas surgiram.

A Compagnie, inicialmente de capital belga, ligou-se ao sindicato Farquhar. Este, visando prover o Brasil de um sistema ferroviário, criou a Brazil Railway à qual foram anexadas, em 1913, mais de 70% das ações da Auxiliaire.

Este sindicato, sinônimo do "imperialismo ianque" na época, chegou a possuir vários monopólios: a concessão dos serviços de iluminação do Rio de Janeiro, a Light Power Co.; a Companhia Telefônica Brasileira, conseguida através de negociações com o Deutsches Bank; a Bahia Tramway Light Power; a Bahia Gas Co.; a Compagnie d'Éclairage de Bahia; a concessão de obras do Porto de Belém, Port of Pará; a concessão de obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a Mamoré Railway Co.; a Compagnie Française du Porto de Rio Grande do Sul; a Companhia de Navegação do Amazonas; a Amazon Lands Colonization Co., que explorava a borracha na região; e a Southern Brazil Lumber and Colonization Co., que controlava a madeira do Paraná. Todas funcionavam com capital estrangeiro.⁵¹

Por sua vez, a Brazil Railway, além de apossar-se da rede ferroviária do Rio Grande do Sul, arrendou a Sorocabana de São Paulo, que fazia ligação entre o Estado gaúcho e o paulista.

Como vimos, era bastante importante o papel do sindicato americano no Brasil e ele será responsabilizado, tanto pelos intelectuais políticos como pelos industriais brasileiros, pela bancarrota nacional dos transportes e pela penetração estrangeira no Brasil.⁵²

Alberto Torres, republicano e abolicionista, deputado federal, governador do Rio de Janeiro em 1898 e ministro do Supremo Tribunal do Governo Campos Salles, participou ativamente da campanha contra a entrada dos estrangeiros no Brasil e, em sua obra *O Problema Nacional Brasileiro*, fez uma análise detalhada daquela interferência. Diz ele:

Foi preciso que a República atingisse a maioria, para que se nos apresentasse a perspectiva de ver instalar entre nós colônias de minerações como as da África do Sul, monopólios industriais e agrícolas, extensas regiões, entregues à exploração alheia, estradas de ferro marginadas de vastas zonas de influência estrangeira, toda a perspectiva de uma rede de viação férrea destinada a realizar obra absolutamente destituída de base e de necessidade econômica, de um aparelho de circulação continental interna; extensas culturas de borracha, entregues a estrangeiros, na Amazônia; o escândalo inqualificável do enfeudamento da indústria pastoril a um sindicato; a eventualidade da concentração do comércio de café em mãos de comerciantes forasteiros; o estabelecimento de bancos hipotecários, munidos de favores e privilégios que a Turquia não concederia, talvez.

Empresas de denominações americanas, inglesas e francesas, mas que, como é natural no estado do mercado monetário mundial — representam principalmente capitais franceses, compraram ou estão para comprar linhas de estradas de ferro que, ligando a Argentina e o Uruguai ao Brasil, atravessando os estados do Rio Grande, do Mato Grosso, do Paraná e de São Paulo, tendem a se unir, para o norte, com outras já em poder de estrangeiros, percorrendo, todas, extensas regiões onde se projetam vastas fundações agrícolas e explorações de minas.⁵³

A crise dos transportes ferroviários no Rio Grande do Sul tem, então, nas relações contratuais da Compagnie com a Brazil Railway Co., uma de suas inúmeras causas e, talvez, uma das mais importantes. O fato da Auxiliaire estar sempre devendo aos seus acionistas impossibilitou-a, inúmeras vezes, de investir os lucros no melhoramento da empresa, objetivo que se tinha proposto pelos contratos de 1905 e 1911.

Com o desenrolar da Primeira Grande Guerra, foi caindo o prestígio do Sindicato Farquhar e foram entrando em colapso suas empresas no Brasil. Três foram os motivos:

a) a campanha contrária que lhe foi movida pela corrente denominada ruralista, à qual pertencia Alberto Torres e que defendia a economia agrícola, acreditando que a industrialização era sinônimo de penetração estrangeira;

b) o fato da guerra não permitir que os países estrangeiros que sustentavam as companhias do Sindicato nelas aplicassem capitais;

c) a perda para os franceses e belgas do controle acionário de certas companhias, por parte dos americanos.⁵⁴

Inverteu-se a relação Auxiliaire-Railway porque esta última passou a ter maioria de capital belga e francês e interessou-se, um pouco mais, pela situação da Auxiliaire.⁵⁵

Mesmo assim, não houve mais possibilidade de recuperação, pois o problema já havia chegado às raias do insolúvel, perturbando todos os setores da vida rio-grandense. Isso ocasionou o aceleração do processo de deterioração da Compagnie Auxiliaire e a insatisfação das classes trabalhadoras, comerciantes e industriais.

É bastante esclarecedor o documento que vamos transcrever a seguir, datado de 5 de julho de 1916 e endereçado pela Associação Comercial de Porto Alegre ao Dr. Gustavo Vauthier, então diretor da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em Santa Maria:

Associação Comercial, 5 de julho de 1916.

Ao Sr. Dr. Gustavo Vauthier

M.D. Diretor da V.F.G.R.S.

Santa Maria

Posto que reconhecamos ser vosso pensamento a adoção de medidas tendentes a regularizar o tráfego da Viação Férrea, entretanto, somos forçados a vir solicitar-vos uma providência que de pronto venha remover ao menos em parte a falta de vagões que ultimamente se tem feito sentir na Estação desta Capital.

Não é somente com a falta de vagões que o comércio em geral reclama, mas também com as demoras para as cargas chegarem aos pontos de destino, havendo exemplos de retardamento como o que segue e que ao acaso nos ocorre citar para o vosso governo. 320 sacos de farinha de mandioca embarcados em 26 de maio próximo passado, pela firma Antonio Francisco de Castro, desta praça, para Uruguaiana, segundo reclamações do negociante, ainda não haviam sido recebidos pelos destinatários a 3 do corrente.

Acresce que outro prejuízo resulta de tais irregularidades: o da recusa do aceite dos saques, por parte do comprador, em virtude ainda que o credor não só obrigado a despesas com telegramas de novas instruções às agências dos Bancos como ao pagamento de juros da mora, até data da chegada das mercadorias vendidas para o Interior.

Também se tem repetido as reclamações do comércio contra a permanência, nas estações, de mercadorias avulsas durante semanas a fio.

Ainda não há muito, nos dirigimos ao Inspetor Geral do Tráfego em Santa Maria, transmitindo-lhe uma reclamação dos nossos consócios Sr. Boustier Lima & Cia., acerca de uma caixa de sabonetes que haviam remetido pela Viação Férrea para Curitiba há mais de um mês. Tornando ao assunto dias depois, recebemos, em resposta, um ofício pelo engenheiro ajudante o Sr. O. Leite assinado, informando-nos que o referido volume ficara preso em Passo Fundo, por um lamentável equívoco, mas que logo que recebera nossa reclamação providenciara quanto à sua remessa, o que fora feito à 8 do corrente mês próximo findo. Como era de esperar, os sabonetes chegaram estragados pela umidade apanhada em Passo Fundo, onde se achavam retidos.

Agora, os Srs. Boustier, Lima e Ca. desejam saber notícias de quatro brás encapados com artigos de couro consignados aos Srs. Gláger e Irmãos de Curitiba e aqui embarcados em 19 de maio deste ano.

Aproveitando ao ensejo para cumprimentar-vos pela vossa volta ao exercício do cargo de Diretor Geral da Viação Férrea nos é grato reiterar-vos os protestos de nosso alto apreço e distinta consideração.

Ass. Eurípedes Mostardeiro
Presidente⁵⁶

É fácil compreendermos esta situação se verificarmos que na Estrada de Ferro Rio Grande—Bagé, em 1905, "o material rodante compunha-se de 22 locomotivas, 3 carros

especiais, 34 carros de passageiros, 264 vagões [e que] esta situação perdurou até 1920".⁵⁷

Em 1917, um levantamento feito pelo jornalista Eduardo Saboia, de Rio Grande, mostrou 4.726.000 contos de material abandonado nas linhas de Rio Grande, Alegrete, Basílio, São Sebastião, São Borja, Cruz Alta, Santo Ângelo e São Pedro. Este material incluía desde pregos até dormentes e trilhos, sem contar locomotivas e vagões que elevariam esta quota a 30.000.000 contos. Notícia também o mesmo jornal que, numa reunião de produtores na estação Colônia, verificou-se que 2.000 toneladas de mercadorias, entre elas charque, batatas, farinha de milho, feijão, e arroz, estavam apodrecendo nos arredores por falta de transporte aos meios consumidores.⁵⁸

A falta de vagões para o transporte de mercadorias fez com que os exportadores de madeira da serra, mais precisamente os de Carazinho, parassem o corte da mesma, e as cantinas da cidade de Caxias, já na época grandes produtoras de vinhos, dispensassem seus operários e fechassem suas portas, pois nada adiantava produzir, uma vez que não havia escoamento para a produção. Assim noticiou o "Correio do Povo" em coluna intitulada 'A Falta de Transportes':

O que está se passando em Caxias devido à falta de vagões para a exportação de mercadorias e que o Correio do Povo ontem divulgou num telegrama enviado pelo seu correspondente naquela cidade, é deveras grave para nossa vida econômica.

[...] A situação de dificuldades criada às classes produtoras do Estado pela Viação Férrea por falta de vagões para transporte de mercadorias, vem já de longe e vai chegando, agora, ao seu período agudo [...]

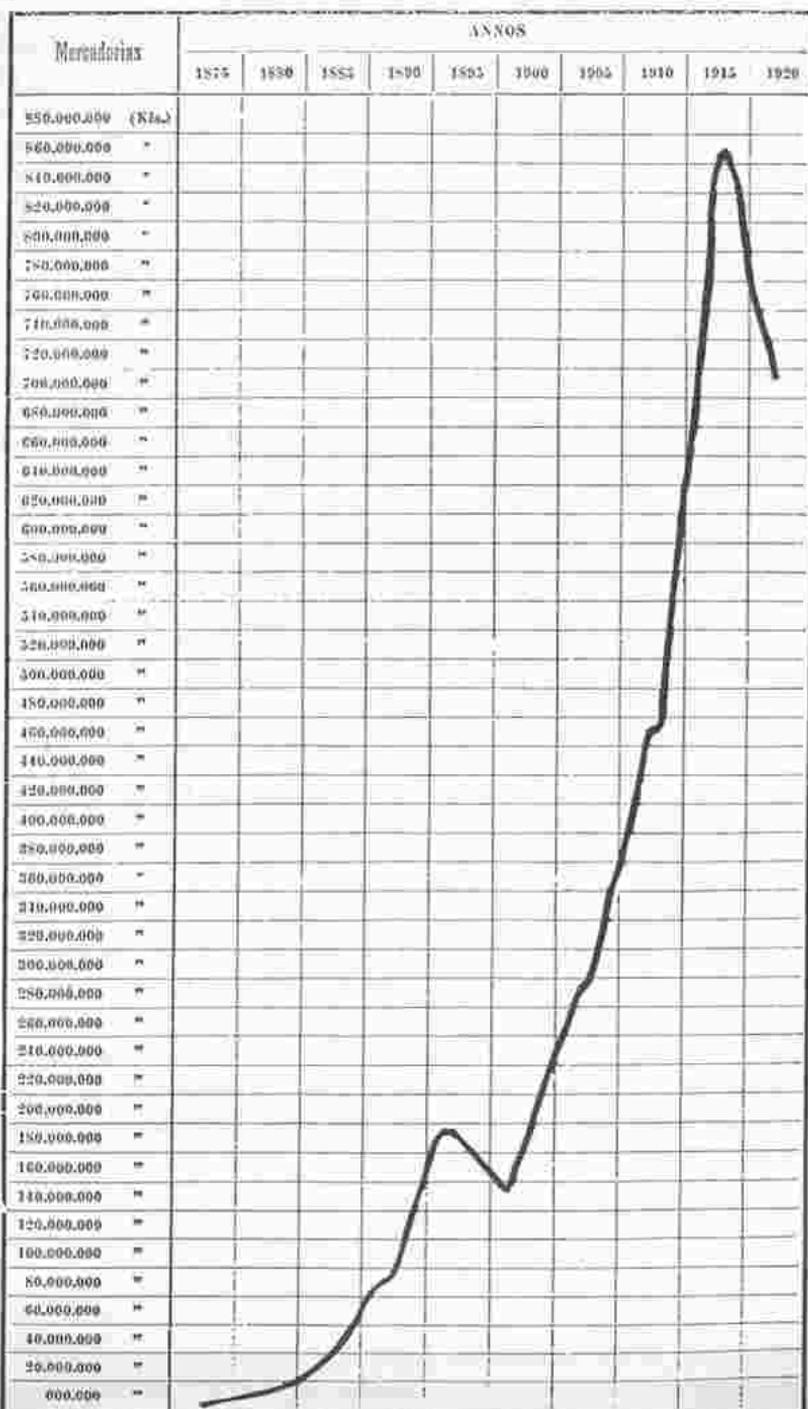
A dispensa dos operários, quer dizer, a paralisação das fábricas e das cantinas, o abandono da cultura da Vinha isto é, a paralisação de muitas fontes de trabalho e riqueza, voltando à pobreza, muitas e muitas famílias de trabalhadores, e fazendo desaparecer fontes de renda pública.⁵⁹

A produção de vinho, grapa e vinagre baixou de 84.000 toneladas, em 1916, para apenas 57.475 toneladas em 1917.⁶⁰

A economia do Estado sofreu não só porque as mercadorias armazenadas estragavam nos armazéns, ou porque a produção era forçosamente diminuída, mas também porque com estes acontecimentos o Rio Grande do Sul começou a perder os mercados consumidores que não podiam ficar à espera do escoamento lento e desordenado que vinha se fazendo.

O gráfico que segue demonstra a queda no transporte de mercadorias efetuado pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul depois de 1915:

Quantidade de mercadorias transportadas pelas estradas de ferro do Rio Grande do Sul, de 1875 a 1920



É por demais conhecido o caso da importação de alfafa argentina para os mercados de São Paulo, quando o Rio Grande do Sul possuía este produto armazenado em grande quantidade. A produção do ano de 1917 foi de 150.000 toneladas ou 5,76 toneladas por hectare plantado.⁶² A importação do estrangeiro se fez em virtude da crise dos transportes. A alfafa gaúcha chegava a São Paulo com atraso e pelo dobro do preço do produto argentino, conforme podemos comprovar pelo documento abaixo transcrito:

O transporte de alfafa pela Viação Férrea—

O comerciante exportador Sr. Manuelito Soares que há muito tempo está exportando alfafa para São Paulo, foi surpreendido terça-feira última com o frete exagerado que lhe quiz cobrar a Viação Férrea. Antes, aquele exportador pagava por um vagão de alfafa despachado na estação Boca do Monte em Santa Maria, a quantia de 339\$540. Agora, tendo ele carregado naquela estação um vagão com 10.800 quilos de alfafa, calcularam o frete de 540\$980.

Reclamando na estação de Santa Maria, foi o cálculo reduzido para 399\$540. Indo ao escritório, para obter esclarecimentos, foi-lhe dito que os cálculos estavam errados e o o frete era de 713\$805.

Diante desta exagerada elevação do frete sem que o comércio nenhum aviso recebesse a respeito, o Sr. Soares dirigiu-se à praça do Comércio daquela cidade, pedindo providências, e esta telegrafou no mesmo dia à sua co-irmã, pedindo interessar-se pelo assunto.

Afirma o 'Diário do Interior' que, com este aumento, cessará completamente a exportação de alfafa, deste Estado para São Paulo e Rio de Janeiro, ficando a República Argentina como única fornecedora daqueles mercados, onde, pela diferença nos fretes marítimos que já então gozava, o produto platino oferecia concorrência ao do Rio Grande do Sul.

Com esta inesperada modificação da tarifa, um dos municípios mais prejudicados será o de Santa Maria, onde a forragem, agora gravada com o dobro do frete, é cultivada em grande escala.⁶³

Da mesma maneira, a crise não estava ligada somente ao transporte de mercadorias, mas também ao de passageiros, que sofriam toda a sorte de infortúnios nas mínimas viagens. A desdita ia desde o atraso inevitável dos trens aos freqüentes acidentes por falta de condições da via permanente ou do material rodante, sem se falar das condições de acomodação e higiene que os trens e as estações da rede ofereciam. As reclamações contra estes problemas começaram a aumentar por volta de 1914 e, desde 1916, quando a crise se fez mais aguda, os jornais noticiavam, diariamente, os transtornos da Viação Férrea.

Na estação desta cidade observa-se um fato deveras interessante para os anais da higiene pública: não há ali um copo na talha para o público tomar água. Em vez desta vasilha encontra-se ali uma metade de garrafa suja e repugnante. É o cúmulo do relaxamento, tratando-se de uma companhia poderosa como a Viação Férrea.⁶⁴

A crise não atingiu somente o atendimento externo dado pela Compagnie, mas também sua organização interna, o que, em primeiro lugar, refletiu-se na camada operária.

Socialmente, cresceu a insatisfação popular gerada pelo desemprego nos diversos setores afetados pela crise, pelos baixos salários e péssimas condições de vida a que eram submetidos estes trabalhadores.

O descontentamento geral traduziu-se nas greves de 1917, fazendo com que, neste momento, três pontos se tornem importantes: o primeiro, que nega a euforia existente nos vários setores da vida do Estado quando do arrendamento de 1905;⁶⁵ o segundo, o aceleramento de um processo de deterioração da Viação Férrea do Rio Grande do Sul com as greves de 1917; e o terceiro, o lançamento da efetiva participação do Estado nos problemas dos transportes no Rio Grande do Sul.

IV

A CRISE DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS NO RIO GRANDE DO SUL

Penetração de idéias estrangeiras

Conforme ponderamos na introdução deste trabalho, pela necessidade de definir os reais objetivos das greves ferroviárias gaúchas, vamos tecer algumas considerações de base ideológica, antes de averiguarmos os acontecimentos propriamente ditos.

O ponto fundamental da questão reside na possível penetração da ideologia da Revolução Russa de 1917 no Brasil, e suas conseqüências nos movimentos, a partir de então, denominados mais insistentemente "proletários".

Desde o Império, uma gama enorme de periódicos e panfletos de orientação socialista-marxista começaram a penetrar no Brasil. Apoiavam a causa republicana, a abolição do trabalho servil e as classes menos favorecidas.⁶⁶

Com o advento da República, a influência do pensamento russo se fez sentir com grande intensidade, fosse através de uma literatura de peso — representada especialmente pelas obras de Dostoiévski, Tolstoi, Máximo Gorki e Pushkin — fosse através de fragmentos extraídos dessas obras e publicados em periódicos cuja orientação se manifestava nitidamente em prol do operariado. Alguns deles, como "Terra Livre" e o "O Imparcial" marcaram época no cenário jornalístico nacional.

Os partidos e sindicatos, os congressos e as manifestações de orientação socialista e anarquista sucederam-se no Brasil, desde 1891, e, apesar de toda sua combatividade, tiveram duração efêmera. Isto se explica, na maioria das vezes, pela ausência de conscientização política das classes dominadas, pela dificuldade de acesso das mesmas às referidas fontes de informação e pela escassa influência ideológica de que, pelas razões apontadas, dispunham seus líderes.

O povo brasileiro, de uma forma geral, não chegou a ter pleno conhecimento dos acontecimentos políticos que se desenvolviam no exterior e nem mesmo da aplicação prática da ideologia que estava sendo importada. O mesmo aconteceu, até certo ponto, com as camadas intelectuais.

Desta forma, a Grande Guerra e a Revolução Russa se confundiram nas notícias dos jornais brasileiros da época, assim como se confundiram ideologias, naturalmente que com algumas exceções. Ao publicar notícias sobre a Revolução Russa de 1917, por exemplo, alguns jornais do Rio de Janeiro viram em Lênin um agente alemão,⁶⁷ e, na queda de Kerenski, a penetração germânica na Rússia. Mesmo os periódicos de filiação socialista não conseguiram compreender muito claramente o que se passava naquele país, tornando as notícias por eles veiculadas as mais contraditórias possíveis.

Devido à existência de um partido socialista sem expressão e à falta de esclarecimento da opinião pública no Brasil de 1917, os anarquistas foram colocados à frente das massas; entretanto, segundo Moniz Bandeira, também eles "não possuíam a necessária organização para destruir o regime latifundiário burguês"⁶⁸ brasileiro, nem tampouco para alertar ou dirigir o povo contra o mesmo.

Questionamos, então: sob que prisma, se explicariam as greves que apareceram no Brasil desde o final do século XIX? Professavam os operários uma ideologia de caráter socialista ou anarquista? Qual era a inspiração das greves do Rio Grande do Sul?

Os documentos mais uma vez esclarecem a questão.

Vimos os reflexos da eclosão da Primeira Grande Guerra sobre a situação brasileira, apreciamos o surto econômico que se desencadeou no país, o crescimento da demanda agrícola, a aceleração do processo de industrialização e, por conseguinte, o desenvolvimento comercial. Alimentos, roupas e matérias-primas eram exportados para a Europa e para os Estados Unidos. "Os centros urbanos se desenvolveram, crescendo o número de comerciantes, de funcionários, de estudantes e outras camadas da classe média."⁶⁹

Qual era, entretanto, a real situação dos trabalhadores brasileiros? Os lucros também os atingiram? Não. Atingiu-os, isto sim, um aumento da jornada de trabalho para homens, mulheres e crianças e, já em 1916, um crescimento do custo de vida de 48,30% sobre o ano anterior, quando a crise sobreveio ao desenvolvimento econômico do início da guerra.⁷⁰

As greves já existiam desde os primeiros anos da República. A paulatina evolução de uma economia artesanal para outra industrial (apesar da base ainda agrícola), criou um contingente maior de indivíduos submetidos ao mesmo tipo de dificuldades e problemas: maus salários, insalubridade, excesso de horas de trabalho, carência de habitações. A imigração estrangeira veio reforçar ainda mais este grupo e contribuiu tanto no interior como na cidade para a conscientização destes aspectos sociais, uma vez que tais imigrantes eram originários de países que há muito mais tempo sofriam os reveses do capitalismo.

Citando Jean Roche, Joseph Love diz que no Rio Grande do Sul "os germanos brasileiros destacavam-se especialmente nas atividades industriais não relacionadas com empresas pastoris. Do volume total da produção, em 1915, as firmas industriais com sobrenomes alemães eram quase tantas quantas as que tinham sobrenomes portugueses; os italianos formavam mais ou menos um grupo quase tão importante quanto os outros dois. O charque e a erva-mate continuavam a ser controlados por luso-brasileiros, o vinho e a manteiga, por italianos; em todos os demais campos predominavam os alemães. Os grupos de colonos também estavam partindo para o comércio em larga escala".⁷¹

As greves aparecem, pois, como uma forma de contestação e como única arma para conseguir melhores condições, e delas se valeram a classe operária e seus sindicatos.

Naturalmente os socialistas e os anarquistas e, mais tarde, os comunistas, simpatizaram com aquele tipo de manifestações operárias e incentivaram tanto a formação de sindicatos como de agremiações, fossem elas de caráter simplesmente social ou profissionalmente articuladas.⁷²

Fica claro, também, que as teorias socialistas serviram para abrir os olhos daquela pequena multidão oprimida. Tal fato não é suficiente para atribuir às greves brasileiras da época um caráter simplesmente ideológico e representativo do comunismo que se estava implantando na Rússia. Pensar assim, seria ignorar as verdadeiras causas de tais movimentos, seria negar as próprias palavras dos sindicatos operários e dos grevistas, conforme revela o documento que segue:

Greves realizadas em São Paulo

| Data | Categoria | Motivos |
|------|------------------------|--------------------|
| 1901 | Tecelões (1 empresa) | atraso pagamento |
| 1901 | Chapeleiros (idem) | idem |
| 1903 | Cocheiros/carroceiros | |
| 1905 | Gráficos de obras | aumento salarial |
| 1906 | Gráficos (1 empresa) | demissão delegados |
| 1906 | Ferrovários - Paulista | redução salarial |
| 1906 | Fábrica de papel | aumento salarial |
| 1906 | Chapeleiros | idem |
| 1907 | Geral | jornada trabalho |
| 1907 | Costureiros | aumento salarial |
| 1907 | Tecelões (1 empresa) | |
| 1907 | Construtores veículos | |
| 1911 | Construção civil | aumento salarial |
| 1911 | Padeiros | salários/jornada |
| 1912 | Sapateiros | jornada trabalho |
| 1912 | Tecelões | idem |
| 1912 | Gráficos | idem |
| 1912 | Construção civil | idem |
| 1913 | Tecelões | |
| 1917 | Geral | |

Greves realizadas no Rio de Janeiro

| Data | Categoria | Motivos |
|------|-----------------------|------------------|
| 1858 | Gráficos de jornais | aumento salarial |
| 1886 | Ferrovários - Central | políticos |
| 1891 | Caixeiros | jornada trabalho |
| 1900 | Estivadores | aumento salarial |
| 1900 | Sapateiros | idem |
| 1902 | Tecelões | salário/jornada |
| 1903 | Tecelões (25.000) | jornada trabalho |
| 1903 | Tecelões | |
| 1904 | Marítimos | |

| | | |
|------|------------------------|------------------|
| 1905 | Motoneiros/condutores | |
| 1906 | Ferrovários | |
| 1906 | Cocheiros/carregadores | salário/jornada |
| 1907 | Carvoeiros | aumento salarial |
| 1911 | Sapateiros | idêem |
| 1912 | Gráficos ⁷³ | |

As greves de 1917

Em 30 de julho de 1917 os empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul declararam-se em greve,⁷⁴ no que foram imitados pelo operariado de outros setores de atividade do Estado.

Tendo em mente que a greve era uma arma de contestação, um mecanismo de pressão utilizado há muito tempo pelos operários brasileiros, resta-nos averiguar as causas e objetivos desta greve, a maneira como foi debelada e qual foi sua importância no processo de deterioração da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que culminará com a encampação e arrendamento da mesma pelo Governo do Estado em 1920.

Declarada a greve e paralisados os serviços dos trens a partir de Santa Maria, uma comissão de operários procurou o Dr. Cartwright, inspetor da Viação Férrea, expondo as razões da parede, que começava a alastrar-se por todos os ramais ferroviários do Rio Grande do Sul. O "Correio do Povo" de 1.º de agosto noticiou:

ESTADUAIS — Santa Maria 31 — Os operários da Viação Férrea declararam-se em greve pacífica, não deixando correr os trens de passageiros e os de carga, cessando o movimento do tráfego. O Dr. Cartwright recebeu ontem uma comissão de operários portadores de um memorial, declarando que só trataria com ela sem a presença de pessoas estranhas, pelo que se retirou o Dr. Andrade Neves Neto que acompanhava a referida comissão, explicando porém ao Dr. Cartwright que sua função fora só de redator das pretensões articuladas no memorial. Dizendo, porém ao Dr. Cartwright que se tratava de uma questão de recíprocos interesses, o Dr. Neves retirou-se. A comissão expôs suas reclamações verbais lembrando a promessa que a Companhia fez de gratificação de seus operários, não realizando apesar de se conservar exposto nas oficinas o quadro organizado com o nome dos operários com as respectivas gratificações que cada um deveria receber. O Dr. Cartwright, depois de ler o memorial e ouvir as ponderações da comissão declarou ser impossível atender ao pedido, expondo a situação difícil que atravessa a Companhia. afirmou que desde Janeiro está cogitando de aumentar os vencimentos do pessoal organizando a tabela que é do conhecimento dos operários e que pleiteia junto ao governo Federal o aumento de 25% a 30% nas tarifas de mercadorias, sendo que parte deste possível aumento reverteria em benefício dos operários. O Dr. Cartwright aconselhou à comissão que dirigisse um memorial ao governo federal pedindo aumento das tarifas, como meio de conseguir o aumento do salário dos empregados. A Comissão pediu esta resposta por escrito, prometendo o Dr. Cartwright dá-la hoje.⁷⁵

Enquanto se mantinham estes contatos, a greve foi-se alastrando por todos os setores da Viação Férrea e a imprensa passou a noticiar, diariamente, as cidades onde os operários aderiam ao movimento.

A paralisação paulatina mas firme dos operários da Compagnie levou a classe operária de Porto Alegre, em geral, à conscientização de seus problemas. Os operários reuniram-se sob a tutela da Federação Operária, com a presença de mais de quinhentos adeptos. A sessão foi aberta por um representante do Sindicato dos Pedreiros, Carpinteiros e Classes Anexas, agregada à Federação Operária, tendo o mesmo, de imediato, enunciado os objetivos da reunião. Esta fora convocada para decidir o posicionamento da entidade quanto às greves de trabalhadores que estavam ocorrendo em outros estados da União e mesmo no "nosso Estado". Disse o orador que "a Federação, a quem estão filiadas muitas associações proletárias da capital, não podia ficar inerte a estes acontecimentos que, segundo parecia, iriam ali repercutir".⁷⁶

Outros representantes ocuparam a tribuna e ficou decidida a criação de uma **Liga de Defesa Popular**, comissão agregada à Federação que redigiu o seguinte manifesto:

A PROCLAMAÇÃO

É a seguinte a proclamação: Liga de Defesa Popular ao Povo de Porto Alegre:

A Liga de Defesa Popular, investida de poderes em solene reunião dos trabalhadores de Porto Alegre, interpretando e sentindo as condições aflitivas em que se encontram as classes populares, a braços com a carestia crescente dos gêneros de primeira necessidade e aluguis de casas, declara que vai agir no sentido de obter algumas melhoras que lhes possam atenuar a miséria em que se debatem.

Povo! Trabalhadores! Não é possível cruzarmos os braços e deixar que a ganância sôrdida que caracteriza a época nos reduza a farrapos humanos inconscientes, rotos e famélicos!

A Liga de Defesa Popular espera o apoio do povo de Porto Alegre para obter as seguintes melhoras, cuja justiça ressalta ao enunciá-las:

Diminuição dos preços dos gêneros de primeira necessidade em geral.

Providências para evitar o açambarcamento do açúcar.

Estabelecimento de um matadouro municipal para fornecer carne à população a preço razoável.

Criação de mercados livres nos bairros operários.

Obrigatoriedade da venda do pão a peso e fixação semanal do preço do quilo.

A Intendência cobrar pelo fornecimento de água 10p sobre os aluguis e reduzir para 5p as décimas dos prédios cujo valor locativo seja inferior a 40\$000.

Compelir a Companhia Força e Luz a estabelecer passagem de 100 réis, de acordo com o contrato feito com a municipalidade.

Aumento de 25p sobre os salários atuais.

Generalização da jornada de 8 horas.

Estabelecimento da jornada de 6 horas para as mulheres e crianças.⁷⁷

Enquanto movimentava-se a Liga de Defesa Popular, concitando as classes trabalhadoras à greve, o pessoal da Viação Férrea redigiu memorial à Presidência da República, em documento depois publicado no "Correio do Povo" de 4 de agosto de 1917:

Santa Maria, dia 3 -

[...] Os grevistas passaram ao Presidente da República o seguinte telegrama: "Todos os operários, maquinistas da Viação Férrea, declaram-se em greve por excesso de serviço e por serem mal pagos. Levamos ao conhecimento de V.Excia. que a Viação Férrea descarta de tudo, o material novo é atirado às linhas, e o estragado não se conserta; de toda a parte pedem vagões de carga e o comércio não é atendido.

Há anos todos os trens aqui chegam atrasados, devido ao péssimo estado das linhas e do serviço mal regulamentado; há falta de pessoal. Um maquinista que chega à meia-noite recebe ordens de seguir às 3 horas da manhã. Informamos V. Excia. que a greve foi declarada às 23 horas do dia 30 de julho.

Ass. Vários operários da Viação.⁷⁸

O medo de que a greve pacífica se transformasse em anarquia, fez com que a direção da Viação Férrea pedisse a proteção da Brigada Militar,⁷⁹ no que foi prontamente atendida. Pelotões da Brigada foram colocados em diversos pontos estratégicos das linhas da Viação, contudo não houve necessidade de intervenção, pois os operários reivindicaram tudo pacificamente.

Registraram-se alguns incidentes, como arrancamento de trilhos e quebra de um pontilhão, mas os grevistas rapidamente se apressaram em comunicar à imprensa e ao governo que tais desordens não eram obra dos operários da Viação Férrea. Da mesma maneira, houve por parte dos operários a preocupação de deixar bem claros os objetivos e causas determinantes do movimento grevista.

Quando surgiram boatos de que a greve era obra de federalistas e de que fora insuflada por organização anarquistas, eles procuraram novamente a imprensa e o governo para esclarecer devidamente a situação.⁸⁰

Confundem-se, neste momento, as duas greves, a da Viação Férrea e a greve geral dos trabalhadores.

Frente a esta situação, Viação Férrea, Governo e Associações Comerciais, são forçados a buscar soluções para contornar e resolver a questão. A persistência da greve estava causando sérios prejuízos ao Estado, que tinha sua vida econômica totalmente paralisada. As indústrias, quando não fecharam pela paralisação dos operários, fecharam pela impossibilidade de colocar no mercado sua produção. O comércio não escoava do interior para os centros urbanos e vice-versa, e as lojas, sem movimento, fecharam também suas portas. Os produtos agrícolas deterioravam-se nos armazéns da Compagnie Auxiliaire, à espera de transporte. Os Correios e Telégrafos também interromperam seu funcionamento regular, pela inexistência de meios para o envio dos malotes postais.

Para que se tenha uma idéia do alcance do movimento grevista, basta enumerarmos as categorias profissionais que dela participaram: além dos ferroviários, aderiram também os padeiros, os carroceiros, os calceteiros, os carpinteiros, os ferreiros, os alfaiates, os chapeleiros, os operários de indústria em geral, os da Força e Luz, os da Companhia Telefônica e os do comércio em geral.⁸¹

Numa primeira tentativa para melhorar as precárias condições em que se encontrava o Estado, o inspetor da Viação Férrea, em telegrama ao governo estadual, declarou que "enquanto durasse a crise ferroviária e não fosse prontamente restabelecido o serviço de

trens, a estrada de ferro transportaria livre de fretes os alimentos para as cidades atingidas pela greve".⁸²

O signatário do telegrama, para cumprir sua promessa, esperava contar com a colaboração do pessoal do tráfego e da Brigada Militar, uma vez que os grevistas negavam-se a atender até mesmo às urgências. Os empregados do tráfego da Viação Férrea não aderiram à greve.

A segunda tentativa foi provocada pela Intendência de Porto Alegre, reunida na sede do Grêmio Náutico União e presidida pelos senhores Dr. Montauray Leitão, intendente municipal, e Firmino Paim Filho, Chefe de Polícia. Estes reuniram os fabricantes de móveis, que, com suas indústrias paralisadas, buscavam soluções para o problema. A maioria deles, entretanto, não concordou com o aumento de salários propostos pelo intendente; achavam que era justa a reivindicação do operariado, mas que as firmas estavam financeiramente impossibilitadas de atendê-la.

Como, porém, os operários não se deixavam levar por estas explicações, pouco a pouco, os patrões foram cedendo aos pedidos dos grevistas, a fim de não serem levados à concordata.

Retomados os trabalhos, a vida das cidades começou a voltar à normalidade.

No setor ferroviário, as coisas não foram tão fáceis. Neste movimento, os operários reivindicavam melhores salários, menos horas de trabalho e melhoria de condições da Viação. A direção da empresa respondeu-lhes que todo o problema seria resolvido se os Governos Federal e Estadual permitissem o aumento das tarifas, pois somente esta medida reforçaria o orçamento da entidade, permitindo-lhe pagar melhores salários. A carta dirigida pelo Dr. Cartwright aos operários demonstra as intenções, as promessas e os objetivos da Compagnie, naquilo que se tornou um verdadeiro jogo entre o Governo e a Auxiliaire, na marcha para a encampação. Dizia a carta:

Senhores, Triunpho Caetano, Pedro Couto e Eduardo Derbin.

Esta servirá para acusar o recebimento do abaixo-assinado datado de 30 do corrente, e assinado por vv.ss. e mais outros nove, que me foi apresentado ontem à tarde, quando declarastes verbalmente que tendes autorização de representar a União Protetora dos Empregados na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a qual se compõe de 200 a 300 empregados na Estrada, acrescentando-se, além disso, que tendes autorização de representar todos os empregados da Estrada, na questão tratada no referido abaixo-assinado, e que esta autorização deverá ser-me apresentada oportunamente.

Esta também serve para confirmar a minha declaração, que, tanto pessoalmente, como funcionário da Cia., sempre fui partidário, e com a maior boa vontade estaria pronto a fazer tudo quanto possível, de aumentar os vencimentos de todos os empregados da Estrada, pagando-lhes os máximos ordenados possíveis em retribuição dos serviços prestados pelos mesmos.

No momento, porém, lamento que não me seja possível prometer aumento geral dos ordenados, unicamente pelo motivo de não achar-se esta Cia. em condições de fazê-lo.

Tive ocasião de chamar a vossa atenção para o seguinte: que durante o corrente ano a Estrada tem aumentado o salário de todos os seus empregados, sempre dentro do limite que a receita ia permitindo.

Que aumentos efetivos foram feitos nos ordenados de muitos maquinistas, grande número de foguistas, todos os bagageiros e uma grande porcentagem dos chefes de trens e guarda freios, assim como um número de conferentes e outros empregados das diversas repartições localizadas em diversos pontos.

Que durante o ano passado, a receita, efetuada foi empregada da seguinte maneira:

| | |
|---|------|
| Mão de obra | 38% |
| Material | 43% |
| Aluguéis e quotas de arrendamento | 7% |
| Indenizações | 1% |
| Melhoramentos | 11% |
| <hr/> | |
| Total | 100% |

Que a Companhia possui um grande capital empregado nesta propriedade, do qual os acionistas não recebem lucros, nem sob a forma de juros, nem de dividendos; especialmente chamei a vossa atenção para o fato desta Companhia estar obrigada a gastar toda sua receita líquida, com o fim de melhorar as condições de sua propriedade e na construção de vagões necessários para atender as exigências do comércio. Também chamei a vossa atenção para o fato que os valores de todos os produtos do Estado haviam materialmente aumentado, assim como todas as despesas da Estrada da mesma maneira haviam subido.

Que as Companhias de Estradas de Ferro haviam geralmente aumentado as suas tarifas, a fim de poder atender o aumento das despesas, ao passo que a única mudança nas tarifas das linhas da Auxiliaire, durante os últimos 5 anos, tem sido no sentido de diminuí-las; declarei mais que esta Companhia tinha tomado as providências necessárias para obter um razoável aumento dos atuais fretes, e pediu a vossa cooperação e ativa assistência para que este fim fosse conseguido, sendo que o motivo principal ao pedir este aumento, foi ficar em condições de melhorar os vencimentos de seus empregados, na devida proporção.

Que conquanto esta Companhia estivesse inteiramente simpática com a classe trabalhadora e pronta para fazer a melhoria dos ordenados desejada, não tinha sido possível, sob as condições econômicas atuais, sinão regularizar casos isolados, até chegar a ocasião em que a receita fosse aumentada pelo aumento das tarifas, e que nesta ocasião, afirmo, a Estrada terá imenso prazer em tratar de elevar os vencimentos de seus empregados.

A questão das condições de trabalho é um assunto do qual em qualquer ocasião estaríamos prontos a tratar, fazendo tudo quanto as exigências próprias do nosso serviço o permitissem. Quanto ao fato das aposentadorias, cumpro-me declarar que a Companhia está estudando o melhor meio de levar esta idéja adiante, colecionando todos os dados existentes.

Em cumprimento ao vosso pedido, o assunto desta carta é, em resumo, idêntico ao que vos foi feito verbalmente; portanto, acho que está completamente de acordo. Se foi, porém, omitida alguma coisa, terei imenso prazer em explicar-vos por outra carga.

Saudações
W.N. Cartwright
Inspetor-Geral⁸⁴

Nesta carta do Inspetor Geral da Viação Férrea, quatro pontos são importantes para nossa análise:

1.^o – A impossibilidade da *Compagnie Auxiliaire* de melhorar os salários de seus empregados em consequência de suas condições financeiras, pondo a descoberto um balanço bastante sugestivo, onde receita e despesa equilibram-se em 100%. Para exemplificar, utilizou o fato dos próprios acionistas da Companhia não receberem dividendos, face à sua necessidade de investir os lucros na conservação dos ramais. Na realidade, em gráfico publicado na "Revista do Arquivo Público" e reproduzido a seguir (p.189), observa-se que, pelo menos no que se refere aos anos imediatamente anteriores à greve, tal igualdade entre receita e despesa não era verdadeira.

2.^o – A crítica à situação das tarifas da Viação Férrea que, ao contrário das outras estradas, tinham sido diminuídas. Havia aqui uma alusão à renovação do contrato de 1911, conseguido pelo Estado.

3.^o – A tentativa de colocar operários e empresa contra a política do governo, a fim de que a *Compagnie* atingisse seu objetivo: o aumento dos fretes. Através disto, seriam conseguidos melhores salários para os empregados da rede ferroviária.

4.^o – A possibilidade de diálogo quanto às condições de trabalho e às aposentadorias destes funcionários.

Estas observações, astutamente apresentadas pelo Inspetor Geral, mais a promessa de aceitar os ferroviários de volta ao trabalho, sem impor-lhes represálias ou mudar-lhes as funções, fez com que, pouco a pouco, retornassem às atividades. Normalizando-se os serviços da Viação Férrea, tranqüilizou-se a economia do Estado.⁴⁶

Infelizmente, entretanto, as promessas ficaram nas palavras e, em outubro, uma nova parede vai explodir, desta vez com fúria e resistência.

Antes de analisarmos os novos fatos que a História apresenta, faz-se necessária uma retrospectiva.

Vimos que as greves eram um mecanismo de pressão dos operários brasileiros; vimos que as correntes ideológicas que penetravam no país eram favoráveis a estas greves; vimos também que, apesar disto, havia por parte dos operários um posicionamento muito mais econômico-social do que ideológico. Examinamos, depois, a greve ferroviária de agosto de 1917 e a greve geral da mesma época no Rio Grande do Sul, chegando à conclusão de que ambas concordam, no que diz respeito à sua motivação e no que se refere à interferência, nos seus movimentos, de forças socialistas e anarquistas. A participação de tais forças resumiu-se na concordância com os movimentos grevistas e na influência do vocabulário de origem marxista, que passou a ser utilizado principalmente pelos sindicatos e pela imprensa.

Voltando aos fatos, no dia 16 de outubro de 1917, às 23 horas, irrompeu na cidade de Santa Maria nova greve na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Os operários invadiram as oficinas e a estação daquela cidade e cometeram ali toda a sorte de depredações.

Imediatamente, ao se alastrar a notícia, várias outras cidades foram dando sua solidariedade à parede, iniciando-se novamente a completa paralisação dos ramais ferroviários do Estado.

A União Protetora telegrafou ao Presidente do Estado para expor-lhe os motivos da nova greve que, em suma, eram os mesmos da anterior, acrescidos do fato de estarem os operários com dois meses de atraso no recebimento de seus salários.⁸⁷

Houve também, na greve de outubro, a influência de acusações feitas pela imprensa à Diretoria da Viação Férrea, que, somadas aos motivos apresentados pelos trabalhadores, vieram reforçá-los. A imprensa, desde o término da greve de agosto, publicava cálculos estatísticos referentes ao balanço da Auxiliaire, dando a Cartwright a resposta que os operários não lhe podiam dar por falta de condições intelectuais. Podemos citar, como exemplo expressivo, o artigo do jornalista Eduardo Sabóia, do "Echos do Sul" a seguir.

Depois de apreciar os relatórios da Companhia referentes a 1914 e compará-los com os de 1913, mostrava os lucros que o Dr. Cartwright negara em sua carta aos operários⁸⁸ e alertava para a falta de atualização dos dados sobre a situação financeira da Empresa:

Viação Férrea

Conforme dados extraídos do relatório de 1914 do inspetor federal das Estradas de Ferro, a receita total da Compagnie Auxiliaire foi, naquele ano de 12:560:722\$ 545 e a despesa total no mesmo período de 8:434:446\$ 950, havendo, portanto, um saldo de 4:126:281\$ 589.

Comparando com as despesas relativas ao ano de 1913, a verba para administração geral teve um aumento de 249:689\$ 358, diminuindo de 817:912\$ 007 as despesas de Locomoção (oficinas, etc.) e de Tráfego.

Se ainda compararmos o resultado do seu movimento financeiro com o capital reconhecido pelo governo, chegaremos à conclusão ser de 5% aproximadamente, o lucro obtido pela Companhia, naquele período.

Mas, o capital reconhecido pelo Governo não representa o capital realmente empregado. A Compagnie Auxiliaire executou seus trabalhos de construção de novas linhas e aquisição de materiais com um abatimento de 20% a 30% sobre os preços reconhecidos pelo Governo, o que virá elevar de muito a porcentagem de seus lucros.

Por outro lado, não há quem não possa atestar e reconhecer o extraordinário aumento de sua receita nos últimos anos e ao número reduzido de seus empregados com seus vencimentos diminuídos.

É portanto de estranhar as declarações do Sr. Inspetor da Viação e do Sr. ajudante do diretor da Brazilian-Railway, de ser precária a situação financeira da Companhia e que os seus acionários há cinco anos não recebem juros de seus capitais!

Ainda não foram publicados os dados financeiros relativos ao ano de 1915 e só agora trata a Companhia de realizar a tomada de contas do primeiro semestre de 1916.

Eduardo Sabóia.⁸⁹

Ao abandonar o trabalho, os grevistas distribuíram boletins que foram também publicados pela imprensa em geral, e cuja redação transcrevemos a seguir:

O Boletim dos Grevistas

Ao Povo e ao Comércio

A greve é a revolução pacífica dos oprimidos em direito constitucional de todos os países onde há liberdade e lei. Não viemos prejudicar o nosso querido Rio Grande do Sul, mas sim, libertá-lo da garra do estrangeiro que não respeita um povo, seu comércio, sua indústria, suas leis e nem seu governo! O nosso povo não pode mais suportar o mando despótico, vil, baixo e ignóbil do Sr. Cartwright, diretor da Viação Férrea. É contra sua administração que nos achamos revoltados porque somos riograndenses e brasileiros, povo livre e nobre e não escravo de estrangeiros sem escrúpulos como sabe ser este senhor.

Queremos a sua demissão em nome da nossa liberdade, do nosso direito e do nosso patriotismo, que não pode ser vilipendiado pela sua despótica administração [...]

É contra a administração ditatorial da Viação que esmaga o povo riograndense, que despreza nossas leis, que arruína o nosso comércio, que mata nossas indústrias, que paralisa nosso comércio, o nosso progresso, é contra esse polvo que nos ameaça a liberdade de povo livre que nos reunimos em greve, pedindo, respeitosamente, às autoridades competentes o baixamento deste inseto exótico esse Cartwright despótico [...]⁹⁰

O outro Boletim, sob o título 'Aos Brasileiros de Brio', dizia:

[...] pedindo a imediata expulsão do território riograndense o Dr. Cartwright, o atrevido americano ou irlandês (?) que vem, há tempos, afrontando a dignidade do povo riograndense [...]

Fora das fronteiras o Sr. Cartwright!

Fora o estrangeiro desrespeitador da nossa liberdade, das nossas leis, do nosso comércio, das nossas indústrias e até do nosso governo. Se assim não procedermos, não devemos mais falar em pátria e o estrangeiro saberá que pátria, para nós, é o dinheiro, que com ele poderão comprar a nossa consciência, a nossa honra, a nossa família e o nosso território.⁹¹

Estes boletins nos deixam entrever a dificuldade de expressão dos operários, a falta de conhecimento das origens do problema e o próprio desconhecimento da nacionalidade do indivíduo sobre o qual lançavam as mais sérias imprecisões. São claros, porém, os manifestos, quando demonstram a revolta, não só da classe operária, como também da indústria, do comércio e da agricultura contra o jugo das empresas estrangeiras no Brasil.

Na greve de agosto, que envolveu além da Viação Férrea outros setores da economia do Estado, não encontramos em nenhum dos manifestos reivindicações em favor da indústria, da agricultura, do comércio ou da pátria, como as que existem e estão por nós grifadas nos boletins de outubro.

Em artigo denominado 'O Aspecto da Zona Comercial', o jornal "Echos do Sul" transcreve a angústia do setor econômico em Porto Alegre, em decorrência da greve:

O movimento na zona comercial é muito fraco, em virtude da completa paralisação dos trens.

Os comerciantes comentam de várias formas, não só a greve, como também as dificuldades com que eles lutarão depois que os operários voltarem ao trabalho.

Se antes era diminuto o número de locomotivas e de material, agora mesmo será bastante reduzido, com as depredações que acabam de cometer os grevistas.

Por aí pode-se ver a situação afritiva em que ficarão as classes produtoras riograndenses, com a falta de material ferroviário em condições de transportar as suas mercadorias.⁹²

Da mesma forma, eram de apreensão e expectativa as notícias em torno da escassez e da alta dos preços dos gêneros de primeira necessidade. A diminuição das entradas de gêneros em Porto Alegre já se fazia sentir. "As batatas, que antes da greve se cotavam à razão de 8 por saco, passaram a vender-se a 15\$; o milho, de 7\$ para 8\$; e os ovos de 500 para 800 réis a dúzia."⁹³

Da cidade de Cachoeira, grande produtora de gêneros de primeira necessidade, vem a notícia de que "o comércio e as indústrias começavam a sentir os efeitos da greve, havendo alta no preço dos gêneros de primeira. A gasolina era vendida a 50\$000 a caixa, tendo-se esgotado o stock".⁹⁴ Esta gasolina era necessária para suprir os 35 automóveis que, em lugar dos trens, conduziam passageiros para as outras cidades do Rio Grande do Sul.

Por sua vez, os grevistas organizaram comissões que passaram a angariar fundos no comércio e na indústria do Estado.⁹⁵ A greve, que perdurou até meados de novembro, foi então sustentada por estes setores, com a simpatia do Governo do Estado.

Desta vez, no entanto, as manifestações nem sempre foram pacíficas e, diariamente, os jornais noticiavam as violências cometidas pelos grevistas.

Telegrama recebido aqui diz que foi destruída à dinamite a ponte sobre o rio Vacacaí.⁹⁶

Na linha de Porto Alegre foram incendiados todos ou quase todos os pontilhões, pontes e boceiros, ficando assim impossibilitado o tráfego. O mesmo fizeram nas linhas da fronteira.⁹⁷

Esses acontecimentos foram se sucedendo e culminaram com a elaboração do boletim operário do dia 21 de outubro, em Santa Maria, que convocava o povo para tomar posição contra Cartwright. Dizia a convocação:

Santa Maria, 21, (10, 45) —

Foi distribuído profusamente pela cidade o seguinte boletim:

Povo, levanta-te!

Tem liberdade e vergonha!

Devendo chegar hoje o Sr. Cartwright, estrangeiro, ditador, convida-se o povo desta cidade a se reunir na praça Saldanha Marinho a fim de impedir a entrada desse senhor na cidade.

Se o Dr. Cartwright chegar à nossa terra, será uma eterna vergonha para a população

Povo! Em nome do Rio Grande do Sul, da tua pátria, dos teus brios, da tua família, não deixes chegar em nossa cidade o vil e atrevido Cartwright!

A postos, pois!

Fora o Cartwright!

Convida-se a população para um meeting contra Cartwright às 19 horas, na praça Saldanha Marinho.

Falarão diversos oradores.

Comité Patriótico.⁹⁸

O meeting, realizado com grande assistência, e com grande número de discursos, deu "foras e morras" aos estrangeiros representados por Cartwright no Rio Grande do Sul, saindo a multidão aos brados de "morra Cartwright". As forças militares que se concentravam nas imediações da praça Saldanha Marinho e da Viação Férrea de Santa Maria descarregaram suas armas sobre o povo, no que morreram algumas e ficaram feridas outras tantas. "Reina indignação" eram as palavras publicadas na imprensa.⁹⁹

Passou a ser difícil o controle da situação, principalmente porque as primeiras instruções eram para que a polícia se encarregasse apenas de manter a ordem, "respeitando a liberdade espiritual e mantendo a ordem material".¹⁰⁰

Desta maneira, os grevistas ao arrecadarem dinheiro, danificarem de todas as formas possíveis as linhas da Viação Férrea, insurgiram-se contra a direção da mesma, acabaram obtendo as atenções do governo federal e da alta cúpula da Auxiliaire, ou melhor, da Brazil Railway que, como vimos inicialmente, detinha o controle acionário da empresa.

As manifestações contra Cartwright colaboraram principalmente para a formação de uma comissão destinada a estudar as soluções para a greve junto ao governo Borges de Medeiros. Esta comissão foi formada pelos senhores Dr. Geraldo Rocha, representante do Brazil Railway, Dr. Alípio Rosauro de Almeida, representante do Governo Federal, e o Conselheiro Teixeira de Abreu, consultor geral da Empresa.

No dia 1.º de novembro o Dr. Geraldo Rocha deu uma entrevista à imprensa, abordando as causas da greve, a situação da Auxiliaire, as relações da Compagnie com a Brazil Railway, a demissão de Cartwright e o restabelecimento do tráfego. Afirmou ainda que existiam classes interessadas no movimento grevista. Perguntado sobre que classes seriam estas, respondeu: "É a classe comercial, que reclama o transporte das suas mercadorias em condições de presteza e regularidade que a Viação infelizmente lhe não pode oferecer".¹⁰¹ Prosseguindo no diálogo com os jornalistas, o representante da Railway atribuiu a dois fatos fundamentais a difícil situação da Viação Férrea:

- a) A Auxiliaire não fora planejada para a demanda que estava enfrentando;
- b) o governo indeferia todos os pedidos de compra de material e empréstimos por ela solicitados.¹⁰² Em prosseguimento, passou o entrevistado a analisar a situação interna da empresa:

Essa lenda, que aqui vem encontrar, da Brazil Railway Company absorver as rendas da estrada é inteiramente destituída de fundamento, e só pode explicar-se

pelo desconhecimento, em que o público está, da situação financeira da Auxiliaire e das suas relações com a Brazil Railway Company. Resolvi, por isso, restabelecer publicamente a verdade a este respeito, por me parecer que a conciliação indispensável e justa dos interesses em jogo só pode ser conseguida, desde que os funcionários da estrada e o comércio, tenham pleno conhecimento dos recursos financeiros e técnicos da Companhia, porque assim, poderão todos conhecer o máximo que nós podemos dar e eles nos podem razoavelmente exigir.

Na declaração que hoje mesmo vou enviar à imprensa, reproduzi algarismos incontestáveis, por cuja exatidão absoluta eu pessoalmente respondo; e neles encontrarão todos os interessados, a prova completa da improcedência daquela versão, e poderão verificar que 'a renda da estrada não chega para satisfação dos respectivos encargos contratuais'.

A Companhia, como sabe, construiu 'à sua custa' 700 quilômetros de linhas novas, aproximadamente, fez importantes obras novas e melhoramentos e adquiriu muito material rodante, formando assim o seu capital reconhecido que foi 'oficialmente apurado' pelo governo Federal e se eleva a mais de 87.000 contos de réis, nos termos dos respectivos contratos.

Esse capital não goza de garantias de juros do governo, pesando os seus juros e amortização, exclusivamente, sobre a Companhia, a qual, para obter os fundos necessários para a realização dos seus fins sociais, emitiu 82.000 ações privilegiadas, e contraiu os seguintes empréstimos:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| a) em debentures de 4,5% | 49.750.000 fr |
| b) idem de 4% | 50.000.000 fr |
| c) em bônus de 6% | 12.650.000 fr |

O encargo anual desses empréstimos, em juros e amortização, com o pagamento anual de 40 francos a cada 'ação privilegiada', que por contrato lhes foi assegurado, tem sido superior à renda líquida do tráfego da estrada, verificada oficialmente pela Junta da tomada de contas', constante das respectivas atas, aprovadas pelo governo.

O déficit total, resultante da comparação entre esta renda e aqueles encargos, desde 1911, até fins de 1916, atingiu a soma de 12.462.740\$671 réis, os quais foram adiantados pela Brazil Railway à Auxiliaire.

— E o dinheiro enviado para o estrangeiro?

— É para ser entregue aos credores, que são especialmente pequenos rendeiros belgas; não possuindo a Brazil Railway 'debenture' algum e tendo fornecido de seus próprios fundos, por adiantamento à Auxiliaire, os 12.462 contos, em que já lhe falei, a fim de suprir a insuficiência da renda líquida de estrada.

— Porque não publicou a Companhia mais cedo estes esclarecimentos?

— Porque a Administração Superior ignorava as acusações feitas à Companhia.¹⁰³

No restante de sua entrevista, o representante da Railway tentou desmanchar a imagem que se havia formado do engenheiro Cartwright e que o caracterizava como pessoa incompetente e mal-educada. Entretanto, depois das declarações como a que transcrevemos, dizendo que os esclarecimentos com respeito à Compagnie Auxiliaire não haviam sido publicados porque a alta administração da Railway ignorava as acusações feitas a ambas as companhias, de nada adiantou o esforço do entrevistado.

No dia seguinte, a imprensa estampou um relatório completo do Dr. Geraldo Rocha, demonstrando o que já havia sido mencionado na entrevista e reiterando que

as tarifas não cobriam as despesas da estrada "crescendo assim as perdas das Companhias com o aumento do tráfego, ao contrário do que geralmente se supunha. Por outro lado, a retração dos capitais do mundo com a guerra impedia os empréstimos que seriam também uma solução para os problemas ferroviários".¹⁰⁴

Em nenhum momento a Comissão falou nos empregados da Viação Férrea. Atribuiu a greve somente a grupos de pressão formados por comerciantes, esquecendo agricultores e industriais, deixando sempre de mencionar, também, a situação de calamidade das linhas da Auxiliare. O verdadeiro interesse da Comissão estava no aumento das tarifas. Assim sendo, foi necessária a interferência do governo estadual, da Associação Comercial de Porto Alegre e do Congresso dos Comerciantes para que se encontrasse uma solução a fim de atender as reivindicações dos operários. Depois de várias conferências com o governo do Estado, foi publicado no dia 4 de novembro o acordo entre os grevistas e a Compagnie, que passamos a transcrever:

- I - A Viação Férrea aumentará os salários na proporção de 15% até 100\$000 e 10% sobre o excedente até 400\$000 inclusive, ficando entendido que, se o aumento resultante desta porcentagem for inferior ao aumento que já houve desde 1.º de janeiro a 30 de setembro último, prevalecerão os salários mais elevados. O aumento agora adotado trará um acréscimo de despesa superior a 800\$000.
- II - Assistência médica é ordenado integral em casos de acidentes em serviço.
- III - Reorganização da caixa de socorros e da cooperativa, com o fim de regularizar definitivamente a concessão de socorros em geral, pensões e montepios em casos de invalidez em objeto de serviço.
- IV - O trabalho nas oficinas será de 8 1/2 horas; em casos de trabalhos extraordinários, serão pagos o ordenado e mais 50%. Quanto ao pessoal de tração e trens, serão revistas escalas, de modo a não haver excessivo serviço.
- V - Sede dos escritórios auxiliares e oficinas em Santa Maria.
- VI - Empregado dispensado terá passe para si e sua família, a fim de se retirar.¹⁰⁵

Em contraposição ao alcançado, o Governo do Estado comprometeu-se a lutar pelo aumento de tarifas sobre alguns produtos, junto ao comércio rio-grandense. Ficou assentado que seria mandada uma circular, através da Associação Comercial, aos comerciantes de todas as praças do Estado, para que opinassem sobre o aumento dos fretes que, em princípio, deveria atingir os produtos de exportação, para não ser prejudicado o consumo no Estado.¹⁰⁶

Sucederam-se manifestações de entusiasmo pela vitória dos grevistas, provenientes de várias localidades do interior e também do Rio de Janeiro e de São Paulo; cumprimentos ao Governo do Estado, à Associação Comercial de Porto Alegre, à Federação dos Operários de Santa Maria, etc. Os grevistas voltaram ao trabalho mais uma vez. Estavam encerradas as greves da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mas não estavam encerrados os problemas, pois, solucionados alguns, outros se apresentaram.

Alguns aspectos, porém, fizeram com que essa greve diferisse da anterior.

Em primeiro lugar, ela foi violenta desde os seus momentos iniciais, pois verdadeiras guerrilhas se desencadearam em vários pontos do Estado, entre grevistas e forças estaduais e Direção da Viação Férrea, delas resultando mortos e feridos.

Em segundo lugar, ela pedia, além da melhoria de condições para os operários e o pagamento dos salários que estavam dois meses atrasados, a expulsão do Dr. Cartwright da Viação Férrea e do Rio Grande do Sul. Ele foi considerado, naquele momento, traidor dos operários, relapso e capcioso, por não ter cumprido nada do que prometera, quando da primeira greve, e por nada ter feito para a melhoria da situação.

Em terceiro lugar, em consequência de sua prolongada duração, ela provocou a firme interferência do controle acionário da Compagnie, pondo novamente a descoberto os problemas internos da mesma e fazendo com que o Governo do Estado, o Governo Federal, a Polícia e a Brigada Militar se envolvessem no assunto.

Por último, ela revelou um posicionamento firme e uma verdadeira pressão da classe dominante gaúcha a favor dos grevistas.

Fica assim demonstrado que a greve de outubro de 1917 muito contribuiu para a deterioração da rede ferroviária rio-grandense e que, como acontecera em agosto, o operariado era consciente de sua condição trabalhista, mas não professava uma ideologia própria. O Governo do Estado, sim, nos deixa antever claramente através de suas atitudes, certos princípios que, até então, estavam disfarçados em decisões esparsas mas eficazes com relação ao problema da Viação Férrea.

V

O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL NA ENCAMPAÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA

O positivismo como doutrina política do estado

O Rio Grande do Sul foi, talvez, a província do Brasil em que a propaganda republicana sofreu o maior número de modificações. Estas ocorreram por estar o Sul desligado das atribulações da economia cafeeira e porque diferentemente do resto do país, estruturou-se no estado sulino um Partido Republicano com forte base ideológica.

O Partido Republicano Riograndense foi criado pela Convenção de 1882:¹⁰⁷ era solidário ao Manifesto Republicano de 1870¹⁰⁸ nos seus aspectos federativistas. Sua base ideológica foi positivista, doutrina em voga na época, o que lhe deu coesão e tenacidade em sua conduta.

Colaborou também para o fortalecimento do Partido Republicano Riograndense o esvaziamento do Partido Liberal, que até então dominara a política estadual, sob a liderança de Gaspar Silveira Martins.¹⁰⁹

O "Gasparismo" não conseguiu fazer frente às novas diatribes do poder e da administração que vinham se estruturando no final do Império, e acabou por ver a maior parte de seus antigos opositores do Partido Conservador¹¹⁰ cerrarem fileiras ao lado dos republicanos.

Os liberais foram perdendo paulatinamente a liderança, até chegar ao golpe de novembro de 1889.

Antes de nos aprofundarmos na História partidária rio-grandense e nas atitudes do Partido Republicano em relação à monarquia, é necessário que esclareçamos os pontos doutrinários por ele adotados.

O Positivismo ou Filosofia Científica foi fundado por Augusto Comte. Nascido em Montpellier em 1798, discípulo de Saint-Simon¹¹¹ na Escola Politécnica de Paris, Comte iniciou suas publicações em 1822, sendo que, dentre seus trabalhos, os que mais se destacaram por sua importância foram *Sistema de Política Positiva* e *Curso de Filosofia Positiva*, este último publicado em 1842 e considerado o ponto culminante de sua produção.¹¹²

Da França, o Positivismo expandiu-se para a Inglaterra, a Alemanha e a Itália, tendo, logo depois, alcançado a América. Em cada local em que se afirmou revestiu-se de características e extensão próprias do ambiente.¹¹³

Acreditava Comte que o saber humano percorria, num processo evolutivo até atingir a maturidade, três estados: o teológico — onde todos os fenômenos seriam atribuídos a divindades onipotentes; o metafísico — onde a explicação de tudo estaria na constatação das causas primeiras, averiguadas através de esquemas abstratos e imaginários;¹¹⁴ e o positivo — onde somente o método e a ciência seriam capazes de levar ao pleno conhecimento da verdade.

Gnoseologicamente, o Positivismo admite, como fonte única de conhecimento e critério de verdade, a experiência dos fatos positivos, os dados sensíveis. Nenhuma metafísica, portanto, como interpretação, justificação transcendente ou imanente, da experiência. A Filosofia é reduzida à metodologia e à sistematização das ciências. A lei única é suprema, que domina o mundo concebido positivamente, é a evolução, é a evolução necessária de uma indefectível energia naturalista, como resulta das ciências naturais.¹¹⁵

A grande linha desta doutrina foi aquela que defendia a soberania da sociedade, o que segundo Prelot “vai engendrar no pensamento de Comte uma ciência da sociedade, a sociologia, uma teoria política sobre o domínio exercido pela sociedade, a sociocracia, e uma religião de sociedade, a sociolatria”.¹¹⁶

A chamada Religião da Humanidade, apesar de ter sido muito difundida na Europa e na América, não teve, como a sociologia e a “sociocracia”, a mesma repercussão, sendo inclusive criticada como involução pelos seguidores de Comte, entre os quais poderíamos destacar Littré.¹¹⁷

Dentro do sistema sociocrático, para que pudessem atingir o nível de “civilizadas”, as nações deveriam colocar à testa do poder um sacerdócio científico, apoiado materialmente pelos dirigentes de indústrias. A escolha de tais dirigentes caberia à elite intelectual positivista, pois a delegação de poderes através de voto seria algo revolucionário e, portanto, anticientífico. O poder seria exercido de forma ditatorial sem, no entanto, deixar de valorizar os direitos humanos.

Os pontos que mais nos interessam na doutrina são, portanto, justamente aqueles que dizem respeito à sociedade e à política, pela sua repercussão no contexto histórico brasileiro.

Vivíamos no Brasil, no final do século XIX, o ocaso da monarquia, regime já então considerado obsoleto na América. Vivíamos também a abolição da escravatura, pois o sistema escravocrata, além de ultrapassado no âmbito econômico, não mais podia coexistir com os direitos humanos. Passávamos toda a sorte de crises nos diversos setores da economia e da administração do país, conforme já nos foi possível observar anteriormente.

As concepções políticas do positivismo que, na França, onde surgiram, tinham conteúdo nitidamente reacionário, no Brasil, como em outros países subdesenvolvidos, não deixaram de atuar num sentido progressista. É mister compreender que, na Europa, onde o socialismo já avançava, falar-se do governo de um ditador republicano fiscalizado por uma câmara de industriais, era algo inaceitável para as grandes massas do proletariado e da pequena burguesia, que procuravam fazer-se ouvir nos parlamentos e influenciar na composição dos governos.

No Brasil dos fins do Império era incipiente a burguesia industrial, a classe que se poderia chamar revolucionária. E, para derrocar o domínio dos latifundiários, que detinham consigo as chaves dos currais eleitorais, nada mais sedutor e útil que uma doutrina que desdenhava da 'concepção metafísica do voto'.¹¹⁸

A penetração da doutrina de Comte vai se dar através das academias civis do norte do Brasil e, também, através da Academia Militar do Rio de Janeiro, comparável, na época, à Politécnica francesa pelas suas idéias renovadoras.

Na mocidade militar, principalmente na escola do Rio, onde lecionava Benjamin Constant,¹¹⁹ foi a filosofia de Comte, com suas bases matemáticas, a sua concepção primária dos fatos morais, o seu agnosticismo, a sua forte inclinação dogmática e disciplinar, a grande influência doutrinária. Se para os racionalistas e evolucionistas das Academias Civis, a liberdade e a igualdade eram os supremos ideais, para os positivistas, a autoridade disciplinadora a tudo se sobrepunha. Para os primeiros, a liberdade e a igualdade cabiam tanto nas repúblicas do tipo da Suíça ou dos Estados Unidos como na monarquia do tipo inglês ou escandinavo. A autoridade moralizante no comtismo erigia a República ditatorial em forma perfeita do Estado.¹²⁰

Era óbvio, então, que esta cultura positivista fosse atingir plenamente a juventude brasileira, cheia de ideais políticos e impregnada de cientificismo, os militares descontentes com a monarquia e ávidos de poder depois da Guerra do Paraguai¹²¹ e também os pseudo-industriais brasileiros, em busca de um lugar ao sol em um país de economia agrária e de base escravocrata.

Alcançar a República significaria atingir o estado positivo, o que, por sua vez, só seria possível através da industrialização do país, da abolição da escravatura e da implantação do federativismo. Estes anseios todos deram lastro à propaganda republicana.

Quanto aos aspectos do positivismo ortodoxo, o crescimento da Religião da Humanidade no Brasil esteve ligado, também, às dissensões político-religiosas que

ocorreram no final do Império. A chamada Questão Religiosa, enfraquecendo o poder da teologia católica, propiciou a penetração da sociolatria comtiana.

Entre os homens que se convenceram do anacronismo da Igreja Católica no Brasil estava o positivista Luiz Pereira Barreto,¹²² que chegou a pregar a necessidade de serem "proclamadas as verdades filosóficas emanadas da ciência positiva, contra as idéias teológicas tradicionais".¹²³

É preciso ainda ressaltar que, apesar da existência, no Brasil, de um Apostolado Positivista,¹²⁴ os ensinamentos de Comte foram adotados muito mais pelo seu cientificismo do que pelos seus aspectos religiosos. O Apostolado foi, inclusive, o responsável por dissidências na ala republicana. Os que passaram a professar o positivismo ortodoxo dela se afastaram, permanecendo ligados aqueles que acreditavam simplesmente nos princípios evolutivos do positivismo como ciência.

Pela forma imprecisa como encaravam a doutrina, os últimos, de maneira geral, não chegaram a concentrar suas idéias numa forma partidária e os ortodoxos negaram sua participação no movimento republicano, pois, segundo Teixeira Mendes,¹²⁵ "nós estávamos alheios a tudo quanto se tramava na conspiração republicana. Não aconselhamos nem aconselharíamos a revolta porque seria infringir os preceitos do Mestre. [...] Fomos alheios ao levante; não o aconselhamos nem o aconselharíamos, se houvésemos sido previamente consultados".¹²⁶

No Rio Grande do Sul, a situação foi diferente. As bases teóricas do Partido Republicano Riograndense apoiaram-se nitidamente na doutrina, aprofundando-se nos aspectos científicos e sem participação conjunta ou partidária no Apostolado. Ao contrário dos positivistas do resto da nação, os gaúchos procuraram conduzir os ensinamentos de Comte em direção às necessidades imediatas e fundamentais da província e do país.

Podemos observar estas características analisando o primeiro documento emitido pelo Partido Republicano Riograndense, na Convenção de 1882, em que se fixavam os princípios da propaganda republicana na Província:

I - A propaganda republicana convergirá principalmente para a idéia capital do partido, que é a questão da forma de governo. Demonstrar a superioridade da República Federal sobre a Monarquia e a sua oportunidade no Brasil será o máximo empenho da propaganda, generalizando mais e mais no seio do povo as convicções republicanas.

II - Dentro da legalidade monárquica e enquanto não se operar a mutação na forma de governo, a propaganda republicana se empenhará por todas as reformas que auxiliem e facilitem a vitória do partido; e prestará apoio a todos os atos governamentais que tenderem à efetuação destas reformas.

III - A propaganda republicana se desenvolverá com caráter inteiramente pacífico e moderado, educando, instruindo, persuadindo, e convencendo.

Afastar-se-á portanto de todas as idéias revolucionárias, essencialmente adversas à índole e intentos do Partido Republicano, que não quer o progresso sem a ordem.¹²⁷

A propaganda republicana foi feita, então, de maneira "demonstrável", o que revelou a adoção de um método para exercer a política. Em virtude desse posicionamento

ocorreram reformas de base progressista e de caráter pacífico, dentro dos parâmetros evolutivos pregados pelo positivismo, contrário a qualquer ato de natureza revolucionária.

No Congresso Republicano de 1883, ficou decidida a criação do jornal do Partido, cujas atividades iniciaram em 1884. Seu primeiro diretor foi Venâncio Ayres¹²⁸ e, logo a seguir, por enfermidade do mesmo, Julio Prates de Castilhos. O jornal, denominado "A Federação", propunha-se, conforme o item III de seu ato de fundação:

[...] expor, sustentar e promulgar idéias e medidas administrativas e econômicas, sempre filiadas ao sistema federativo, que sejam de real utilidade pública.¹²⁹

O lema "Descentralização-Unidade, Centralização-Dispersão", que foi adotado pela folha republicana, resumia os ideais federalistas, primeiro ponto de propaganda dos republicanos gaúchos.

A partir deste momento, a figura de Julio Prates de Castilhos assume grande importância no cenário político, estadual e federal.

Nasceria a 29 de junho de 1860, na Fazenda da Reserva, município de Vila Rica, hoje "Julio de Castilhos", sendo filho do estancieiro Francisco Ferreira de Castilhos e de dona Carolina Prates de Castilhos.

Terminados rapidamente os (estudos) preparatórios, matriculou-se em 1877 na Academia de Direito de São Paulo.

Bacharelando-se em 1881, regressou ao Rio Grande do Sul, abrindo banca de advocacia. Descurou porém seus interesses profissionais pela evangelização republicana [...].¹³⁰

Já ao tempo em que era estudante de Direito em São Paulo, Júlio de Castilhos tornou-se conhecido como militante do comitismo e como republicano. Nos seus escritos políticos, deixou sempre bem claras a doutrina que professava e as mudanças que reivindicava. A abolição da escravatura, a separação entre o poder da Igreja e o do Estado, o federativismo, a proteção à classe operária e a educação primária universal eram alguns dos postulados que apareciam nos artigos de "A Evolução"¹³¹ e, depois, em "A Federação". Em ambos, o governo de D. Pedro II foi severamente criticado, como mostra o seguinte artigo de "A Evolução" datado de 1879:

O grande movimento que vindo do fundo da História gerou as admiráveis criações modernas; dilatada evolução das sociedades que, na percepção nítida do olhar d'água de Augusto Comte - o imortal criador da Sociologia, começou a acentuar-se com o aparecimento do Cristianismo que, triunfando do paganismo, deitava abaixo a organização antiga; que deteve-se no século XVI para, com o protestantismo por instrumento, produzir o primeiro destroço da perigosa unidade católica, que a ascendência exclusivamente preponderante do cristianismo sobre as consciências havia criado; que com a Revolução de 89 iniciou solenemente o período da revolução destruidora do regime 'católico-feudal' que, no desempenho do seu destino, havia enchido a Idade Média e que devia desaparecer por incompatível com o estado dos espíritos, essa vasta evolução - que sintetiza os progressos da Humanidade operados até princípios deste século - pouco ou quase nada tem agido em relação a este país.

Anarquia nos grupos diretores, anarquia nas classes dirigidas. Nos grupos diretores, porque não tem um sistema de política, não tem um princípio que lhes sirva de normas de conduta na governação, e dirigem-se ao acaso, guiando-se por inspirações, não bebidas em fonte científica, mas inspirações de momento, e, por isso, discordantes, sem vínculos de coerência, contraditórias enfim, no sentido genuíno da palavra.

Assim é que os partidos constitucionais, donde são extraídos os grupos governantes, alternam-se ou sucedem-se no poder da governação, desordenadamente, sem harmonia, sem razão de procedência, sem sucessão lógica, mantendo no momento da ação, exatamente a conduta, o sistema de política que, pela palavra ensinaram ser condenável e estéril, obrigando no dia do governo, sob sua bandeira, as idéias que repeliam na véspera com toda a energia de que eram capazes.¹³²

Transparece, de imediato, a crítica à alternância dos partidos Liberal e Conservador no poder durante o Império. Isto significava para Castilhos o resultado da falta de uma ideologia que servisse de sustentáculo aos mesmos.

A solução para a "anarquia" reinante seria, então, a concentração de idéias em torno de um ideal comum, que não poderia ser outro senão o de atingir o estado positivo através de uma política exercida cientificamente.

Fundado "A Federação", Castilhos vai continuar, no Rio Grande do Sul, sua batalha contra as instituições monárquicas. O Congresso Republicano de 1884 redigiu as bases sobre as quais deveriam mover-se os republicanos que pretendessem filiar-se ao partido. O pensamento político de Júlio de Castilhos encontra-se aqui esboçado e, mais tarde, concretizou-se na forma constitucional:

BASE PRIMORDIAL

Todo o procedimento político dos candidatos deve subordinar-se à aspiração suprema do Partido Republicano Brasileiro — a transformação das Províncias atuais em Estados autônomos e confederados sob a forma republicana, tendo em vista a manutenção da unidade política nacional pelos meios mais positivos e adequados às condições do povo brasileiro.

Dentre esses meios, que antecipadamente não podem ser todos apontados, poderemos indicar desde já:

- Um poder legislativo central, igualmente representante da vontade nacional.
- Um Tribunal Superior de Justiça.
- Um exército e uma armada nacionais. *[O grifo é nosso.]*
- Concurso proporcional de todos os Estados para as despesas nacionais.
- Um plano nacional de viação como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial do País e facilidade de suas relações interiores.
- Bases fundamentais para o regime civil comum a todos os brasileiros.

Não é possível enumerar todos os laços de união política que devem prender entre si os Estados Confederados, mas os que aí ficam apontados são indispensáveis para a existência de uma unidade nacional.

É pois necessário que no seu procedimento tenham os candidatos muito em vista a sua subordinação a estes pontos capitais. Em uma palavra: A Federação é a condição única da unidade nacional aliada à liberdade.

PROCEDIMENTO POLÍTICO SOB O REGIME ATUAL

A eliminação da monarquia como regime incapaz de conduzir o povo brasileiro à felicidade e à grandeza, e a fundação da República é a aspiração dominante do Partido Republicano.

Desde que, porém, o progresso adotado pelo partido não é o revolucionário, por considerar a revolução como um evento natural, que para produzir os efeitos desejados precisa de operar-se em seu tempo, como uma solução positiva da evolução [*O grifo é nosso.*]; desde que desenvolve o partido a sua propaganda, moderada e pacificamente, cumpre-lhe intervir e cooperar nas reformas que efetuem por partes a eliminação da Monarquia.

Para esse fim cumpre-lhe formular um programa de atualidade, isto é, um programa prático, cujos princípios sejam de imediata aplicação, mesmo dentro do regime monárquico.

Eis as suas bases:

- Descentralização provincial, tendo por base a eletividade dos presidentes e a perfeita discriminação da economia da Província da do Estado;
- municipal, tendo por base a faculdade de resolverem soberanamente sobre as rendas, posturas, obras municipais e a separação entre a deliberação e a execução que competirá aos presidentes das câmaras.

REFORMAS POLÍTICAS

- Extinção do poder moderador e do conselho de Estado.
- Temporaneidade do Senado.
- Alargamento do voto.
- Liberdade de associação e de cultos.
- Secularização dos cemitérios.
- Casamento civil obrigatório e indissolúvel, sem prejuízo da voluntária observância das cerimônias religiosas conforme os ritos dos cônjuges.
- Registro civil dos nascimentos e óbitos.
- Derrogação de toda a jurisdição administrativa.
- Liberdade de comércio e indústria, salvo os privilégios de invenção e outros aconselhados pelo interesse público; a concessão de garantias de juros a empresas de utilidade será estabelecida de acordo com a lei geral a respeito.
- Responsabilidade efetiva de ministros e de todos os agentes da administração.
- Liberdade de ensino considerando, sempre em seu destino político, que é o de dar a base intelectual para o cumprimento do dever social. E, para este efeito, subordinar-se ao ideal do partido, que pensa neste assunto do seguinte modo: 'Ensine quem souber e quiser - como puder.' Como, porém, será tardia a realização deste ideal em nosso País, convém cooperar para certas medidas tendentes a prepará-las; tais são:
 - A supressão de privilégios, quer civis, quer políticos, à classe dos diplomados.
 - A adoção provisória de um sistema de ensino integral, adaptado à transição atual e limitado pelos recursos do Tesouro Público, pelas idéias correntes e pela competência do pessoal docente.
 - A restrição do ensino oficial superior ao que for base para as profissões verdadeiramente úteis.

ABOLIÇÃO DO ELEMENTO SERVIL

Sobre este melindroso assunto entende o partido que não pode haver republicano algum que não seja abolicionista e inimigo desta instituição bárbara. Para a resolução do problema, entende o Congresso que o melhor alvitre a tomar é entregar quanto antes, por disposição da lei geral, às províncias, plenos poderes para obrar, cada uma como entender. Quanto à nossa Província a abolição deve ser imediata e pronta, desde que a nossa Assembléa receba os poderes necessários para legislar sobre o assunto.

IMIGRAÇÃO

Nada de imigração oficial. Preparo de leis sábias que desafiem a boa imigração espontânea.

FINANÇAS

Economia, severa economia, pela supressão de todas as despesas de caráter improdutivo, não se negando, portanto, a concessão de garantias de juros, aplicada sob a imediata e rigorosa fiscalização do Governo, no desenvolvimento de fontes de real produção.

Sobre matéria de impostos se esforçarão pela redução das atuais taxas a menores valores.

Quando seja indispensável a criação de novos impostos, procurarão adequá-los à doutrina do partido, que considera o imposto direto como o verdadeiramente equitativo e o único capaz de desafiar a fiscalização do contribuinte, sustentando a criação do imposto territorial e a eliminação possível de impostos indiretos.¹³³

O federalismo aparece como condição indispensável para a homogeneidade da política nacional e expressa uma adaptação brasileira ao pensamento de Comte. Em virtude da existência no país de grande disparidade de interesses econômicos, costumes, crenças e tradições de província para província, acreditavam os republicanos que só poderia haver uma política exercida cientificamente e de forma igual para todos sob o federativismo.

Encontra-se aqui também a explicação para a posterior revolução federalista de 1893 e para a criação da Brigada Militar: novas adaptações da doutrina às necessidades gaúchas.

Item importante é o que propaga a abolição da escravatura, zelando, no entanto, pela autonomia das províncias. Estas, apesar de necessitarem de mão-de-obra escrava para a produção cafeeira, ainda tinham receios em aboli-la.

Merece também destaque a posição republicana no que se refere ao ensino na Província. A educação retórica e humanística, característica da cultura brasileira, era anticientífica pelo seu exagero e desvinculamento das realidades nacionais. O propósito de suprimir os privilégios de títulos superiores e de não permitir o estabelecimento de cursos superiores não verdadeiramente necessários incentivava a aplicação ao que hoje chamamos ensino profissionalizante, num sentido progressista.

Os aspectos econômicos e financeiros da Base Primordial serão aqueles desenvolvidos na Constituição Estadual e aliançadores da ordem e do progresso econômico, como, por exemplo, impostos diretos, imposto territorial, sistema de viação como defesa territorial e desenvolvimento material.

Como se vê, o Congresso do Partido Republicano Riograndense não se deteve somente em sua própria organização interna, mas considerou, igualmente, outras questões referentes à monarquia, que foram debatidas e criticadas pelos congressistas e, mais tarde, por "A Federação".

Sobre a Questão Militar que abalou o Império, sobre a questão abolicionista, sobre a oposição que lhes movia o Partido Liberal, manifestaram-se diversas vezes os republicanos, através de Júlio de Castilhos.¹³⁴

Mais tarde, a 15 de novembro de 1889, ocorreu a proclamação da República, que foi o verdadeiro desdobramento da Questão Militar e o resultado, entre outras coisas, da reviravolta econômica gerada pela abolição da escravatura.

Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisório, amigo de Júlio de Castilhos desde a Questão Militar, auxiliou o Partido Republicano Riograndense, na medida em que aprisionou e expurgou o chefe liberal Gaspar Silveira Martins.¹³⁵

Com o afastamento do líder, enfraqueceram totalmente as hostes liberais, que poderiam ter formado, naquele momento, forte oposição ao novo regime no Rio Grande do Sul.

O Partido Republicano Riograndense adquiriu força junto ao poder central e passou a participar ativamente das conversações sobre a efetiva instalação do regime republicano. Nessas conversações foi iniciado o debate sobre a Constituinte Federal de 1891.

A partir deste momento, a maior dificuldade encontrada pelos republicanos gaúchos foi convencer o Congresso Constituinte Federal da base ideológica positivista que deveria nortear a nova constituição.

Como pudemos observar, a doutrina comtiana havia sido adotada pelo Partido Republicano Riograndense de maneira totalmente diferente do que acontecera em relação ao resto do país.

Júlio de Castilhos despontava como chefe do partido e, apesar de seus companheiros ainda negarem publicamente sua liderança,¹³⁶ chefiou a delegação rio-grandense na Assembléia Federal, e, segundo Sérgio da Costa Franco, "cabe dizer que quase sempre o bloco ortodoxo¹³⁷ da representação rio-grandense agiu e votou sob a inspiração de uma diretriz única. Compulsando os anais, verificar-se-á que de nenhum outro Estado partiu representação tão coesa, em função de um programa definido de emendas que constituíram quase um substitutivo do projeto governamental".¹³⁸

O grupo que defendia o federalismo extremado na famosa "Comissão dos 21"¹³⁹ foi quase que totalmente derrotado pelos que adotavam uma posição mais moderada.¹⁴⁰ Não puderam os últimos admitir emendas como a que pregava a liberdade financeira dos Estados em detrimento da União.

O Federalismo radical fora derrotado. Os congressistas ainda adstritos, em parte, à tradição imperial, optaram por sacrificar as finanças dos Estados-Membros, ressaltando, antes de mais nada, a sobrecarga do fisco da União, abrindo portas ao pesadelo da bi-tributação.

Na defesa candente de suas proposições, Castilhos interpretava sem dúvida os interesses e necessidades do Rio Grande do Sul, via de regra prejudicado pelas tendências

unitaristas, em razão de possuir uma economia que se não ajusta aos padrões imperantes nos Estados do Leste e do Norte.¹⁴¹

Terminadas as conversações, aprovada a Constituição Federal, eleitos Presidente Deodoro da Fonseca e Vice-Presidente Floriano Peixoto, voltaram os participantes da Assembléia a seus respectivos Estados, para tratar agora das constituições estaduais.

Nas emendas que fez, no apoio que deu a Deodoro para elegê-lo Presidente, Júlio de Castilhos, até então discreto líder do grupo gaúcho, dividiu a opinião do mesmo, levando à dissidência que logo assomaria o Partido Republicano Riograndense a partir da Constituição Estadual. Demétrio Ribeiro, Assis Brasil, Antão de Faria foram os primeiros dissidentes que posteriormente formaram a oposição.

Em 18 de outubro de 1890, o General de Divisão Cândido Costa, então no governo do Rio Grande do Sul, nomeou uma comissão que deveria elaborar e discutir o projeto da Constituição gaúcha. Faziam parte dela Ramiro Fortes de Barcellos, Joaquim Francisco de Assis Brasil e Júlio Prates de Castilhos.¹⁴²

A referida comissão não chegou a reunir-se, pois Assis Brasil negou-se a participar por divergências ideológicas com Castilhos, e Ramiro Barcellos encontrava-se ausente do Estado.

Por isso, a 25 de março de 1891, o então governador em exercício, Dr. Fernando Abbott, publicava o atn.^o 192, pelo qual se davam providências sobre a eleição e composição do futuro Congresso do Estado, convocado para o dia 25 de junho do mesmo ano.¹⁴³

Um mês depois estava pronto o projeto que Júlio de Castilhos elaborou praticamente sozinho¹⁴⁴ e que sofreu algumas emendas pela Assembléia. Reapareceram em forma de lei os postulados positivistas que regeram a política do Estado a partir daquele momento.

Precisamente a 14 de julho de 1891 foram concluídos os trabalhos do Congresso e promulgada a Constituição. Júlio de Castilhos foi eleito, por unanimidade, primeiro presidente constitucional do Estado.

Faz-se necessária a análise de alguns aspectos da Constituição do Rio Grande do Sul que foram de suma importância no desenvolvimento da política e da economia do Estado durante a República Velha.

Em seu título I, a Constituição possuía cinco artigos, que determinavam sobre o Estado e seu território e frisavam sua autonomia perante a nação, tanto no que concerne ao território, como à administração política e econômica:

[.....]

art. 3.^o - São de sua exclusiva competência os atos concernentes aos seus interesses peculiares de qualquer espécie, não sendo admitida a intervenção do Governo da União, salvo nos casos especificados no art. 6.^o da Constituição Federal.

[.....]

art. 5.^o – As despesas do seu governo e administração serão feitas às expensas próprias, com o produto de rendas, taxas e contribuições decretadas pelo poder competente, salvo caso de calamidade pública, no qual poderá ser reclamado o auxílio do governo da União, conforme o disposto no art. 6.^o da Constituição Federal.¹⁴⁵

Encontramos aqui, já nas primeiras linhas da Constituição, o postulado federativista pelo qual os republicanos e, mais precisamente, os “castilhistas” vinham lutando desde o Império.

O Título II tratava do Governo do Estado e dizia respeito à Presidência do Estado, à Assembléia de Representantes e à Magistratura.

Com estas disposições foi assegurado um governo autoritário ao Presidente do Estado, sendo a Vice-Presidência e as secretarias cargos preenchidos por indicação deste Presidente, cuja reeleição poderia ocorrer desde que obtivesse três quartos da votação total:

Cap. I – Da Presidência e da Vice-Presidência.

[.....]

art. 7.^o – A suprema direção governamental e administrativa do Estado só compete ao Presidente, que a exercerá livremente conforme o bem público, interpretado de acordo com as leis.

[.....]

art. 9.^o – O Presidente exercerá a presidência durante cinco anos, não podendo ser reeleito para o período seguinte, salvo se merecer o sufrágio de três quartas partes do eleitorado.

art. 10.^o – Dentro dos seis primeiros meses do período presidencial, o Presidente escolherá livremente um Vice-Presidente, que será o seu imediato substituto no caso de impedimento, temporário, no de renúncia ou morte, perda do cargo e incapacidade física.¹⁴⁶

Educação, administração territorial, desenvolvimento de transportes e vias de comunicação, organização das forças militares, tudo caberia ao chefe do governo.¹⁴⁷ Apesar de concentrar em suas mãos, não podia determinar nada que incluísse orçamento, pois as finanças diziam respeito à Assembléia de Representantes, que limitava a atuação do Presidente. O artigo abaixo exemplifica esta situação:

Cap. II – Das atribuições da Assembléia.

[.....]

art. 46 – Compete privativamente à Assembléia:

1. Fixar anualmente a despesa e orçar a receita do Estado, reclamando para esse fim do Presidente todos os dados e esclarecimentos de que carecer.

2. Criar, aumentar ou suprimir as contribuições, taxas ou impostos, com as limitações especificadas na Constituição Federal e nesta.

3. Autorizar o Presidente a contrair empréstimos e realizar outras operações de crédito.¹⁴⁸

O Título IV¹⁴⁹ representava a culminância da obra castilhistista, o reflexo mais nítido da doutrina positivista e das bases do partido republicano. Garantia dos Direitos Humanos, liberdade de pensamento e livre associação, garantia de propriedade privada, garantia de ensino primário gratuito, liberdade de comércio e indústria, liberdade religiosa e abolição de privilégios de qualquer espécie foram englobados em cinco artigos, dos quais, exemplificando, transcrevemos alguns itens do n.º 71:

Título IV

Garantias gerais de ordem e progresso no Estado.

[.....]

Art. 71 – A Constituição oferece aos habitantes do Estado as seguintes garantias:

§ 1.º – Ninguém pode ser obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

[.....]

§ 4.º – Todos são iguais perante a lei. O Estado não admite privilégios de nascimento, desconhece foros de nobreza, considera extintas as ordens honoríficas existentes e todas as suas prerrogativas e regalias, bem como os títulos nobiliárquicos e de conselho, de acordo com o § 2.º, art. 72 da Constituição Federal.

§ 5.º – Não são admitidos também no serviço do Estado os privilégios de diplomas escolásticos ou académicos, quaisquer que sejam, sendo livre no seu território o exercício de todas as profissões de ordem moral, intelectual e industrial.

[.....]

§ 7.º – Todos os indivíduos e confissões religiosas podem exercer livremente o seu culto.

[.....]

§ 10.º – Será leigo, livre e gratuito o ensino primário ministrado nos estabelecimentos do Estado.

[.....]

§ 12.º – A todos os cidadãos é lícito associarem-se e reunirem-se livremente e sem armas, no território do Estado, não podendo intervir a polícia senão para manter a ordem pública.

[.....]

§ 15.º – A casa é o asilo inviolável de qualquer pessoa; ninguém pode aí penetrar à noite, sem consentimento do morador, senão para acudir a vítimas de crimes ou desastres, nem durante o dia, senão nos casos e pela forma que a lei prescrever.

§ 16.º – Em qualquer assunto é livre a manifestação do pensamento pela imprensa ou pela tribuna [...]

§ 17.º – Nenhuma espécie de trabalho indústria ou comércio poderá ser proibida pelas autoridades do Estado, não sendo permitido estabelecer leis que regulamentem qualquer profissão ou que obriguem a qualquer trabalho ou indústria.¹⁵⁰

Segundo A. Fay de Azevedo, “defluía o novo código político com o seu presidencialismo radicalizado, de duas preocupações centrais de seu autor: 1) A doutrina política do positivismo, adaptada quanto possível ao meio riograndense e temperada pelas

inspirações pessoais do chefe republicano. II) A consolidação imediata da nova ordem política, favorecida pela hipertrofia do Poder Executivo".¹⁵¹

Esta situação vai permitir que o Partido Republicano Riograndense consiga enfrentar e vencer com denodo a oposição nos acontecimentos subsequentes.

O primeiro destes acontecimentos foi o golpe de Estado de 1891, impetrado por Deodoro da Fonseca, ao destituir o Congresso Nacional. Tal fato desencadeou no Rio Grande do Sul uma oposição acirrada ao governo de Júlio de Castilhos, levando-o à renúncia. Passaram a governar o Estado os dissidentes republicanos, que constituíram um Governo Provisório mais conhecido por "governicho".

O segundo acontecimento foi o retorno ao Rio Grande do Sul do chefe liberal Gaspar Silveira Martins, que trouxe a "cisão irremediável do Partido Federal", onde antigos liberais e republicanos dissidentes se associaram¹⁵² para dar lastro político ao "governicho".¹⁵³

O terceiro grande obstáculo foi a Revolução armada de 1893, provocada pela pressão dos republicanos liderados por Castilhos e a dissidência entre líderes do governo e gasparistas. Nesse momento, "Castilhos e seus assessores trabalharam febrilmente no sentido de consolidar o domínio do PRR, concentrando-se especialmente nos quadros militares¹⁵⁴ estaduais".¹⁵⁵

A esses fatos acrescentaram-se as novas direções da política nacional, agora nas mãos de Floriano Peixoto, que, necessitando dos republicanos para o fortalecimento do regime, apoiou a posição castilhista no Sul. Diz Cruz Costa que "Floriano e as forças que o apoiavam logo perceberam até onde poderia ir a astúcia de Silveira Martins: a República parlamentar que pleiteavam, que exigiam, poderia conduzir à contra-revolução e até à restauração. Uniam-se, pois, os interesses políticos de Floriano e de Júlio de Castilhos. E os fatos que se seguiram confirmariam o acerto da atitude".¹⁵⁶

Terminada a revolução em 1895, veio o período da reconstrução política e econômica do Estado. A amizade com Floriano e os desmandos do "governicho" auxiliaram Júlio de Castilhos na reconquista do poder. A revolução fez parte desta reconquista, pois significou, entre outras coisas, a ratificação da Constituição de 14 de julho, que se tornou instrumento indispensável para a reconstrução do Estado. A 25 de janeiro de 1898, Júlio de Castilhos transmitiu o poder ao Presidente eleito, Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros,¹⁵⁷ seguidor incontestado da ideologia¹⁵⁸ que moldara os primeiros anos da República no Rio Grande do Sul, conforme veremos adiante.

Enfim, após o período revolucionário, o Partido Republicano procurou, além de reconstruir o Estado dizimado pela revolução, reforçar suas bases teóricas, colocando em prática o que as mesmas sempre haviam propugnado. Dentre as teses defendidas pelos republicanos históricos, as que se referem às finanças e à economia, passam agora a nos interessar mais de perto. De bases essencialmente positivistas, seu conhecimento é imprescindível ao estudo da política do Estado em relação à ferrovia gaúcha, como ressalta de sua análise:

Teses Financeiras e Econômicas.

- A) Animar o desenvolvimento da agricultura, criação e indústrias rurais.
- B) Promover os meios de transporte.
- C) Organizar o plano geral de viação como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial do país e facilidade de suas relações exteriores.
- D) Promover o crédito agrícola e hipotecário.
- E) Política de economias: supressão de todas as despesas de caráter improdutivo.
- F) A verdade e o equilíbrio dos orçamentos.
- G) A estabilização da moeda e circulação metálica.
- H) Preponderância dos impostos diretos sobre os indiretos com a eliminação possível destes.
- I) Criação do imposto territorial, excluídas do valor venal o das benfeitorias e sua substituição pelos de exportação e transmissão de propriedade.
- J) Protecionismo: proteção às indústrias do país.
- K) Imigração espontânea. Nada de imigração oficial. Preparo de leis que despertem a boa imigração, com um regime de colonização favorável e garantias de justiça aos agricultores.
- L) Repressão do contrabando pelas fronteiras, terrestres e marítimas do país.
- M) Socialização dos serviços industriais, desde que o objeto da exploração seja um serviço público e que esse serviço não possa ser explorado pelos particulares, senão sob a forma de monopólio ou privilégio.
- N) Concorrência pública para os serviços de obras do Estado, sempre que for possível.¹⁵⁹

Prevista nas Bases Primordiais fundadoras do Partido, sedimentada na Constituição de 14 de julho e reforçada pelas teses partidárias sobre finanças e economia, a "socialização" dos serviços públicos e das indústrias tornou-se uma das metas perseguidas pelo Governo Borges de Medeiros, revelada nas preocupações em torno dos transportes fluvial e terrestre.

A ferrovia gaúcha passou a revestir-se de capital importância no desenvolvimento do Estado, e sua unificação e encampação fizeram parte de um processo evolutivo, que buscou satisfazer os objetivos doutrinários da política rio-grandense.

Atitudes governamentais referentes à crise dos transportes ferroviários

Na História da ferrovia gaúcha, os primeiros fatos que nos saltam à vista são os objetivos para os quais a mesma foi criada. De incontestável poder estratégico e político, importante elemento de repressão ao contrabando que se fazia nas fronteiras com o Uruguai e a Argentina, instrumento valioso para o atendimento às colônias de imigrantes, ela foi sempre uma das metas dos governos gaúchos. Estes, impossibilitados financeiramente de construí-las e de provê-las, permitiram que isso fosse feito pelos governos

centrais, seja o monárquico, seja os republicanos. Tais governos, por sua vez, também sem condições de atender às necessidades da ferrovia, como já vimos anteriormente, permitiram, por arrendamento, que companhias estrangeiras viessem tomar conta dos transportes e comunicações no Rio Grande do Sul.

A primeira estrada de ferro a cortar o solo rio-grandense foi a que ligou Porto Alegre a São Leopoldo e Novo Hamburgo. Sua construção foi iniciada em 1869, tendo sido franqueada ao público em 1874. Esta estrada visava permitir o escoamento dos produtos da colônia alemã para o capital da Província. As demais linhas ferroviárias que passaram a ser construídas a partir de então tinham por objetivo atingir a fronteira, como proteção militar e como uma forma de deter o contrabando. Segundo Jorge Porto, foi da mobilização vagarosa do exército brasileiro durante a Guerra do Paraguai que decorreu a idéia de se traçar uma ferrovia ligando Porto Alegre a Uruguiana.¹⁶⁰ Confirma a hipótese o discurso do General Osório na tribuna do Senado, o qual fala sobre o isolamento em que ficou o exército brasileiro dentro de seu próprio território, por falta dos meios de transporte:

Quando se preparou um exército em Livramento para invadir o território inimigo, esse exército enterrou ali mais de setecentos soldados mortos quase a fome, em estado deplorável, sem medicamentos, sem hospitais - tudo era miséria. Eu vi, muitas vezes, quando se retiravam os batalhões do exército, deixarem nas linhas de manobras soldados, como se estivessem mortos nos campos de batalha, tendo caído em seus postos, semivivos, extenuados de fome. Eles não tinham um pouco de farinha, nem sal. O seu sustento diário era duas libras de carne assada. E estávamos, senhores, dentro do nosso território! As carretas que podiam levar alguma coisa para esse exército não tinham condutores, porque estes estavam em armas. Eram os primeiros soldados que para ali se chamavam, de maneira que o general estava em sítio no seu próprio país e vendo os seus soldados morrerem de fome.¹⁶¹

Esta mesma preocupação estratégica teve Júlio de Castilhos quando se opôs formalmente ao arrendamento da estrada Porto Alegre - Uruguiana, concretizado, em 1898, à *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, conforme podemos constatar em mensagem enviada à Assembléia de Representantes em 1897:

Havendo o governo da União resolvido arrendar mediante concorrência pública as vias férreas federais e inclusive a Porto Alegre-Uruguiana, entendi que o arrendamento desta devia ser disputado pelo Estado para evitar que uma ferrovia de tão alta importância estratégica e política fosse transferida à exploração de particulares ou de sindicatos estrangeiros dominados exclusivamente pelo interesse mercantil, sem a obrigatória preocupação dos interesses superiores que se prendem à segurança interna e externa.¹⁶²

As preocupações governamentais, no entanto, não se referiam somente às eventuais necessidades de manobras militares e de policiamento da fronteira, como também a questões econômicas, pois de ano para ano crescia, em grande escala, o contrabando nas fronteiras gaúchas. Sendo Montevideú e Buenos Aires dois importantes entrepostos comerciais, ricos em produtos europeus, negociados a altos preços no Brasil, era patente a penetração escusa dos mesmos através, principalmente, de Uruguiana e Livramento, cidades fronteiriças respectivamente com Paso de Los Libres, na Argentina, e Rivera, no Uruguai.

Conforme informações do Consulado Britânico no Brasil, o governo imperial havia tentado a contenção do contrabando através da criação de uma tarifa especial no Rio Grande do Sul em 1879, o que resultou em pequena diminuição do comércio ilícito, mas ocasionou, também, atritos com outras províncias, que queriam ter suas tarifas aduaneiras igualmente reduzidas. Os informes consulares recebidos em Londres, em 1879, diziam o seguinte:

El nuevo regimen tarifario ha rendido efectos, como lo muestra la comparación de las recaudaciones aduaneras de Rio Grande en estos ultimos años:

| | |
|------------|-------------------|
| 1878 | 1.724.660 milreis |
| 1879 | 2.261.809 milreis |

El aumento es pues de unas 48.000 libras esterlinas. No se toma en cuenta más que Río Grande: Porto Alegre, Pelotas y otras receptorías no se han tomado en cuenta.

El tipo de cambio en Londres para el período 1.XII.1878 a 30.XI.1879 ha fluctuado, entre 22 1/4 peniques y 19 peniques.

Otros Estados del Brasil, sin comprender las razones especiales que influyeron en el decreto bajando los derechos de importación a Rio Grande del Sul están reclamando igual medida y como el Imperio no se atreverá a generalizar la baja de las tarifas, podría ocurrir incluso que liquidase el privilegio otorgado a Rio Grande do Sul.

Mr. Gollan agrega el informe del Vicecônsul en Porto Alegre, quien presenta las cifras de recaudación aduanera citadas por la 'Gaceta de Porto Alegre':

| | |
|------------|----------------------------------|
| 1878 | 1.319.894 milreis |
| 1879 | 1.946.324 milreis ¹⁶³ |

As razões deste contrabando foram explicadas em outro informe do mesmo cônsul, datado de 1878 e que transcrevemos a seguir:

For many years past, the province of Rio Grande do Sul has laboured under great disadvantages in regard to its import trade. Dependent, as Brazil is, on deriving its main revenue from the customs receipts at the various ports, the duties have been framed at a very high rate, and on most articles of consumption range at from 30 or 45 per cent ad valorem. It will be borne in mind that this is a frontier province, and contiguous to the Republic of Uruguay; and as import duties at Montevideo were much lower than those enforced here, a great stimulus was given to supply the import wants of Rio Grande from hence, over the frontier. A wofold evil, was thus created. The Brazilian Government lost its revenue and the importing merchant enter, having – in the exercise of a legitimate trade paid such high duties – had afterwards to enter in competition with a contraband trade which all the vigilance of the Government had been unable to keep from assuming large dimensions.¹⁶⁴

Alguns anos depois, mais precisamente em 1885, outro cônsul britânico escreveria sobre o volume do contrabando e sobre o prejuízo que acarretava às casas de comércio da fronteira. Propunha como soluções possíveis a abertura da barra de Rio Grande – o que supunha ser no momento impraticável – o rebaixamento do preço dos produtos europeus no Rio Grande do Sul, e, ainda, a extensão da rede ferroviária gaúcha. Dizia o informe ao governo inglês:

The length of the southern Brazilian frontier, if not the natural law of trade, completely subjects the Province to an inundation of contraband goods from Uruguay and the Argentine Republic, where lower tariffs prevail. The chief center of this trade is in Monte Video, where, it is said, merchants are to be found who contract to deliver goods within the Brazilian frontiers free of duty. The goods thus smuggled in are, of course, those highly taxed in Brazil and small in bulk. For years this practice has been carried on, and beyond a doubt has caused the closing of many respectable houses [...]

Tal situação motivou o estabelecimento de la tarifa especial vigente desde el 1.º enero 1879 para Rio Grande del Sul. Pero los efectos no fueron muy sensibles porque Uruguay también bajó sus tarifas.¹⁶⁵

It is difficult to see how this question can successfully be grappled with unless this Province is practically granted free trade or means are found of placing european goods in Rio Grande as cheaply as in Monte Video. The latter end would be secured by the opening up of the bar but, if that be found impracticable, it can only be obtained, if at all, by railway extension. The galling fact, however, remains that Brazilian commerce would then pass through Monte Video, the natural outlet of the Province, and be subject probably to heavy transit duties. Uruguayan efforts seem to be now earnestly directed to this end by the construction of a railway to Artigas, on the frontier opposite of Yaguarao, an inland port accessible by river communication from Pelotas. The Rio Grande Railway Company have also the privilege of constructing a branch line from Piratini to Yaguarao when they see fit.¹⁶⁶

As sugestões dos governos estrangeiros, no caso o inglês, depois belga, francês e norte-americano, foram aceitas tanto pelo governo imperial como pelos sucessivos governos republicanos, que viam na construção de ramais ferroviários e na sua concessão à companhias de capital estrangeiro a solução para os problemas da economia brasileira e, no caso, a gaúcha.

O primeiro governo republicano tentou acabar com o contrabando na fronteira do Rio Grande do Sul, instituindo novamente uma tarifa especial para o Estado e organizando uma polícia aduaneira especializada.¹⁶⁷ A prevenção ao contrabando estava também regulamentada na Constituição de 14 de julho e os governos estaduais não pouparam esforços para combatê-los.¹⁶⁸

Com o desenvolvimento que o Estado passou a apresentar na agricultura, na pecuária e na indústria da carne e derivados, os objetivos da construção de ramais ferroviários ampliaram-se, e a necessidade urgente de escoamento da produção passou a exigir do governo do Estado, a partir do período castilhistas, providências para o desenvolvimento e a socialização deste serviço público.

A entrega de tais serviços a companhias estrangeiras era, entretanto, uma atitude diametralmente oposta da que pregava a ideologia do Partido Republicano Riograndense. Tão oposta que Júlio de Castilhos criticou, como vimos, o arrendamento que a União fez à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil em 1898.

Surge aqui, pois, uma contradição. Se o governo Borges de Medeiros pretendia seguir, linha por linha, a política iniciada por Castilhos, se o Partido Republicano Riograndense, como dizia o próprio Borges de Medeiros, "desdobra um programa definido, que se apóia em convicções arraigadas e adesões crescentes e consubstancia-se na Constituição de 14 de julho e nas leis orgânicas que a completavam e vitalizavam",¹⁶⁹

como pôde o mesmo admitir a encampação da rede ferroviária gaúcha pela companhia belga em 1905? Sem perder de vista o fato de estar o governo Júlio de Castilhos de relações estremecidas com o governo da União em 1898 e por isto também ter perdido a concorrência para a companhia estrangeira, a nosso ver existe apenas uma explicação: o governo Borges de Medeiros viu, no arrendamento à companhia belga, o primeiro passo (o da unificação ferroviária) de um processo que deveria ser evolutivo e culminar com a absorção da rede ferroviária gaúcha pelo Estado do Rio Grande do Sul.

Formulada esta hipótese, passemos à análise do comportamento do governo Borges de Medeiros quanto aos fatos que se relacionam com a Viação Férrea gaúcha, desde o momento de sua unificação pelo contrato de arrendamento de 19 de junho de 1905.¹⁷⁰

Como já observamos no capítulo 3, o arrendamento da rede ferroviária gaúcha à *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* obedeceu a duas etapas: a primeira, o arrendamento sob a tutela da União de todos os ramais ferroviários que pertenciam a outras companhias;¹⁷¹ a segunda, o arrendamento dos ramais que pertenciam ao Estado do Rio Grande do Sul, como no caso da Porto Alegre — Novo Hamburgo — Taquara e Couto — Santa Cruz.¹⁷²

Já afirmamos acima que tal arrendamento foi, para o governo estadual, o primeiro passo para a unificação da rede, e as palavras do Presidente do Estado na Mensagem à Assembléia de Representantes nos confirmam isto:

O ato da transferência efetuou-se em abril deste ano, mediante a indenização ao Estado da quantia prefixada de 3.500:000\$000.

Por este meio libertou-se o erário público de pesado gravame, qual o da garantia de juros de que gozava a primeira daquelas vias férreas, que no espaço de trinta anos somente custara ao Estado mais de 7.400:000\$000 e apenas estava decorrido metade do prazo da antiga concessão provincial!

Em tais condições tornava-se imperiosa a sua desapropriação que, de fato, consumou-se este ano, mediante o preço de 1.800:000\$000 ouro, correspondente a -202.500 libras, em fundos públicos do Estado juro de 7% ao ano.

Teve assim execução integral o plano de unificação da rede ferroviária da União e conseqüente desenvolvimento, estando adiantados os trabalhos de construção das linhas de Montenegro a Caxias, da Margem de Taquary a Neustadt, de Cacequi a Alegrete, de Saycan a Livramento.¹⁷³

Como o estado da ferrovia gaúcha era deplorável e não atendia às necessidades do crescente comércio exportador, este setor apoiou a unificação e o arrendamento, esperando melhoria nos transportes ferroviários.

Acreditava-se que o maior obstáculo ao desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul fosse o atraso do desenvolvimento de transportes e de estradas¹⁷⁴ e, para Borges de Medeiros, o transporte significava "a fórmula final e simplificadora do problema econômico do Estado".¹⁷⁵ Esta crença generalizada levou ao arrendamento que conseqüentemente aumentou as cotações das ações da Estrada de Ferro do Rio Grande do Sul em Londres.¹⁷⁶

No entanto, tão logo tomou conta da ferrovia, a nova companhia arrendatária passou a enfrentar problemas de toda a sorte, desde aqueles que se referiam à distribuição

de pessoal e à localização dos escritórios até os concernentes ao tráfego da viação, à construção de novos ramais e às tarifas.

Enquanto as dificuldades foram de ordem interna, e relacionadas única e exclusivamente com as medidas tomadas pela União e pela nova arrendatária, no campo de abrangência do contrato de 1905, o governo do Rio Grande do Sul não se manifestou. Este procedimento estava baseado, a nosso ver, na premissa anti-revolucionária pregada pelo Partido Republicano, na idéia positivista de evolução e no temor de que qualquer atitude do governo Borges de Medeiros contra a União ou contra a Compagnie nos primeiros momentos do arrendamento, pudesse desfigurar totalmente o plano de dotar o Rio Grande do Sul de um sistema homogêneo e dinâmico de Viação. Acreditava também o Partido, cujo representante máximo era agora Borges de Medeiros,¹⁷⁷ que a revolução deveria ser um evento natural, que para produzir efeito precisaria operar-se no seu devido tempo, como culminância de um processo evolutivo, como uma solução verdadeiramente positiva.¹⁷⁸

Muitos interesses estavam em jogo no caso da Viação Férrea, e a intromissão governamental poderia acarretar ao Rio Grande do Sul a perda do arrendamento, ônus com o qual o Estado, no momento, não tinha possibilidades de arcar.

Desta forma, a intervenção estadual fez-se somente no momento em que a companhia belga e a União, pelas modificações no arrendamento e pelo sistema tarifário implantado, passaram a transgredir a Constituição gaúcha, e, com isto, a provocar intranquilidade nos setores econômico-financeiros do Estado.

Enquanto o monopólio da Compagnie Auxiliaire dizia respeito aos ramais já construídos, ou em fase final de construção por ocasião do arrendamento, o governo rio-grandense calou-se, mas não pôde permanecer em silêncio quando o governo federal quis conceder à Compagnie o privilégio da construção de novos ramais, ofendendo claramente a cláusula constitucional do Estado. Esta, como "Garantia Geral da Ordem e Progresso do Estado", previa que, "nos serviços e obras do Estado, será adotada a concorrência pública sempre que possível".¹⁷⁹ A cláusula ainda colocava como uma das atribuições do Presidente "desenvolver o sistema de viação e a navegação interna do Estado".¹⁸⁰

Iniciou-se então a campanha governamental contra tais privilégios, primeiro através dos artigos editoriais de "A Federação", depois, através da luta pela revisão contratual nos aspectos concernentes às tarifas.

Nos editoriais mencionados, que refletem fielmente a voz do governo, percebem-se, claramente, dois objetivos: primeiro, mostrar uma posição firme de obediência aos preceitos constitucionais; segundo, iniciar uma campanha contra o monopólio estrangeiro no Rio Grande do Sul. Esses editoriais ignoravam completamente a anuência de Borges de Medeiros ao arrendamento de 1905, para enfatizar a discordância de Júlio de Castilhos em 1898 com referência ao mesmo:

Em 1897, fraudando a concorrência pública, o governo do Sr. Prudente de Morais arrendou as estradas de ferro do Rio Grande do Sul à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil.

Pondo de parte, por preocupação de politicagem, a proposta do Rio Grande do Sul, o governo de então cometeu um erro gravíssimo, entregando a uma sociedade estrangeira a nossa viação férrea, por um prazo de 60 anos.

Este prazo só terminará em 1958.

Demais, para assegurar o monopólio, a companhia estrangeira pediu e obteve do governo da República que fosse incluída como cláusula, no contrato, não poder ser feita a encampação senão de 1935 em diante.¹⁸¹

Segundo os republicanos gaúchos, o fato de o governo do Estado ter concordado com a unificação e o arrendamento de 1905 não significava que concordasse com as cláusulas contratuais acertadas no Rio de Janeiro sem o seu conhecimento. Estas, inclusive, prejudicavam o próprio governo federal que, preocupado em resolver os problemas da ferrovia gaúcha, uma vez que não podia arcar com a encampação sem pagar avultada indenização à *Compagnie Auxiliaire*, não se deu conta de que, mais uma vez, estava se atrelando a ela pelo acordo de 1905.¹⁸²

Como vimos, a cláusula do contrato que só permitiria a encampação a partir de 1935 preocupava o governo federal já em 1905, o que nos leva a crer que o governo Borges de Medeiros tenha aceitado a unificação da rede ferroviária nas mãos da *Auxiliaire* a fim de não provocar atritos com a União. No entanto, o governo gaúcho não pôde assumir a mesma atitude condescendente quando das modificações posteriores que atentavam contra a Constituição do Estado. A tal respeito escreveu "A Federação" de 28 de julho de 1910:

[...] Pelo texto constitucional que a carta de 24 de fevereiro instituiu, a concorrência pública é obrigatória em obras até de menor vulto na administração federal [...]

Enquanto esta Companhia tiver apenas as estradas que atualmente explora, ainda há meios de minorar, de certa forma, os males que o governo do Sr. Prudente de Moraes nos acarretou por 60 anos:

[.....]

Mas no dia em que esta empresa tiver o monopólio de toda a área do Rio Grande, como quer o projeto de que estamos tratando, ela ditará leis ao Rio Grande do Sul e a nossa riqueza pública será drenada, em grande parte, para os cofres dos argénteos europeus.¹⁸³

O editorial de 4 de agosto propunha então uma solução:

O governo deve construir os ramais que julgar necessários ao desenvolvimento da nossa viação férrea, mas dando a máxima publicidade aos projetos que tiver mandado elaborar por pessoal de sua confiança, e fazer esta construção mediante concorrência pública, como preceitua a lei n.º 2221 de 30 de 1909, na parte em que fixa a despeza do Ministério da Viação para o corrente exercício.

Publicados estes projetos, aberta a concorrência pública, o governo do Estado poderá ser ouvido a respeito, ou pelo menos, ficará habilitado a opor seus argumentos contra a Viação, na parte em que formos prejudicados.¹⁸⁴

Era o Estado lutando pela sua soberania, como preceituavam a Constituição Federal e Estadual.

A lei, diziam os republicanos, era clara e exigia que o governo Federal, ao construir estradas de ferro, organizasse planos e orçamentos e abrisse concorrência pública. Afirmavam, ainda, que a referida lei nada dizia sobre a formação de sociedades com empresas particulares para tais construções. Se a linha Porto Alegre — Uruguaiana era de caráter nacional pelas suas características estratégicas, o mesmo não se podia dizer destes novos projetos em pauta. Conforme ditava a Constituição Federal, deveria haver autonomia dos Estados nos assuntos concernentes à economia local. Por este motivo, do ponto de vista legal, o Rio Grande do Sul não poderia aceitar este tipo de interferência do poder federal.¹⁸⁵

Não nos cabe aqui julgar as atitudes, mas sim observar que elas tinham o respaldo da Constituição, o que dava força ao governo para criticar a União. Tais críticas, entretanto, eram sempre feitas com muito cuidado, baseadas sempre na legislação e defendendo as boas intenções do governo federal.

A solicitude do governo Federal em atender o problema do transporte em todos os Estados só pode merecer louvores de todos aqueles que tem orientação segura e desejam o engrandecimento de nossa nacionalidade. A nossa intervenção neste assunto não visa demolir, porque essa não é a norma do Rio Grande do Sul republicano. Ela tem como escopo, com a franqueza e a sinceridade que o patriotismo nos empresta, colaborar na obra do governo federal, opondo-lhe argumentos e não investidas.¹⁸⁶

As reclamações do governo do Estado do Rio Grande do Sul sobre o aumento da zona de interferência da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* baseavam-se não só nas cláusulas contratuais e no respeito à Constituição, mas também nos receios de que a Companhia, possuidora de toda a viação, pudesse impor seus fretes de acordo com suas conveniências.

Iniciou-se, nesse momento, a luta pelo rebaixamento das tarifas da viação, que vai ocorrer em 1911 conforme vimos no capítulo 3.

Essa luta assinalou o primeiro momento de ação concreta da política governamental do Rio Grande do Sul em relação aos problemas ferroviários.¹⁸⁷

Os argumentos usados pelo poder público gaúcho para obter a revisão de contrato se baseavam no prejuízo que vinham sofrendo o comércio e a indústria do Rio Grande do Sul com os maus serviços e os altos fretes cobrados pela Viação Férrea. Desta maneira, o governo apoiou-se nos grupos econômicos, que passaram a auxiliá-lo na pressão exercida contra a *Auxiliaire* e o governo federal. Nesta época, havia surgido no Rio de Janeiro a idéia da revisão da Constituição Federal, idéia à qual se opunha Borges de Medeiros pelo que a mesma afetaria o R.G.S. Seria portanto importante neste momento o apoio dos grupos dominantes gaúchos.¹⁸⁹

Logo após o barateamento dos fretes, mais exatamente em 1913, a *Compagnie Auxiliaire* ligou-se ao Sindicato Farquhar e, conseqüentemente, à *Brazil Railway*, o que, ao invés de melhorar as condições do transporte ferroviário, trouxe um empobrecimento da antiga *Compagnie*, que via seus lucros esvaírem-se no pagamento aos acionistas.

Ao iniciar a 1.^a Grande Guerra, com a demanda de produtos agrícolas e o impulso dado à industrialização brasileira e, no caso, rio-grandense,¹⁹⁰ tornou-se ainda mais indispensável a existência de um meio de transporte rápido e barato.

A impossibilidade de importar material fixo e rodante e aumentar a entrada de capital estrangeiro vieram a sufocar ainda mais a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, justamente no momento em que o Rio Grande do Sul dela mais necessitava.

Elevou-se o número de acidentes por falta de condições adequadas da via permanente e/ou do material rodante, ou mesmo por imperfeição de condutores, mal pagos e exaustos pelo excesso de horas de trabalho em virtude dos inúmeros atrasos de trens;¹⁹¹ queixavam-se cada vez mais as praças de comércio da falta de vagões para o transporte de mercadorias.¹⁹² O Partido Republicano limitava-se a comentar os fatos através de seu órgão de imprensa "A Federação". As críticas apareciam de forma velada, e sentia-se nelas a posição do governo do Estado.

Quando a crise dos transportes transformou-se em crise geral no Estado, principalmente a partir de 1917, com o início das greves ferroviárias e dos trabalhadores em geral, não mais foi possível a Borges de Medeiros manter-se alheio, sob pena de ferir os preceitos republicanos e constitucionais do Estado. Sua intervenção firme e segura reaparece nos movimentos grevistas e na busca de uma solução para os mesmos. Durante as greves, quando não podia estar presente no local dos acontecimentos, o Presidente do Estado distribuía tarefas entre seus auxiliares para serem executadas junto a empregadores e empregados, tentando assim, por meio de uma política conciliatória, evitar um movimento revolucionário. A Polícia, as Intendências e a Brigada Militar foram, como vimos, convocadas diversas vezes para apaziguarem a situação.

A Mensagem enviada à Assembléia de Representantes do Estado, em setembro de 1917, é fundamental para a comprovação de que:

- a) o governo Borges de Medeiros apoiava-se estrategicamente na doutrina comtiana;
- b) a defesa do proletariado, tanto o da Viação Férrea em particular como de uma forma geral, estava entre as diretrizes desta doutrina e, com isto, novamente o governo do Estado somava pontos a seu favor na luta pela socialização dos serviços públicos. Diz a Mensagem:

Do mesmo modo que em 1914, pesa-me não ser possível ainda vos descrever um cenário social menos sombrio e livre da opressão do fatalismo horrífico que continua a dilacerar a humanidade numa luta como nunca houve igual. A sua repercussão em nossa vida coletiva agravou-se também com a extensão que teve a guerra.

Rompeu-se o equilíbrio universal entre a produção e o consumo e esta única anomalia basta para comover a ordem econômica e gerar as mais graves desordens.

Continuamos assim sob o seu império acabrunhador do qual é efeito econômico o encarecimento geral da subsistência humana e do qual resulta o mal estar que agita a sociedade, especialmente o proletariado.

São necessariamente as classes inferiores as mais vitimadas em tais circunstâncias, porque são as que ganham menos e vivem mais expostas às desproporções frequentes entre os salários e os preços crescentes dos víveres.

Ainda recentemente a greve generalizada do operariado brasileiro veio descortinar às claras a sua existência aflitiva e patentear a justiça das suas queixas e reclamações.

Desde o começo da guerra, prevendo o curso desses acontecimentos, não hesitei em restringir prudentemente a exportação de um dos gêneros de maior consumo, o feijão preto, que tendia a escoar-se desmedidamente e a encarecer na mesma proporção.

Por ocasião da greve nesta capital verifiquei a necessidade de suspender a exportação do trigo e fiscalizar a exportação e consumo de outros gêneros alimentícios de modo a ficar habilitado a prover com segurança sempre que for mister.

A par dessas medidas, aumentei os salários dos proletários ao serviço do Estado e por uma ação harmónica e solidária com o governo municipal e com o comércio e indústrias, nesse e noutros pontos, restabeleceu-se a tranqüilidade geral e uma satisfatória situação para as classes trabalhadoras.

Encarando assim esse grave problema e adotando resolutamente as soluções indicadas, segui os exemplos de muitos países bem organizados e obedeci ao influxo da sã política republicana, baseada na moral positiva. À luz dos ensinamentos de A. Comte, cumpre afinal promover definitivamente a incorporação do proletariado na sociedade moderna e considerar o salário como recompensa do trabalho humano, que não comporta nem exige nenhum pagamento propriamente dito, mas o reconhecimento devido.¹⁹³

Apesar das tentativas da direção da Viação Férrea de colocar os setores económicos contra o governo,¹⁹⁴ estes estavam ao lado de Borges de Medeiros, pois sabiam que somente dele poderiam vir as soluções para os problemas do transporte no Estado. Com o término da greve, também o proletariado colocou-se ao lado do governo, fortalecendo o mesmo e a si próprio.

Na esfera política nacional, repercutiu muito bem a atitude borgista, como podemos constatar, por exemplo, no telegrama que segue:

Rio, 6 – Jubilosos recebemos o vosso telegrama, ontem, relativo à greve.

Toda a imprensa, inclusive o 'Correio da Manhã' e a 'Época' elogiam a calma, a correção e o elevado critério com que o bem inspirado governo do Rio Grande do Sul resolveu a temerosa crise do trabalho operário, satisfazendo as reclamações dos proletários no que tinham a justiça em seu favor.

Aceitai as nossas sinceras felicitações pela ação brilhante que desenvolvestes e mais ainda salientam as vossas grandes qualidades de estadista republicano.

Afetuosos abraços – Alvaro Baptista, Evaristo, Simplício, Gomercindo, Barbosa, Pestana, Ildefonso Pinto, Marçal, Nabuco, Mascarenhas, Simões Lopes, Osório e Vespúcio de Abreu, 1.^o vice-presidente da Câmara dos Deputados.¹⁹⁵

Por não terem sido atendidos em suas reivindicações pela direção da Viação Férrea, seus operários entraram novamente em greve em outubro. A violência desta segunda greve deveu-se, em parte, ao fortalecimento que haviam obtido os operários por parte do governo no movimento de agosto. Mais uma vez o governo do Estado só se pronunciou no momento oportuno, quando entraram em jogo negociações não só da ordem das relações empregador-empregado, mas também o futuro da Viação Férrea gaúcha. Como previam as Constituições federal e rio-grandense, o Estado podia intervir sempre que estivessem em jogo soluções referentes à sua economia.¹⁹⁶

Já na greve dos operários da Viação Férrea, em agosto, sua direção havia colocado o aumento das tarifas como única solução para o problema do pagamento de salários e aposentadorias, assim como para a melhoria das condições de trabalho e do transporte de mercadorias e passageiros. Segundo aquela direção, o baixo valor das tarifas era o grande responsável pela deterioração dos serviços da Viação.

Na greve de outubro, novamente será este o ponto de apoio da direção da Viação no momento da intervenção estatal. Achava a diretoria da ferrovia que, imputando ao Estado a culpabilidade de suas deficiências, ficaria protegida perante o governo federal e perante o Sindicato ao qual pertencia.

Borges de Medeiros aceitou calado as acusações¹⁹⁷ e, no momento oportuno, interferiu nas negociações, conseguindo um acordo com os operários e um aumento das tarifas da Viação sobre alguns produtos do Estado. O modo como isto foi conseguido demonstra-nos, mais uma vez, a política econômica do governo.

Quando o Dr. Geraldo Rocha, representante da Brazil Railway, analisou a situação da Auxiliaire, deixou bem claro que:

Não sendo possível a redução das despesas, as quais tendem a aumentar constantemente, o desequilíbrio, anteriormente referido, só poderá remeter-se pelo aumento das receitas.

Esta é, portanto, a solução da grave situação que oprime a vida da viação férrea.

Ora, o aumento das receitas de uma estrada de ferro só pode, 'em geral', resultar:

- a) do aumento do tráfego;
- b) ou o aumento das tarifas.

No caso particular da Auxiliaire, o aumento do tráfego, que tem crescido em proporções notáveis, 'produziu, porém, efeitos contrários'.

[.....]

Não sendo lícito esperar do aumento do tráfego os recursos de que a Viação necessita para a regularidade de seus serviços, estes só poderão ser encontrados no aumento das tarifas.¹⁹⁸

Os "efeitos contrários" produzidos pelo aumento do tráfego deviam-se à falta de condições técnicas da estrada para acompanhar a demanda.

Assim sendo, para a cúpula da Auxiliaire, todos os problemas só poderiam ser solucionados pela elevação das tarifas. O governo Borges de Medeiros armou então um plano junto à Associação Comercial de Porto Alegre, que consistia em conceder este aumento depois de uma consulta prévia aos comerciantes de outras praças, indagando que produtos seriam taxados e qual o valor da taxaço.

Como o governo recebeu poderes do Congresso de Comerciantes para efetuar esta transação, passou a agir conforme notícia o "Correio do Povo" de 4 de novembro:

Convocada pela Praça do Comércio realizou-se anteontem pela manhã, na sede desta corporação uma reunião de comerciantes, a fim de se tratar do projeto aumento das tarifas ferroviárias proposto como solução da situação em que se encontra presentemente a Viação Férrea.

Além de vários exportadores, compareceram à sessão cujos trabalhos começaram às 10 horas os senhores: Alípio Rosário de Almeida, representante especial do governo federal, Dr. Augusto Pestana, representante do Dr. Borges de Medeiros, Dr. Geraldo Rocha, representante da Brazil Railway; Conselheiro Teixeira de Abreu, consultor geral da Brazil Railway; Dr. J. Hollihan, sub-diretor, dessa empresa; Coronel Antomo Chaves Barcellos F.^o e Major Salathiel de Barros, respectivamente Presidentes das Praças de Comércio

desta Capital e de Cruz Alta; coronel Alfredo Moreira, presidente da União dos Criadores; P.J. Partenat, contador geral da Brazil Railway; Dr. Meirelles Leite, sub-diretor da Viação Férrea; Santo Meneghetti, Ismael Torres, Ernesto Haenssler, Marcos A. Azambuja, L.C. Schneider, Manoel Menna Barreto, Dr. Henrique Alves de Araújo, coronel Bráulio Oliveira, L. Barbosa e Francisco Cardoso.

[.....]

Convidou para presidir a sessão o Dr. Augusto Pestana, representante do Estado, que declarou que o Dr. Borges de Medeiros, depois de ter demoradamente estudado a situação da Viação Férrea se manifestara favorável ao aumento das tarifas para transporte de madeira e gado em pé, produtos que pela atual valorização podiam suportar a elevação dos fretes [...] e opina que fossem ouvidas as partes interessadas. [...]

O Dr. Geraldo Rocha demonstrou em seu discurso, apoiando-se em dados estatísticos, as dificuldades da Viação Férrea para adquirir e melhorar o seu material rodante, dificuldades decorrentes da despesa ser superior à receita, em certos ramais [...]. Disse ainda que a empresa não desejava asfixiar as classes produtoras riograndenses, mas auxiliá-las na melhor forma possível no escoamento dos produtos. Uma vez que elas prosperassem era certo também que isto sucederia à Viação Férrea, cujos interesses, como todos sabem, estão ligados ao engrandecimento agrícola, comercial e industrial do Rio Grande do Sul. Terminando, explicou que o carvão e os lubrificantes haviam subido muito de preço em consequência da conflagração européia.

Em seguida começaram a ser estudadas as tarifas que pagam certos produtos e os aumentos que às mesmas se podiam fazer, sem que com isto venham a sofrer concorrência nos mercados consumidores.

[.....]

Depois de amplo debate de dois dias, concluíram que as madeiras, o gado em pé, as fazendas e ferragens poderão comportar o aumento das tarifas, [o grifo é nosso] ficando estabelecidas às respectivas percentagens. Resolveu-se que os fretes dos produtos agrícolas não sofrerão aumento.

Encerrando seus trabalhos, [...] enviaram telegrama circular aos negociantes daqueles produtos no interior, consultando-os sobre o aumento, acrescentando que o aumento seria em caráter provisório. Os negociantes que compareceram à reunião aprovaram o aumento em vistas das razões expostas pela Viação Férrea.

[...] Aprovadas pelo Presidente do Estado às soluções, será enviado um memorial ao Ministro da Viação, solicitando a sua autorização para o aumento proposto.¹⁹⁹

Na realidade, estas decisões foram tomadas no dia 3 de novembro, e a Associação Comercial de Porto Alegre já havia enviado, no dia anterior, um telegrama sobre o assunto às outras praças de comércio. Dizia o telegrama:

Tendo Drs. Borges e Pestana verificado situação financeira Auxiliante não permite aumento material sem aumento de tarifas, realizou-se hoje reunião interessados desta capital, especialmente exportadores madeira, os quais aceitaram seguintes alterações: aumento cinquenta por cento tarifas madeira brutas ou serradas, sendo de pinho; e vinte por cento para madeiras lei. Idênticos aumentos sofrerão madeiras em obras. Exportadores daqui estão de acordo este aumento reconhecendo ficarem ainda condições favoráveis sobre concorrentes demais Estados. Solicitamos urgente sua opinião opor telegrama, servindo-se consultar Ijuí, Carasinho, São Bento e Passo Fundo, convindo notar tráfego continuará como até agora caso não se opere aumento tarifa, porquanto atualmente Auxiliante dispense 55 réis transporte cada tonelada madeira quilômetro, ao

passo que recebe 40. Todos aumentos serão a título experiência e caráter provisório, cessando seus efeitos na proporção baixas preços madeiras, isto é, quando em baixa considerada sensível.

Vice-Presidente²⁰⁰

Com essas manobras, o governo procurava ganhar terreno, pois aproximavam-se as eleições para a presidência do Estado, e Borges de Medeiros era novamente candidato.²⁰¹

Como foi afirmativa a resposta dos exportadores e criadores do interior do Estado quanto ao aumento das tarifas, um projeto foi enviado ao governo federal para aprovação. Esta veio no dia 20 de novembro, cinco dias antes das eleições estaduais, e constava do seguinte:

[.....]

Segundo este acordo, serão aumentados: — 30% nos preços das passagens de primeira classe;

— 10% nas passagens de segunda classe;²⁰²

— 20% nos fretes de todas as mercadorias e animais.

Será suprimida também a concessão de que atualmente gozam os passageiros do transporte gratuito de 30 quilos de bagagem, não sendo entretanto alterada a tarifa de bagagens e encomendas.

As novas tarifas entrarão em vigor no dia 26 do corrente.²⁰³

Em troca do aumento dos fretes, a Viação prometeu aumento para seus operários a partir do dia 1.º de dezembro.²⁰⁴ Em virtude disso, foram inúmeras as manifestações de regozijo ao governo gaúcho²⁰⁵ que adquiriu maior estabilidade, em tempos bastante conturbados da política nacional, como os foram os do período da guerra. Esta estabilidade foi também decisiva, em termos de política rio-grandense, uma vez que a máquina eleitoral se movimentava em direção à sucessão presidencial e, por conseguinte, ministerial, que deveria ocorrer no ano seguinte.

Num país onde o poder central era o resultado da influência política das oligarquias denominadas “fortes”, a estabilidade do Partido era preponderante para o alcance daquele poder.²⁰⁶

O receio de uma sucessão presidencial favorável a Ruy Barbosa, o veterano contestador da Constituinte de 1891, fez com que o governo Borges de Medeiros buscasse, na resolução dos problemas do Estado, coesão interna e prestígio nas altas esferas políticas.

O atendimento ao pedido de reformulação do quadro tarifário da Viação Férrea atendeu a esses objetivos.

Neste momento a Compagnie ficou numa situação delicada, pois não se justificaria que persistissem as más condições da estrada e dos serviços por ela prestados.

O Rio Grande do Sul ganhava mais um trunfo pela encampação de sua ferrovia.

A encampação da rede ferroviária gaúcha em 1920 pelo Governo Estadual

As greves de 1917 obrigaram o governo do Estado do Rio Grande do Sul a tomar medidas com relação à Viação Férrea, a fim de tranquilizar o ambiente sócio-econômico do Estado. Era "vox populi" a situação de decadência financeira pela qual passava a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e que o aumento tarifário resolveria a questão.

De maneira provisória, foram aumentadas principalmente as tarifas do transporte de "gado em pé", de madeiras, produtos de exportação cujos fretes, sendo aumentados, não trariam prejuízo à economia gaúcha. Por outro lado, ficou estabelecido entre a Auxiliaire e os governos federal e estadual que, no ano de 1918, seriam realizados novos estudos quanto às tarifas, para apurar as reais necessidades de modificações.

De outra parte, o governo do Estado concentrava todos os seus esforços para construir ramais independentes da Compagnie Auxiliaire, como o de Palmares a Conceição do Arroio e o de Alfredo Chaves a Carlos Barbosa, sendo este último fundamental para o desenvolvimento da região serrana. Para estas construções, foram desviados de obras menores os engenheiros a cargo da Secretaria de Obras Públicas e, como medida de economia, o material necessário foi adquirido junto às antigas companhias arrendatárias das ferrovias rio-grandenses que, por ocasião do arrendamento de 1905, haviam abandonado materiais no local de suas sedes ou tinham os mesmos disponíveis por não necessitá-los mais.²⁰⁷

Estes esforços não cobriram, no entanto, as necessidades, pois grandes modificações haviam ocorrido na economia rio-grandense que, de base agrícola e pecuarista, viu suas charqueadas serem paulatinamente substituídas pela indústria da carne e derivados, sua produção vinícola entrar em franca ascensão.²⁰⁸

A vinculação do Rio Grande do Sul com a política e economia nacionais, que se iniciara por volta de 1910 — quando diminuiu o poder do Partido Federalista no Estado e os meios de comunicação proporcionaram maior contato com São Paulo e Rio de Janeiro —²⁰⁹ cresceu ainda mais à medida que, para competir com o desenvolvimento econômico de São Paulo e Minas Gerais, fomentou-se a industrialização do Estado sulino, a partir do capital estrangeiro.

Mais uma vez a ferrovia foi chamada a atender este desenvolvimento e, ainda desta vez, não teve condições de corresponder ao chamado.

O governo federal, por sua vez, não podia resolver os problemas gaúchos, primeiro por não desejar incorrer novamente em questões constitucionais, segundo porque, recém-saído do conflito mundial, o país necessitava reestruturar-se economicamente, o que se tornava difícil no momento em que vivia toda a problemática decorrente da sucessão presidencial.²¹⁰

Desta forma, os Estados deveriam procurar resolver seus problemas sem perturbar demasiadamente a administração central, o que, para Borges de Medeiros, foi uma ótima oportunidade de reafirmar seu poder e o do Partido Republicano no Rio Grande do Sul. A partir de então, a "questão ferroviária" seria tratada ao nível estadual, conforme poderemos ver pelo que segue, e o governo federal só será solicitado para apor sua opinião ou decisão final.

Em 1918, depois de cessadas as manifestações operárias iniciadas no ano anterior, foram retomadas as conversações para nova revisão nas tarifas da Viação Férrea. A Auxiliaire, muito embora tivesse recebido permissão para o aumento provisório de fretes, continuava atendendo o Estado da mesma forma calamitosa.

Na documentação existente na Associação Comercial de Porto Alegre, encontram-se várias referências que demonstram os maus serviços ferroviários a que estava sujeito o Rio Grande do Sul ainda em 1918. Diz um dos documentos:

Ilmos. Sr. Chaves e Almeida
Porto Alegre

[...] Temos procurado corresponder ao apelo por várias vezes dirigido a nós a propósito da anormalidade dos serviços a cargo da Compagnie Auxiliaire, cuja administração restringe a promessas fáceis as urgentíssimas providências de que carecem os serviços a que se obrigou. Assim é que, além das reclamações insistentes levadas à empresa, temos transmitido ao governo do Estado e ao Dr. João Vespúcio as queixas justificadas, podendo afirmar que temos procurado concorrer para que sejam melhoradas as condições do tráfego ferroviário.

Ass. Presidente da Associação Comercial de Porto Alegre.²¹¹

Este outro, enviado à própria Viação Férrea, é também bastante esclarecedor da crise:

Ilmo. Sr.
Antonio da Rocha Meirelles Leite
Sub-Inspector do Tráfego da Viação Férrea

[...] para rogar-vos a fineza de tomar em consideração o pedido que nos fez o nosso consócio Sr. Eurico de Souza Gomes, e que consiste em tomar providências sobre cargas que até ontem não haviam chegado aos seus destinos. Achando-se estas com demora de 50 e 41 dias, certo não escapará ao vosso interesse os transtornos a que está sujeito perante bancos o nosso consócio [...]

Ass. Presidente da Associação Comercial de Porto Alegre.²¹²

A Auxiliaire, no entanto, só parecia preocupar-se com o aumento dos fretes, que será justificado em trabalho realizado pelo Dr. Clodomiro Pereira da Silva, engenheiro de estradas, contratado especialmente em São Paulo pela Brazil Railway para examinar os problemas da Auxiliaire e fazer uma exposição de motivos ao Secretário de Obras Públicas do Rio Grande do Sul e ao Presidente do Estado. O relatório final dizia:

O minucioso estudo, realizado sobre esse sistema tarifário, revelou desde logo a necessidade de modificar a distribuição dos artigos de transporte pelas várias classes, e bem assim o tipo da diferencial adotado, aliás uniforme.

O exame das estatísticas adequadas mostrou igualmente serem as tarifas de mercadorias, que se aplicam nas linhas da rede, as mais baixas entre as que se cobram nas estradas de ferro brasileiras; explicando-se deste modo o déficit que, nos últimos anos, vem se verificando no movimento financeiro da Companhia.

Manifesta-se assim a justiça da causa, já reconhecida desde novembro do ano passado pelo Governo Federal e pelo Governo do Estado, que concordaram com os aumentos concedidos em face da demonstração leal e documentada que lhes apresentou a Diretoria da Brazil Railway, e que também a mim foi patente e ineludível.

Examinei, com a mais completa minuciosidade, todos os dados e circunstâncias, de que dependia a resolução do problema que me foi confiado, e convenci-me de que a Companhia tem por si toda a boa razão; e eu, que sempre me bati pela modicidade das taxas de transporte, não tive o menor constrangimento em defender a sua causa.²¹³

O resultado a que chegou o engenheiro contratado pela Railway foi o mesmo a que, em 1917, havia chegado o Dr. Geraldo Rocha, representante da Companhia na questão das greves e dos transportes ferroviários: a única solução seria o aumento das tarifas.

Com base nos estudos apresentados pela Compagnie e nas modificações que a Secretaria de Obras Públicas fez no projeto, foi concedido o aumento de tarifas em 19 de agosto de 1919. Durante este ano de estudos, aumentaram as queixas contra a Viação Férrea do Rio Grande do Sul que, tendo se desligado da Brazil Railway no início daquele ano, não mais poderia atribuir ao Sindicato a culpa do seu mau atendimento.

Aumentadas as tarifas, que só entraram em vigor realmente a partir de outubro, tratou a Compagnie de reconstruir suas linhas e de aumentar o material rodante. Foram construídos e reparados 452 vagões de carga e 44 de passageiros, e a Compagnie adquiriu, nos Estados Unidos, 170 vagões e, na Europa, material para a via permanente.²¹⁴ Na realidade tais aquisições, como veremos a seguir, representaram muito pouco em comparação com as necessidades existentes.

As cidades do Rio Grande do Sul, principalmente aquelas que dependiam da exportação de seus produtos para o desenvolvimento, foram unânimes em manifestar seu repúdio aos serviços ferroviários. A Compagnie, por sua vez, através de contatos com os negociantes por intermédio das associações comerciais, fazia promessas que na realidade não poderia cumprir, pois o material reconstruído estava sendo empregado nos serviços de reparação da própria Auxiliaire, e que provocavam manifestações como a que se segue:

Devido à grande falta de transporte, a maioria dos colonos de Carazinho não iniciarão as suas plantações, pois os seus produtos ficam depreciados e estragados à espera de vagões.

O comércio exportador de madeiras continua na sua luta pela aquisição de vagões, tendo a 'Praça do Comércio' dali, em reunião há dias efetuada, tomado a resolução de telegrafar ao Ministro da Viação, relatando a situação afliitiva em que se encontram.

Existindo, somente nessa estação, um 'stock' de madeira para 1600 vagões, a Viação Férrea forneceu durante o corrente ano uma média de 12% sobre os necessários.

Os engenhos todos estão parados, notando-se uma desanimação geral.²¹⁵

A crise chegou ao ponto de fazer com que a Auxiliaire pedisse emprestados vagões de companhias particulares que se estruturavam no Estado, como a "João Correa e Filhos"²¹⁶ e os Frigoríficos Armour e Swift que, não podendo depender da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, haviam comprado seus próprios vagões. Estas soluções foram sugeridas pelos poderes governamentais, numa tentativa de minorar, em parte, a paralisação total da vida econômica do Estado.

Entretanto, ao terminar o ano de 1919, nada mais era possível fazer pela Viação Férrea gaúcha. A Associação Comercial de Porto Alegre dirigiu ao Governo do Estado a seguinte petição:

Ao Sr. Dr. A.A. Borges de Medeiros
DD. Presidente do Estado

Tornando-se cada vez mais precário o transporte de cargas desta praça para o interior do Estado, principalmente para a Fronteira e Serra, vimos, depois de esgotados todos os meios ao nosso alcance perante a *Compagnie Auxiliaire* — embora recebidos sempre com delicadas promessas pelo seu representante local — solicitar a prestimosa interferência de V.Exa., no sentido de serem atendidos, no limite das possibilidades da Empresa, os vultosos interesses do comércio local, os quais, nesta severa emergência, coincidem com os dos habitantes daquelas regiões.

Aludindo às possibilidades da Companhia, queremos nos referir ao fato de se acharem as praças do Rio Grande e Pelotas com as suas expedições em dia — o que acontece com as de São Paulo e Rio, que orientadas da minguada do transporte ferroviário a que está reduzido o comércio local, vai auferindo a maior vantagem, como se vê do demonstrativo aqui apenso, acusando a existência de 115.600 notas de expedição dependentes de chamadas. E, como esta vai sendo numa média de seiscentos diariamente, conclui-se que a *Auxiliaire* deverá levar cerca de sete meses para transportar a carga correspondente àquelas cento e quinze mil e seiscentas notas existentes em 4 do corrente mês — caso não melhorem os serviços da empresa arrendatária da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. E isto, Senhor Presidente, sem levar em conta a notória expansão comercial do Estado, sempre crescente.

Em princípio de julho, começo de nossos entendimentos com a atual Diretoria da *Auxiliaire*, das quais resultou a previsão — aliás falaz, de melhores dias — havia quase o mesmo quantitativo de notas, demonstrando isso a nossa tolerância máxima na aquiescência às contra-sucessivas solicitações da *Auxiliaire*.

[.....]

O atraso das cargas representa um valor imobilizado de milhares de contos e, o que é mais, o incalculável sacrifício de carestia a que ficaram sujeitas as populações da Fronteira e Serra, que, à falta de suprimentos, são obrigadas a recorrer, diariamente, aos despachos 'como encomenda', mesmo os de cimento, açúcar, ferragens grossas, fazendas, etc., os quais, também demorados, custam entretendo muitas vezes mais do que os fretes ordinários.

Pela entrevista com que V.Exa. nos honrou e pela nossa correspondência com o governo do Estado, tivemos o ensejo de manifestar a nossa atitude, francamente conciliatória dos interesses do comércio e da *Auxiliaire*.

Mas, tornando-se cada vez mais fáceis as promessas da empresa, mais freqüentes os seus atos de menoscabo pelas necessidades desta praça, como verificando, pois ao passo que outros mercados tem as expedições normalizadas, o de Porto Alegre precisa, no curso em que vamos, de sete meses para pô-las em dia.

Coincide este nosso apelo com elevados interesses sociais.²¹⁷

Como em 1917 Borges de Medeiros já havia sugerido ao governo federal que tomasse conta da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, desfazendo o arrendamento e indenizando a *Compagnie Auxiliaire* e, até então, não recebera resposta positiva,²¹⁸ restava deixar que a pressão sobre o poder central se exercesse através dos setores econômicos interessados.

O desânimo das classes produtoras que viram suas colheitas perdidas por falta de transporte, aumentava à medida que a *Compagnie* passava a noticiar falta de combustível para movimentar os poucos trens que ainda corriam pelo Estado. A falta de numerário e de previsão por parte da administração da *Auxiliaire* começava a paralisar o Rio Grande do Sul, que perdia seus mercados consumidores.

Era no mercado platino que o arroz achava os seus melhores clientes, mas com a carência de vagões, nem para lá conseguimos dirigir nossos grandes "stocks", de modo que a breve prazo São Paulo fez, por via marítima, uma larga estrada naquelas praças, em ordem a serem nulas as transações de arroz nos últimos meses".²¹⁹ Desta forma, aqueles plantadores que produziam com base no crédito viram-se endividados e com os armazéns abarrotados de cereal que se deteriorava.²²⁰

No ano de 1920, foi a vez da produção vinícola ser prejudicada pela carência de transportes ferroviários, obrigando a Intendência de Caxias do Sul a tomar providências e a justificar, perante o governo do Estado, o declínio do comércio do vinho:

Os resultados da propaganda ali feita pela missão que desempenhámos poderiam ter facilitado a introdução de 30 a 40 mil quintos de vinho nacional no mercado de São Paulo, então desprovido deste produto — se a falta absoluta de transporte marítimo e ferroviário não os tivesse assaz comprometido. [...] O transporte ferroviário principalmente, pelos riscos, delongas e intempéris a que expõe o produto, altera-lhe a qualidade.²²¹

A situação de crise econômica do Estado transparece, também, nas relações com o mercado nacional que, para não prejudicar-se, abandona as transações com o Rio Grande do Sul.

As estradas nacionais que faziam conexão com o Estado aboliram o chamado tráfego-mútuo, justificando que "os trens da *Auxiliaire* sempre chegavam a Marcelino Ramos com muito atraso... e por este motivo os trens (da São Paulo-Rio Grande) sempre eram obrigados a partir dali com certo atraso, chegando na estação de Itararé com muita demora e sem tempo de alcançar o trem da Sorocabana que dali parte".²²²

A Sorocabana, em virtude destes constantes atrasos, também desfez o tráfego com a São Paulo - Rio Grande. Desvinculava-se assim o Estado do centro econômico da nação, privilégio pelo qual tinham lutado governos e produtores do Rio Grande do Sul, desde os primeiros anos da República.

Mais uma vez a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* apontou como instrumento para a resolução da crise o aumento das tarifas da rede ferroviária. No entanto, nem o governo do Estado nem os comerciantes e produtores do Rio Grande do Sul puderam continuar acreditando nas promessas da *Auxiliaire*, negando com isto o novo aumento. A atitude firme das Associações Comerciais do Estado²²³ e mais as declarações feitas pelo ex-chefe do tráfego da Via Férrea, Dr. Otacílio Pereira, à imprensa gaúcha e carioeca, foram decisivas nas conversações que se seguiram, visando à incorporação definitiva da rede ferroviária gaúcha ao Estado do Rio Grande do Sul. As mencionadas declarações foram importantes porque formuladas por alguém que conhecia, intimamente, os problemas da *Compagnie*. Entre outras afirmativas já conhecidas, disse o Dr. Pereira:

O governo federal concordou com a elevação de tarifas e deu ao presidente do Estado do Rio Grande do Sul a faculdade de estudar o assunto e resolvê-lo, tendo em vista os interesses superiores do comércio riograndense e as responsabilidades contratuais da Companhia para com ele, governo federal.

Ora, como as quotas de arrendamento tem por base a renda bruta da estrada, chegou-se à conclusão lógica e insofismável de que, no momento, nenhum aumento de tarifas resolveria o caso sem a modificação da cláusula da base do arrendamento, pois este absorvia os lucros supervenientes do aumento de tarifas e a Companhia ficaria sem meios para garantir os capitais necessários para desempenhar-se dos compromissos assumidos perante o comércio.²²⁴

Congelados os preços das tarifas da Viação Férrea, a companhia belga não pôde resistir às pressões e necessidades do Estado que, mais uma vez, vai sugerir ao governo federal o desvinculamento da Compagnie Auxiliaire, oferecendo-se para assumir a responsabilidade da exploração da ferrovia gaúcha.

[...] a base primordial do plano em estudos consiste na transferência ao Estado da exploração da rede ferroviária federal e que, realizado o acordo proposto, o Governo estadual imediatamente atacará com vigor a reconstrução de todas as linhas, ao mesmo tempo que tratará de adquirir no estrangeiro a maior provisão de material rodante e a quantidade necessária de trilhos [...].²²⁵

Nesta proposta feita ao governo federal, disse Borges de Medeiros que

Examinando os seus relatórios [da *Viação Férrea*] correspondentes aos exercícios de 1914 a 1917 e outros documentos, verifiquei, nessa ocasião, a completa impossibilidade, em que se encontrava a Companhia, de executar os melhoramentos prometidos e necessários, visto que ela já havia alienado até a capacidade de dispor livremente das rendas líquidas da exploração da rede para oferecê-las, em garantia, aos prestamistas.²²⁶

Deste momento em diante, aceleraram-se as conversações que vão culminar no ato de encampação de 18 de junho de 1920, no qual a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil entregou ao governo federal a rede ferroviária gaúcha²²⁷ e no termo de acordo de transferência ao governo do Estado do Rio Grande do Sul, datado de 12 de julho de 1920, da mesma rede.²²⁸

Assegurava-se mais uma vez a soberania do Rio Grande do Sul, prevista na Constituição de 14 de junho; obedecia-se assim aos ideais republicanos positivistas de "ordem para o progresso", e atingia-se os objetivos do governo Borges de Medeiros, que afirmava competir "ao Estado exercer uma ação reguladora, na medida das necessidades indicadas pelo bem público, originando-se daí a concepção do princípio que aconselha subtrair da exploração particular, privilegiada, tudo quanto se relaciona com o interesse da coletividade. É a socialização dos serviços públicos."²²⁹ exprimindo essa designação genérica de que a administração de tais serviços deve estar a cargo exclusivamente do poder público.²³⁰

VI CONCLUSÃO

Os meios de transporte ferroviários no Brasil foram criados para atender as necessidades de locomoção e comércio de determinadas regiões, não havendo naquele momento um processo de industrialização que lhe desse força e respaldo para um posterior desenvolvimento.

Dizemos isto, baseados no fato de que somente nos últimos anos da monarquia é que interesses estratégico-militares de alta relevância econômica levaram os poderes competentes a se preocupar com este meio de transporte. Esta preocupação ocorreu no Rio Grande do Sul em função da necessidade de conter o contrabando e, em São Paulo e no Rio de Janeiro, pelas tentativas de industrialização através dos projetos e realizações de Mauá.

Dessas necessidades urgentes e da falta de numerário resultou a colocação de redes ferroviárias nas mãos do capital estrangeiro.

A ferrovia brasileira, criada por interesses imediatistas e sem planejamento, desenvolveu-se dentro deste espírito.

O advento da República não mudou estas características, o que colaborou para o colapso da maioria das estradas no momento em que o desenvolvimento econômico solicitou seu concurso. Isto ocorreu quando, com a Primeira Guerra Mundial, diminuíram as possibilidades de importação de manufaturados, incentivando-se sua produção no Brasil. Além disso, o comércio externo, carente de matéria-prima e de produtos de subsistência devido à guerra, passou a importar os produtos brasileiros.

Examinando especificamente o caso do Rio Grande do Sul, observamos que:

I — Como foi feito em outras regiões, a União, na impossibilidade de explorar sozinha a rede ferroviária gaúcha, não hesitou em entregá-la a uma companhia estrangeira: a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*.

II — A *Compagnie Auxiliaire* de posse da rede ferroviária do Rio Grande do Sul começou a indispor-se pela sua ação administrativa com os diversos setores econômicos do Estado, sobretudo com o comércio.

III — Por ocasião da 1.^a Guerra, quando sérias modificações econômicas ocorreram no país, a *Compagnie*, mal aparelhada, não pode acompanhar as necessidades do Estado. Originou-se daí uma crise que atingiu a agricultura, o comércio e a indústria em desenvolvimento. Somaram-se a estes fatores outros provenientes do controle acionário da empresa que, havendo se ligado ao Sindicato Farquhar viu a entrada de capital estrangeiro cerceada pela grande guerra. A crise refletiu-se na situação econômica do operariado da Viação Férrea. Este, reivindicando melhores condições de sobrevivência, entrou em greve, e arrastou consigo outras áreas de atividades, o que paralisou o Estado do Rio Grande do Sul.

IV — A *Auxiliaire* nada fez para melhorar a crise, atribuindo seus maus serviços à política governamental e ao sistema tarifário vigente.

Por outro lado, o poder político gaúcho, desde o surgimento da República, estava nas mãos do Partido Republicano Riograndense, representado primeiro pela figura de Júlio de Castilhos e depois pela de Borges de Medeiros. Estes dois políticos fizeram com que o partido norteasse suas ações e sua propaganda pela ideologia positivista, desde a sua fundação.

Baseado na doutrina política do filósofo de Montpellier, o Partido adaptou-a à realidade econômica e social do Rio Grande do Sul. Em nenhum momento, houve adoção integral da filosofia comtiana e dos preceitos religiosos do Apostolado Positivista.

Nas bases do Partido, nas suas teses políticas e financeiras e no resultado desta propaganda, que foi a Constituição de 14 de julho de 1891, destacam-se os princípios de: a autonomia estadual para adquirir unidade e força e a ordem para adquirir progresso.

A necessidade de eficientes meios de transportes, a liberdade de comércio e indústria, a socialização dos serviços públicos, a melhoria de condições de vida do operariado em geral encontram-se incluídos nestes princípios.

Desta maneira, uma linha de conduta teorizada já existia na base do poder gaúcho quando surgiu a crise ferroviária.

O governo Borges de Medeiros não hesitou em seguir as diretrizes de seu partido, contornando obstáculos para, progressivamente, ganhar terreno e chegar ao domínio total da rede ferroviária do Rio Grande do Sul.

À medida que, para alcançar seus objetivos, o governo do Estado protegeu a classe proletária, os industriais, os pecuaristas, os agricultores e comerciantes, obteve destes as forças e o poder necessários para pressionar o governo federal a favor da encampação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Esta, impossibilitada de resolver a crise pelo caos administrativo e financeiro em que se encontrava, não colocou empecilhos nas negociações que se seguiram.

Conforme acreditávamos inicialmente, ao revisarmos a bibliografia existente e retomarmos as fontes originais, constatamos que a encampação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul e o seu posterior arrendamento ao Estado, não estavam ligados somente à má administração e péssimas condições de atendimento prestados pela Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil. Este fato foi resultante de um processo ideológico-político e econômico-administrativo que se havia iniciado com a propaganda republicana no Estado e fora previsto pela Constituição positivista de 14 de julho de 1891.

NOTAS

¹ A bibliografia mais significativa encontrada à disposição foi:

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

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

PEREIRA, Octacílio. *Autonomia administrativa das estradas de ferro do Brasil*. Porto Alegre, Gundlach, 1937.

ATILLA, Amaral. *Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, s.ed., 1969.

² GROUSSET, R. & LEONARD, E. G. (dir.) *Histoire Universelle* - III; de la reforme à nos jours. Paris, Gallimard, 1958. p.546 (*Encyclopédie de la Pléiade*, 6).

³ O quadro a seguir nos demonstra, por exemplo, o crescimento das vias férreas mundiais, em quilômetros, de 1840 a 1930:

| | 1840 | 1870 | 1900 | 1930 |
|------------------|-------|---------|---------|---------|
| Mundo inteiro | 4.772 | 130.361 | 490.974 | 795.213 |
| América do Norte | 2.954 | 56.106 | 223.454 | 319.100 |
| Europa | 1.818 | 65.192 | 176.179 | 261.545 |
| Ásia | - | 5.086 | 37.470 | 82.487 |
| América do Sul | - | 1.770 | 26.450 | 58.809 |
| África | - | 1.110 | 12.499 | 42.450 |
| Austrália | - | 1.097 | 14.922 | 30.822 |

ASHWORTH, W. Apud NERÉ, Jacques. *História contemporânea*. São Paulo, DIFEL, 1975. p.186.

⁴ CLOUGH & MOODIE. *História econômica de Europa*. Buenos Aires, Paidós, 1968. p.117.

⁵ DONGHI, Halperin. *História da América Latina*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976. p.168.

⁶ *Ibid.* p. 168.

⁷ BARRÁN, José Pedro. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1838-1875*. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 1974. p.105. (*História Uruguaya*, 4).

⁸ PIRENNE, Jacques-Henri. *Panorama da história universal*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1973. p.302.

⁹ ALLEN, H. C. *História dos Estados Unidos da América*. Rio de Janeiro, Forense, 1968. p.72.

¹⁰ LUZ, Nícea Vilela. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975. p.49.

¹¹ MENDES JÚNIOR, Antônio et alii. *Império*. São Paulo, Brasiliense, 1977. p.296 (*Col. Brasil História*, 2).

¹² MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia*. Rio de Janeiro, Zolito Valverde, 1942. p.126 (Col. Documentos Históricos, 3).

¹³ CARONE, Edgar. Manifesto da Associação Industrial (1881). In: _____ . *O pensamento industrial no Brasil (1880-1945)*. Rio de Janeiro, DIFEL, 1977. p.20-7. (Col. Corpo e Alma do Brasil).

¹⁴ DANTAS, San Thiago. *Dois momentos de Rui*. Rio de Janeiro, s.ed., 1951. p.17-8.

¹⁵ FERREIRA LIMA, Heitor. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1970.

¹⁶ BELLO, José Maria. *História da república*. 6.ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1972. p.65.

¹⁷ RAMOS, F. Ferreira. Apud FERREIRA LIMA, Heitor. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1970. p.301.

¹⁸ Mensagens Presidenciais, 1891-1910.

¹⁹ SODRÉ, Nelson Werneck. *Brasil, radiografia de um modelo*. Petrópolis, Vozes, 1974. p.59.

²⁰ "Na mensagem dirigida ao Congresso Nacional, ao inaugurar-se a presente legislatura, o honrado Sr. Presidente da República, na linguagem clara e incisiva em que se deve falar ao país, dando conta dos negócios públicos, assim resumiu a precária situação financeira de nossa Pátria em 15 de novembro de 1914:

- segundo 'funding';
- renda pública insuficiente para as despesas ordinárias;
- avultados 'déficits' mensais;
- enorme massa de dívida flutuante a pagar, superior a 36.000.000\$, ouro, e 311.000.000\$, papel;
- Tesouro sem recursos;
- Crédito abalado;
- Títulos desvalorizados;
- Baixa de câmbio;
- Importação e exportação profundamente perturbadas."

Discurso pronunciado na Câmara dos Deputados, em 23 de agosto de 1918, por Vicente Piragibe.

²¹ ANUÁRIO Estatístico do Brasil. Apud FERREIRA LIMA, Heitor. *Op. cit.* p.328.

²² FAORO, Raimundo. *Os donos do poder*. São Paulo, Globo, 1975. p.528, v.2.

²³ CARRION JUNIOR, Francisco Machado. *O modelo brasileiro; impasses e alternativas*. Porto Alegre, Zhetá, 1975. p.44.

²⁴ FAORO, Raimundo. O Rio Grande do Sul - linhas gerais de sua formação política. *Revista Brasileira de Cultura*, Ministério de Educação e Cultura, Conselho Federal de Cultura, (3), jan/mar. 1970. p.106-7.

²⁵ CARDOSO, Fernando Henrique. Condições sociais da industrialização de São Paulo. *Revista Brasiliense*, São Paulo (28), mar/abr. 1960.

²⁶ Relatório de Obras Públicas do Rio Grande do Sul, Diretoria de Viação Terrestre, 30 de julho de 1916 (ano base 1915), p.47-8. Este relatório consta do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

²⁷ ESTRADAS DE FERRO. *Revista do Arquivo Público do Rio Grande do Sul*. Dir. Florêncio C. de Abreu e Silva. Porto Alegre, Globo (8), dez. 1922. cap. 3, p.175-6.

²⁸ *Ibid.*, p. 176.

²⁹ Mensagem enviada à Assembléia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul pelo presidente Borges de Medeiros em 20 de setembro de 1905. *Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*.

³⁰ CUNHA, Ernesto Lassance. *O Rio Grande do Sul: contribuição para o estudo de suas condições econômicas*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.

³¹ Mensagem enviada à Assembléia dos Representantes [...], *op. cit.*, nota 29.

³² ECHOS DO SUL, Rio Grande, 1.º jul. 1905, p.2.

³³ DIVERSAS. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 22 jul. 1905, p.2: "Segundo o nosso colega do 'Combatente' de Santa Maria, a companhia arrendatária das estradas de ferro do Estado pretende comprar terrenos que ali possui o nosso amigo João Daudt Filho, a fim de construir 50 casas destinadas aos empregados da empresa."

³⁴ TELEGRAMAS. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 9 jul. 1905, p.1: "Rio Grande, 8: A Companhia belga, tomando conta da estrada de ferro Southern, expediu circular, declarando conservar todos os atuais empregados da estrada e pagar dois meses adiantados àqueles que as exigências de serviço obriguem à mudança de residência."

³⁵ PESSOA JUNIOR. *Estudo Descritivo das estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, s.ed., 1886, p.500.

³⁶ "Das exportações do Rio Grande do Sul, o maior mercado, era representado pelo brasileiro. As cifras abaixo são bastante esclarecedoras:

| Ano | Estados Brasileiros | Export. Total RGS |
|------|---------------------|-------------------|
| 1903 | 34.362:860\$ 085 | 51.981:260\$ 085 |
| 1910 | 60.541:000\$ 000 | 83.875:000\$ 000 |

Tanto no ano base de 1903, como no ano de 1910, o mercado interno representa aproximadamente 80%, enquanto o mundo externo 20%. O crescimento, porém, de 1902 a 1910, aumentou, no total das exportações, em aproximadamente 30% apenas, em sete anos. Enquanto o aumento relativo das exportações do exterior cresceram em apenas 30%."

SILVA, Elmar Jonas Monique. *O papel das exportações no desenvolvimento do Rio Grande do Sul, 1890-1910*. São Paulo 1977, p.89. [Dissertação de Mestrado em História Econômica, USP.]

³⁷ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 20 jul. 1905, p.1.

³⁸ LEGERAIN José. *Echos do Sul*, Rio Grande, 22 jul. 1905, p.1.

³⁹ ANUÁRIO do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Krahe, 1907. O anuário publicou, em 1905, as seguintes cifras:

| | |
|-------------|---------------------|
| Rio Grande: | 15019939\$ 803 réis |
| Pelotas: | 16424289\$ 560 réis |

⁴⁰ DECRETO n.º 5548, de 6 jun. 1905. Apud CUNHA, Ernesto Lassance. *Op. cit.*, nota 30.

⁴¹ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 4 ago. 1905.

⁴² VISITA do Dr. Lassance Cunha. *Echos do Sul*, Rio Grande, 9 ago. 1905.

⁴³ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 26 jul. 1905.

⁴⁴ INDICAÇÕES; estradas de ferro. *Almanach do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 1906, p.242.

⁴⁵ Segundo depoimento oral, a sigla que estava sendo escrita nos trens queria dizer: Viemos da França Roubar Grande Soma. Isto porque, para o povo, bastava falar francês, para ser da França.

⁴⁶ AS TARIFAS da Viação Férrea. Artigos editoriais de "A Federação". Coletânea publicada em livro, Porto Alegre, 1921.

⁴⁷ A NOSSA VIAÇÃO. *A Federação*, Porto Alegre, 11 ago. 1910, p.1.

- ⁴⁸ AS TARIFAS da Viação Férrea. *Op. cit.* nota 21.
- ⁴⁹ A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 29 jul. 1910. p.1.
- ⁵⁰ Informação extraída do contrato de 8 de novembro de 1911, aprovado pelo Decreto n.º 9101.
- ⁵¹ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Boris (dir.). *O Brasil Republicano III; estrutura de poder e economia*. São Paulo, DIFEL, 1975. p.377-85.
- ⁵² BANDEIRA, Moniz. *A presença dos Estados Unidos no Brasil: dois séculos de história*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1973.
- ⁵³ TORRES, Alberto. *O problema nacional brasileiro; introdução a um programa de organização nacional*. 3.ed. São Paulo, s.ed., 1938. p.198-9.
- ⁵⁴ A Compagnie Auxiliaire foi administrada pelos belgas até 1911, quando, em razão do maior número de ações, os americanos passaram a dirigi-la. A administração americana vigorou até 1919, data em que novamente os belgas assumiram a direção da Compagnie. AMARAL, Attila. *Primórdios e desenvolvimento de transporte ferroviário no Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, s.ed. 1969.
- ⁵⁵ A CIA. Auxiliaire. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 28 ago. 1917. p.9: "Afirma-se aqui com insistência que um telegrama recebido diz que na reunião dos acionistas da Compagnie Auxiliaire venceram os belgas e franceses, ficando em minoria os norte-americanos [...]"
- ⁵⁶ Este documento consta do Arquivo da Associação Comercial de Porto Alegre de 5 de julho de 1916.
- ⁵⁷ AMARAL, Attila, *Op. cit.* nota 54.
- ⁵⁸ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 27 jul. 1917.
- ⁵⁹ A FALTA do Transportes. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 26 ago. 1917. p.1.
- ⁶⁰ REVISTA do Arquivo Público do Rio Grande do Sul, p.320.
- ⁶¹ RETROSPECTO econômico e financeiro do Rio Grande do Sul. *Op. cit.* nota 60, p.181.
- ⁶² REVISTA do Arquivo Público do Rio Grande do Sul. *Op. cit.* nota 60, p.281.
- ⁶³ O TRANSPORTE de alfafa pela Viação Férrea. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 16 nov. 1917. p.4.
- ⁶⁴ DIÁRIO da tarde, São Gabriel, 7 jan. 1916.
- ⁶⁵ Quando o arrendamento da Viação Férrea pela Compagnie Auxiliaire, fez Lassance Cunha uma exposição sobre a situação da Viação Férrea e do Estado, onde dizia: "Na exposição franca e detalhada que fiz da rede da Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul ficou indiscutivelmente demonstrado que o contrato de 19 de junho de 1905 já representa em seu início quantia muito segura para os capitais dispendidos e a dispende pela 'Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil'. para os interesses econômicos da União na percepção das quotas de arrendamento e, mais que tudo isto, para a prosperidade e riqueza do Estado do Rio Grande do Sul na parte dependente do seu desenvolvimento material". CUNHA, Lassance. *Op. cit.* nota 30.
- ⁶⁶ "De 1860 a 1869, apareceram, no Brasil, vinte publicações operárias, número este que aumentou para 46, no decênio seguinte. Os títulos, que se repetem muitas vezes, denotam a tendência do jornal: O 'Operário', 'O Trabalho', 'O Proletário', 'O Socialista', 'O Brado da Miséria', 'O Grito dos Pobres'." BANDEIRA, Moniz et alii. *O ano vermelho; a revolução russa e seus reflexos no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1967. p.10.
- ⁶⁷ A ÉPOCA, Rio de Janeiro, 1.º out. 1917. Apud BANDEIRA, Moniz et alii. *Op. cit.* p.93: "Os despachos ontem recebidos referiam a prisão de Lênin por ordem do governo russo; Lênin, como é sabido, foi denunciado publicamente como agente a soldo da Alemanha [...]"
- ⁶⁸ BANDEIRA, Moniz et alii. *Op. cit.* nota 66, p.49.

⁶⁹ FERREIRA LIMA, Heitor. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1970. p.335.

⁷⁰ *Ibid.*, p.335.

⁷¹ LOVE, Joseph. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República Velha. In: FAUSTO, Boris (dir.), *O Brasil republicano III; estrutura de poder e economia (1889-1930)*. São Paulo, DIFEL, 1975. p.109.

⁷² "Os socialistas, que se interessam grandemente pelas atividades operárias, encaram o mutualismo e o cooperativismo como atividades que possibilitam a melhoria do padrão de vida e a conscientização do grupo que tem interesses comuns; porém devem constituir campo distinto dos sindicatos propriamente ditos. O que propõem é a criação de entidades separadas funcionando diferentemente." SIMÃO, A. Apud CARONE, Edgar. *A República Velha; instituições e classes sociais*. São Paulo, DIFEL, 1975. p.199.

⁷³ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*. São Paulo, DIFEL, 1968. p.41-2 (Col. Corpo e Alma do Brasil).

⁷⁴ CORREIO DO POVO. Porto Alegre, 31 jul. 1917.

⁷⁵ ESTADUAIS. *Correio do Povo*. Porto Alegre, 19 ago. 1917. p.6.

⁷⁶ CRIAÇÃO da Liga de defesa popular. *Echos do Sul*, Rio Grande, 2 ago. 1917.

⁷⁷ A PROBLAMAÇÃO. *Echos do Sul*, Rio Grande, 2 ago. 1917. p.2.

⁷⁸ TELEGRAMA dos grevistas ao Presidente da República. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 4 ago. 1917. p.7.

⁷⁹ NA VIAÇÃO Férrea. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 7 ago. 1917. p.4

⁸⁰ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 7 ago. 1917. p.1: "Estiveram ontem na redação desta folha os empregados da Viação Férrea Srs. Antonio Niederauer, Osório Kursch, pintor das oficinas de Gravataf, Alípio Valle, maquinista da estação desta capital que vieram nos declarar não terem sido os grevistas da V.F. os autores do arrancamento dos trilhos próximo à estação de Gravataf, fato esse que noticiamos há dias. Uma comissão de grevistas da Viação Férrea irá por estes dias procurar o Dr. Borges de Medeiros, presidente do Estado, a fim de explicar-lhe os fins que tiveram em vista os seus colegas declarando-se em greve, fins estes que, segundo dizem, estão sendo desvirtuados."

⁸¹ A GREVE geral. *Echos do Sul*, Rio Grande, 6 ago. 1917. p.2.

⁸² A TERMINAÇÃO da Greve. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 8 ago. 1917. p.4.

⁸³ A PROPÓSITO da Greve. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 9 ago. 1917. p.5: "Além dos estabelecimentos que cederam o aumento de ordenado e redução de horas de trabalho já noticiados, há mais os seguintes: F. G. Bier (fábrica de Tecidos), todas as carpintarias da capital, Affonso Bremier, Adolpho Jorge Schirmoch, A. Dexheimer, Alberto Bins, Ernesto Fabler, Reinaldo Kraemer, Brack & Cia., Bins e Friederichs, todas as padarias de Porto Alegre, Companhia Telefônica Riograndense, Companhia de Fiação e Tecidos, Mendelscki e Irmão (fábrica de calçados), pintores Fernando Schlater, Ricardo Wagner, Wilhelm Schenck, Reinaldo Schmitt, Ramão de Souza, Alberton Irmãos, Francisco dos Santos Tavares, Empresa Contino, Frederico Zabel, Augusto Rodrigues, Adalberto Rabello, Bruno Besouski, João Thorel, Christian Stiver, Otto Filman e Francisco Molina".

⁸⁴ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 9 ago. 1917.

⁸⁵ ABREU E SILVA, Florêncio C. Retrospecto econômico e financeiro do Rio Grande do Sul 1822-1922. *Revista do Arquivo Público*, Porto Alegre, Globo, 8 dez. 1922. p.185

⁸⁶ A TERMINAÇÃO DA GREVE. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 10 ago. 1917. p.1.

⁸⁷ DO ESTADO. *Echos do Sul*, Rio Grande, 22 out. 1917. p.4.

⁸⁸ Há dificuldades em apurar se os números referidos pelo jornalista são verdadeiros, devido à inexistência dos relatórios da Viação Férrea neste período.

- ⁸⁹ SABÓIA, Eduardo. Viação Férrea; um pouco de estatística. *Echos do Sul*, Rio Grande, 19 ago. 1917.
- ⁹⁰ O BOLETIM dos grevistas; ao povo e ao comércio. *Echos do Sul*, Rio Grande, 23 out. 1917. p.1.
- ⁹¹ AOS BRASILEIROS de brio. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 24 out. 1917. p.2.
- ⁹² O ASPECTO da zona Comercial. *Echos do Sul*, Rio Grande, 24 out. 1917, p.2
- ⁹³ *Ibid.*, p.2.
- ⁹⁴ EFEITOS DA Greve. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 25 out. 1917.
- ⁹⁵ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 20 out. 1917: "Santa Maria, 20 (11h) [...] comissões de grevistas percorrem o comércio, coletando dinheiro para o sustento da greve. Têm sido subscritas quantias de 5\$, 10\$, e 20\$."
- ⁹⁶ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 19 out. 1917. p.4.
- ⁹⁷ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 20 out. 1917. p.4.
- ⁹⁸ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 22 out. 1917. p.1.
- ⁹⁹ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 22 out. 1917. p.4.
- ¹⁰⁰ ECHOS DO SUL, Rio Grande, 20 out. 1917: "Consta que o Dr. Astrogildo, em palestra, disse que a questão é grave e pensa que o papel das autoridades, deve ser respeitar a liberdade espiritual e manter a ordem material. Foi este o seu procedimento na passada greve e será o mesmo nesta.

A polícia ficará unicamente encarregada da manutenção da ordem" (p.1).

- ¹⁰¹ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 1.º nov. 1917. p.1.
- ¹⁰² CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 1.º nov. 1917: "Desde antes da guerra, quando a Companhia era ainda possível obter fundos na Europa, por empréstimo, ela pediu autorização ao governo para comprar material rodante, mas o seu pedido foi indeferido. Posteriormente, ela requereu ainda autorização para, por conta do seu capital, melhorar a linha, fazendo alastramento de pedra britada e construindo desvios entre certas estações, mas o governo igualmente indeferiu" (p.1).
- ¹⁰³ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 1.º nov. 1917. p.1.
- ¹⁰⁴ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 2 nov. 1917. p.1.
- ¹⁰⁵ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 4 nov. 1917. p.4.
- ¹⁰⁶ *Id.*, *ibid.*.
- ¹⁰⁷ "A organização do Partido Republicano do Rio Grande do Sul encontra suas raízes históricas na Convenção de 23 de fevereiro de 1882, que se reuniu em Porto Alegre, convocada pelo 'Club Republicano' que se constituiu naquela Capital." OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Os partidos políticos no Rio Grande do Sul; o período republicano*. Pelotas, Globo, 1930. p.17.
- ¹⁰⁸ "Muitas vezes tem sido analisado este documento, nem sempre com benevolência. Realmente, falta-lhe vibração e originalidade. Estende-se por longos parágrafos numa digressão fria contra o Império, e que não passa, afinal, de um sumário de críticas feitas no Parlamento e na Imprensa. As questões políticas, ou, mais exatamente, os erros e os vícios da prática do regime representativo são os seus supremos motivos [...] A Federação permanente anelo nacional, eis sua grande tese ou sua grande doutrina." BELLO, José Maria. *História da república*. 6.ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1972. p.16.
- ¹⁰⁹ Gaspar Silveira Murtins, filho de Carlos Silveira, nasceu em Bagé, a 5 de agosto de 1835. Depois de estudar em Pelotas e cursar o preparatório no Rio de Janeiro, iniciou seus estudos de Direito em Recife em 1852; no quarto ano transferiu-se para São Paulo, onde, em 1856, defendeu sua tese de doutoramento. Com Félix da Cunha, fundou em Porto Alegre uma ala do Partido Liberal. Em 1862 foi eleito Deputado à Assembléia Provincial, sendo convidado em 1865, pela morte de Félix da Cunha,

para chefiar o Partido Liberal no Rio Grande. Eleito deputado em 1872, conseguiu do Gabinete do Visconde do Rio Branco quatro grandes reivindicações do Rio Grande do Sul: a estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana, a Escola Militar, o Tribunal de Relação e a ajuda efetiva à imigração. Reeleito em 1877, obteve do governo a construção da ferrovia Rio Grande-Bagé, sendo nesta legislatura autor das leis do Alfandegamento das Mesas de Renda e da chamada "tarifa especial". Em 1878 foi Ministro da Fazenda do Gabinete Sinimbu, em 1880 assumiu uma cadeira de senador e, em 12 de julho de 1889, o governo da Província. Com a queda da monarquia, foi exilado para a França, retornando em fevereiro de 1892. FERREIRA DE SALLES, Junio. Reverenciando a memória do Cons. Gaspar Silveira Martins. *Correio do Povo*, Porto Alegre. 18. ago. 1968. p.20.

¹¹⁰ "A política da Província era dominada pelos dois grandes partidos, Conservador e Liberal, compreendendo este último duas alas: radicais e progressistas que, mais tarde se constituíram o Partido Liberal Histórico [...] Em pouco tempo, o Partido Liberal dominou completamente, conquistando uma situação que só veio a perder com a queda da monarquia. Isto não obstava a que muitos presidentes da Província fossem do Partido Conservador que, no âmbito nacional, formava quase sempre a maioria." FERREIRA FILHO, Arthur. *História geral do Rio Grande do Sul, 1503-1964*. 3.ed. Porto Alegre, Globo, 1965. p.112.

¹¹¹ "[...] Apesar das divergências pessoais, o pensamento do autor do 'Catecismo dos Industriais', teve uma influência considerável sobre o pensamento do autor do 'Catecismo Positivista'." PRELOT, Marcel. *As doutrinas políticas*. Lisboa, Presença - Martins Fontes, 1974. p.289.

¹¹² PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *História da filosofia*. 3.ed. São Paulo, Melhoramentos, s.d. p.378.

¹¹³ "O Positivismo afirmou-se nos principais países da Europa civilizada, conforme o espírito particular de cada povo, embora com uma certa uniformidade. A sua terra preferida será a Inglaterra, empirista e pragmatista por tradição, ainda que o positivismo tenha surgido antes, cronologicamente, na França. Na Alemanha apresenta-se com um caráter mais especulativo e, na Itália, mais prático." *Ibid.*, p.397.

¹¹⁴ "O Positivismo científico, porém, considerou a imaginação como uma concubina comprometedora, de quem urgia separar o homem; - e, apenas, se apossou dele, expulsou duramente a pobre e gentil imaginação, fechou o homem, num laboratório, a sós com a sua esposa clara e fria, a razão." QUEIROZ, Eça de. *Homens e idéias do século XIX*. Rio de Janeiro, Edições de Ouro, s.d. p.153.

¹¹⁵ PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *Op. cit.* nota 112, p.376.

¹¹⁶ PRELOT, Marcel. *Op. cit.*, nota 111, p.292.

¹¹⁷ PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *Op. cit.* nota 117, p.380.

¹¹⁸ FRANCO, Sérgio da Costa. *Júlio de Castilhos e sua época*. Porto Alegre, Globo, 1968. p.12.

¹¹⁹ "Benjamin Constant (1833-1891) foi um dos fundadores da Sociedade Positivista (1876). Matemático, professor, homem político de grande projeção cujo nome está ligado, para sempre, à proclamação da República em 1889, não escreveu nenhuma filosofia positivista e Teixeira Mendes diz que foi um 'positivista incompleto'. Benjamin Constant foi um positivista de ação e neste sentido contribuiu grandemente para a difusão do positivismo. Não tendo deixado obras escritas é muito difícil avaliar ou criticar a sua contribuição teórica à filosofia positivista brasileira." PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *Op. cit.* nota 112, p.473.

¹²⁰ BELLO, José Maria. *Op. cit.* nota 108, p.20.

¹²¹ O exército brasileiro que serviu na Guerra do Paraguai, pela forma como foi recrutado, foi de formação heterogênea. A luta no estrangeiro deu-lhe coesão interna e mostrou-lhe possibilidades de participar da vida política nacional.

¹²² "A Humanidade deve, portanto, ao catolicismo, preito de imortal gratidão; mas, atualmente, os seus dogmas 'estão exaustos e acham-se hoje em contradição com os depoimentos da ciência

sociológica". PEREIRA BARRETO, Luis Apud PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *Op. cit.* nota 112, p.475.

¹²³ CRUZ COSTA, João. *Contribuição à história das idéias no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1967. p.142.

¹²⁴ "Uma pequena porção de nossa elite intelectual foi positiva ortodoxa, os adeptos do Apostolado Positivista do Brasil, chefiados por Miguel Lemos (1854-1917) e por Raimundo Teixeira Mendes (1855-1927), mas a grande maioria dos positivistas aderiu apenas ao espírito cientificista da época. Foi essa maioria, representante do positivismo difuso, que predominou do último quartel do século XIX até a primeira década do nosso século." CRUZ COSTA, João. *O pensamento brasileiro sob o Império*. In: BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio (dir.). *O Brasil monárquico II: reações e transações*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1969. p.330.

¹²⁵ "Mendes foi o único homem em todo o mundo a aplicar o positivismo em todas as suas consequências. Até mesmo na sua vida, Mendes viveu intensamente o Positivismo, realizando plenamente o tipo ideal do homem sonhado por Comte." TORRES, João Camilo de Oliveira. *O positivismo no Brasil*. Petrópolis, s.ed., 1943. p.144.

¹²⁶ MENDES, Teixeira. Apud CRUZ COSTA, João. *Pequena história da república*. 2.ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1968. p.41.

¹²⁷ OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Op. cit.* nota 107, p.17-8.

¹²⁸ Venâncio Ayres - Paulista de nascimento, bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de São Paulo - (1868), logo após ter colado grau transferiu-se para o Rio Grande do Sul, abrindo banca de advogado em Cruz Alta e Santo Ângelo. Travando relações com a família Pinheiro Machado, dedicou-se com os filhos do velho Antônio Pinheiro Machado à propaganda republicana, com ardor e patriotismo. Em Cruz Alta, dirigiu por algum tempo o jornal "Descentralização", órgão de propaganda republicana. Casou com uma irmã do futuro senador da República, José G. Pinheiro Machado. Jornalista, vigoroso e experimentado, foi eleito diretor de "A Federação", criada por deliberação dos Congressos de 1882 e 1883. Exerceu o cargo por curto tempo (1.1.1884 a 16.5.1884), deixando-o por motivo de saúde. Faleceu em Santo Ângelo em outubro de 1885, com menos de 50 anos. SPALDING, Walter. *Propaganda e propagandistas republicanos no Rio Grande do Sul*. *Revista do Museu Júlio de Castilhos e Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Imprensa Oficial, (1), 1952. p.130.

¹²⁹ OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Op. cit.* nota 107, p.18.

¹³⁰ ROSA, Othelo. *Julio de Castilhos*; perfil biográfico e escritos políticos. Porto Alegre, Globo, 1930, p.10-1, 13.

¹³¹ A "Evolução" foi uma revista fundada em 15 de abril de 1879, em São Paulo.

¹³² A EVOLUÇÃO. Apud ROSA, Othelo. *Op. cit.* nota 130, p.33.

¹³³ ROSA, Othelo. *Op. cit.* nota 130, p.72-5.

¹³⁴ Sobre este assunto, são interessantes os editoriais de "A Federação" de 1886 a 1889 e também a obra de Othelo Rosa, já anteriormente citada.

¹³⁵ "Em julho de 1889, Silveira Martins fora nomeado governador do Rio Grande, mas em princípio de novembro, passara seu cargo ao vice-governador, a fim de reassumir sua cadeira no Senado. Quando do golpe de Deodoro, o tribuno estava retornando à Capital por via marítima. Durante a crise, o Primeiro Ministro (Visconde de Ouro Preto) recomendara ao Imperador que consentisse em que Silveira Martins formasse um novo gabinete, por ser o homem mais qualificado para resolver a situação. Dada a inimizade entre Deodoro e Silveira Martins, a sugestão, se adotada, teria fortalecido a resolução de Deodoro em derrubar o Império e o governo em exercício. De qualquer forma o Tribuno foi imediatamente detido no momento em que o seu navio atracou em Santa Catarina e enviado preso para o Rio. Um mês depois, suspeitando de que o gaúcho estava envolvido numa trama

de restauração do Império, Deodoro mandou-o para o exílio." LOVE, Joseph. *O regionalismo gaúcho*. São Paulo, Perspectiva, 1975. p.42.

¹³⁶ "Em discussão com Júlio de Castilhos na Constituinte Federal, disse Demétrio Ribeiro: 'Já era tempo de se ir descobrindo V.Ex. que (aponta para alguns dos senhores representantes que rodeiam Castilhos) capitancia este grupo ... (Os senhores Júlio de Castilhos, Abott e outros reclamam em voz alta e protestam que entre eles não há capitães, não há chefes)'" Atas da Assembléia Constituinte. Apud. FRANCO, Sérgio Costa. *Op. cit.* nota 12, p.94.

¹³⁷ A palavra ortodoxo aqui não significa seguidores do Apostolado, como eram geralmente classificados os positivistas, mas simplesmente, doutrinário em termos ideológicos.

¹³⁸ FRANCO, Sérgio da Costa. *Op. cit.* nota 118, p.89.

¹³⁹ "Vencida a etapa dos trabalhos preliminares, para aprovação do regimento interno e eleição da mesa diretora, o Congresso Constituinte passou à escolha da comissão, encarregada de dar parecer ao projeto que lhe enviara o Governo como base de deliberação. A representação de cada Estado elegeu um mandatário para este órgão que ficou conhecido como 'Comissão dos 21.'" *Ibid.*, p.89.

¹⁴⁰ "O projeto do Governo procurava guardar, dentro dos princípios federativos, o sentido nacional. Conquanto, ampla autonomia fosse concedida às Províncias, os grandes poderes soberanos pertencem à União. Cabiam-lhe as melhores fontes de renda pública; preponderava seu interesse nas matérias de competência cumulativa, podia mobilizar as forças policiais dos Estados." BELLO, José Maria. *Op. cit.* nota 108, p.73.

¹⁴¹ FRANCO, Sérgio da Costa. *Op. cit.* nota 118, p.98.

¹⁴² RUSSOMANO, Victor. *História constitucional do Rio Grande do Sul*; esboço 1835-1930. Pelotas, Globo, 1932. p.227-8.

¹⁴³ *Ibid.*, p.233.

¹⁴⁴ "[...] eu estava em desacordo com o seu procedimento e a sua doutrina; com o seu procedimento, desde a eleição, a que se impôs o general Deodoro e que deu em resultado a situação insustentável, puramente artificial, exclusivamente oficial, que se criou no Rio Grande; com a sua doutrina, desde que tive conhecimento da extravagante mistura de positivismo e demagogia contida no projeto da Constituição para este Estado, projeto de cuja redação eu também fora oficialmente encarregado, mas que foi exclusivamente composto pelo Dr. Castilhos, sem a minha colaboração, sem minha assinatura, sem a minha responsabilidade." ASSIS BRASIL, J.F. *Ditadura, parlamentarismo, democracia*. Porto Alegre, Globo, 1908. p.64.

¹⁴⁵ CONSTITUIÇÃO riograndense de 14 de julho de 1891. Apud. CUNHA, Lassance. *O Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908. p.281.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p.282.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p.289.

¹⁴⁸ *Ibid.*, p.295.

¹⁴⁹ O Título III trata da organização municipal.

¹⁵⁰ CONSTITUIÇÃO rio-grandense de 14 de julho de 1891. Apud. CUNHA, Lassance. *Op. cit.* nota 145, p.301-2.

¹⁵¹ AZEVEDO, A. Fay. Os partidos políticos no Rio Grande do Sul: dois pontos de vista. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, Belo Horizonte, Universidade de Minas Gerais, 1 (2), jul. 1957. p.81.

¹⁵² É célebre no Rio Grande do Sul a frase de Gaspar Silveira Martins sobre a associação de federalistas e republicanos: "Idéias não são metais que se fundem".

¹⁵³ FRANCO, Sérgio da Costa. *Op. cit.* nota 118, p.134.

¹⁵⁴ A Brigada Militar derivou da antiga Guarda Civil e foi montada pelos republicanos a partir de 1892.

¹⁵⁵ LOVE, Joseph. *Op. cit.* nota 135, p.63.

¹⁵⁶ CRUZ COSTA, João. *Op. cit.* nota 126, p.77.

¹⁵⁷ Borges de Medeiros recebeu o governo do Estado em 1898 e a liderança partidária a partir de 1903, por morte de Julio de Castilhos. Professando o Positivismo como doutrina política e social governou até 1907 quando terminado seu mandato assumiu o governo seu correligionário Dr. Carlos Barbosa Gonçalves. Reeleito em 1913 governou até fins de 1914, quando, por motivos de saúde, licenciou-se deixando em seu lugar o General Salvador Ayres Pinheiro Machado até 1917. Reassumindo neste ano, governou até 1927, quando foi sucedido por Getúlio Vargas. FONTOURA, João das Neves da. *Borges de Medeiros e seu tempo*; memórias. Porto Alegre, Globo, 1958.

¹⁵⁸ Ver, por exemplo, em "A Federação" de 4 de novembro de 1887, o escrito denominado 'Augusto Comte'.

¹⁵⁹ PROGRAMA do Partido Republicano Histórico do Rio Grande do Sul. *Apud* OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Op. cit.* nota 107, p.48-9.

¹⁶⁰ PORTO, Jorge. *Contribuição ao estudo das vias de comunicação no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Escola Engenharia UFRGS, 1951. p.167.

¹⁶¹ CIMON, Camilo. Cem anos de ferrovia gaúcha. *Folha da Tarde*. Porto Alegre, 1974.

¹⁶² Mensagem à Assemblêia de Representantes feita por Julio de Castilhos em 1897.

¹⁶³ Referências sobre o Rio Grande do Sul retiradas das informações dos cônsules britânicos enviados a Londres. Denominação oficial dessa fonte: PARLIAMENTARY COMMAND PAPERS, London, vol. LXXIII, 1880, informe do Cônsul Mr. Gollan correspondente em 1897, p.513, 515 e 519.

¹⁶⁴ PARLIAMENTARY COMMAND PAPERS REPORTS, London, vol. LXXI, 1870-1879, Informe do Cônsul Mr. Gollan Correspondente em 1878, p.372.

¹⁶⁵ Algumas observações em língua espanhola foram feitas pelo prof. Dr. R.F. Abadie-Aicardi, da Faculdade de Humanidades e Ciências de Montevideu, que também remeteu todo o material relativo à correspondência dos cônsules ingleses no Brasil.

¹⁶⁶ PARLIAMENTARY COMMAND PAPERS REPORTS, London, vol. LXXXIII, 1887, informe de cônsul Bennet correspondente em 1885. p.216.

¹⁶⁷ TARIFA Aduaneira. *A Federação*. Porto Alegre, 3 fev. 1890: "Rio, 1.º de fevereiro - O crime de contrabando foi equiparado ao de moeda falsa, em relação à penalidade, devendo aos contrabandistas ser instaurado processo criminal e administrativo.

Foi decretada a organização de uma polícia aduaneira especial para operar na fronteira desse Estado.

Será nomeado um delegado do Ministro da Fazenda neste Estado.

Foram abolidos os impostos de exportação até agora cobrados nesse Estado. As taxas de armazenagem foram reduzidas a insignificantes proporções.

Está decretada a elevação gradual da tarifa especial, até completa equiparação à tarifa aduaneira geral.

Seguirá com destino a essa capital, no vapor 3, o Dr. Ramiro Barcellos."

¹⁶⁸ TARIFA Aduaneira. *A Federação*, Porto Alegre, 4 fev. 1890.

¹⁶⁹ OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Op. cit.* nota 107, p.37.

¹⁷⁰ Ver "Administração e atuação econômico-social da Compagnie", p. 169-80.

¹⁷¹ Operavam no Rio Grande do Sul as seguintes companhias estrangeiras concessionárias de estradas de ferro: Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway, responsável pela estrada de Rio Grande a Bagé; a Rio Grande do Sul Railway Company Limited, responsável pelo ramal de Cacequi a Uruguaiana; a Brazil Great Southern, responsável pelo ramal de Quaraí a Itaqui e a Compagnie Secondaire de Chemins de Fer, responsável pelo ramal de Santa Maria ao Uruguai. Dados extraídos de PESSOA JÚNIOR. *Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, s.ed., 1886 e ANUÁRIO do Rio Grande do Sul, 1906, p.268.

¹⁷² Ver "Atuação geográfica da Compagnie", p. 167-9.

¹⁷³ MENSAGEM à Assembléia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul, 20 set. 1907.

¹⁷⁴ SILVA, Elmar J.M. *O papel das exportações no desenvolvimento do Rio Grande do Sul, 1890-1910*. São Paulo, 1977, p.92.

¹⁷⁵ MENSAGEM à Assembléia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul, 20 set. 1905.

¹⁷⁶ TELEGRAMAS. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 26 ago. 1905 p.1: "Rio, 25 - As cotações das ações das estradas de ferro do Rio Grande subiram em Londres, sete pontos, durante as três últimas semanas".

¹⁷⁷ Júlio de Castilhos falecera em 1903 e, a partir de então, a chefia do Partido Republicano Riograndense passara às mãos de Borges de Medeiros, também presidente do Estado.

¹⁷⁸ BASES Primordiais do Partido Republicano Riograndense. Apud OSÓRIO, Joaquim L. Op. cit. nota 107, p.19-23.

¹⁷⁹ CONSTITUIÇÃO de 14 de julho de 1891. Apud CUNHA, Lassance. Op. cit. nota 145, p.302.

¹⁸⁰ *Ibid.*, p.287.

¹⁸¹ A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 28 jul. 1910 p.1.

¹⁸² A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 10 ago. 1910, p.1: "Houve tão pouco cuidado na confecção do contrato na parte referida às tarifas, que o governo federal nem sequer acautelou-se quanto aos seus próprios interesses. É curial nos contratos dessa natureza incluir uma cláusula concedendo favores especiais aos transportes feitos por conta do governo. Pois na Viação esta cláusula não existe; o governo paga o mesmo frete que qualquer outro particular."

¹⁸³ A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 28 jul. 1910, p.1.

¹⁸⁴ A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 28 jul. 1910, p.1.

¹⁸⁵ Sobre a matéria, verificar editoriais de *A Federação* de 1.º, 2, 3, 4 e 5 de agosto de 1910.

¹⁸⁶ A NOSSA viação. *A Federação*, Porto Alegre, 3 ago. 1910.

¹⁸⁷ "Com a revisão dos contratos houve uma melhora na Viação Férrea, que com o aumento do tráfego pode com os lucros aumentar o material rodante e renovar a via permanente." - Relatório da Viação Férrea do ano de 1911, apresentado ao Secretário de Obras Públicas.

¹⁸⁸ A NOSSA Viação. *A Federação*, Porto Alegre, 10 ago. 1910, p.1: "O frete é tão absurdo, que os tropeiros preferem trazer o gado pelas estradas de rodagem, pagando pastagens em poteiros, arriscando a perda dos animais, a descer pelos trens da Viação."

¹⁸⁹ CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 19 jan. 1916. p.8: "[...] Os pontos sobre os quais o Presidente de Minas e o Deputado Antonio Carlos consideraram admissível a revisão, respeitado sempre o critério da oportunidade são os seguintes:

- 1.º Forma de eleição do Presidente da República.
- 2.º Dívidas estaduais externas.
- 3.º Discriminação das rendas.
- 4.º Definição mais clara e precisa dos casos de intervenção dos Estados.
- 5.º Unificação do processo civil, comercial e criminal.

6.^o Normalização do funcionamento do Congresso, abolidas as prorrogações numeradas

7.^o Difusão do ensino primário nos Estados pela União."

190 Ver "O caso brasileiro", p.163-7.

191 ACIDENTES. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 15 jan. 1916: "Precipitou-se de um aterro. - Quinta-feira última, vinha de Caxias para São João de Montenegro uma locomotiva da Viação Férrea conduzida pelo maquinista Alfredo Miguel. Ao se aproximar de Montenegro, a locomotiva ao fazer uma curva descarrilhou, despencando-se de um aterro de mais de cinco metros de altura [...]"

192 Ver "Administração e atuação econômico-social da Compagnie", p.169-80.

193 MENSAGEM à Assembléia dos representantes do Estado do Rio Grande do Sul, 20 set. 1917.

194 Ver Carta de Cartwright aos operários, p.186-7.

195 TELEGRAMA. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 6 ago. 1917.

196 CONSTITUIÇÃO do Estado do Rio Grande do Sul. Apud CUNHA, Lassance. *Op. cit.* nota 145, p.281.

197 Estas acusações eram provenientes do contrato de redução de tarifas de 1911.

198 ROCHA, Geraldo. Memorial enviado ao Presidente do Estado, Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 4 nov. 1917. p.1.

199 REUNIÃO dos comerciantes. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 4 nov. 1917. p.14.

200 TELEGRAMA enviado à Associação Comercial de Cruz Alta, em 2 de novembro de 1917. *Arquivo da Associação Comercial de Porto Alegre*.

201 O Partido Federalista resolvera abster-se das eleições, e Borges de Medeiros foi candidato único.

202 As "mercadorias" aqui significam aquelas estipuladas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul: madeira, ferragens e fazendas.

203 CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 20 nov. 1917.

204 DIVERSAS. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 18 nov. 1917: "A administração superior da Compagnie Auxiliaire resolveu que a partir de 1.^o de dezembro corrente os salários mensais e as diárias do pessoal operário da Viação Férrea terão aumentos de 15% até 100% e 10% sobre o excedente, até menos de 400% mensais [...]"

205 CORREIO DO POVO, Porto Alegre, 6 nov. 1917: "Plenamente satisfeitos solução dada por V.Exa. nossa causa, agradecemos de coração esforços V.Exa. hipotecando-vos nossos mais sinceros sentimentos de solidariedade. Ass.: União Operária."

206 "Os postos mais importantes para os partidos políticos estaduais eram os Ministérios da Fazenda, Viação e Justiça. [...] O Ministério da Fazenda controlava a política financeira e assim tinha enorme influência no que se referia a taxas de câmbio e política cafeeira. O Ministério da Viação, encarregado da construção de estradas, vias férreas e linhas telegráficas, tinha poder de ajudar ou impedir o crescimento econômico de um Estado." LOVE, Joseph. *Op. cit.* nota 135, p.129.

207 "Às 13 horas procurei no escritório da Cia. Francesa do Porto de Rio Grande o Dr. Edmundo Fromagé, diretor da Companhia, a quem entreguei uma carta do Dr. Borges de Medeiros. Conversei com o Dr. Fromagé sobre o fim da minha viagem e ele apresentou-me ao Dr. Antonio Pradel, subdiretor da Companhia, que encarregou-se de mostrar-me as máquinas e mais o material que o governo do Estado pretende adquirir da Cia. Com o Dr. Pradel visitei o novo porto e armazéns, guindastes e usina elétrica da Cia. do Porto. Examinei locomotivas que o governo do Estado pretende adquirir e que são duas de 16,5 toneladas e uma de 11 toneladas, estão ainda bem conservadas. Examinei também um rolo compressor a vapor, os vagões plataforma, vagonetes, trolis, e trilhos Decoville e diversas máquinas para oficina [...]" Estas informações constam dos Diários do Dr. Frederico Dahne, de 30 de agosto de 1917.

²⁰⁸ Na estatística do desenvolvimento fabril apresentada pela Revista do Arquivo Público de 1922 temos os seguintes dados:

| Ano | N.º de fábricas | Capital investido | Valor da produção | N.º de operários |
|------|-----------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 1915 | 2.782 | 101.586.250\$ | 220.551.100\$ | 29.617 |
| 1916 | 9.447 | 119.801.790\$ | 265.963.152\$ | 38.488 |
| 1917 | 11.787 | 142.792.000\$ | 371.707.000\$ | 52.444 |
| 1918 | 12.770 | 155.566.000\$ | 399.718.000\$ | 59.680 |

²⁰⁹ LOVE, Joseph. *Op. cit.* nota 135, p.146.

²¹⁰ Em 1918, Wenceslau Braz foi sucedido por Rodrigues Alves que, docente, passou o governo a seu Vice-Presidente, Delfim Moreira. Em julho de 1919, Epitácio Pessoa assumiu o poder como novo Presidente eleito.

²¹¹ Correspondência constante do Arquivo da Associação Comercial de Porto Alegre, datada de 8 de agosto de 1918.

²¹² *Id.*, datada de 13 de dezembro de 1918.

²¹³ PEREIRA DA SILVA, Clodomiro. As tarifas da Viação Férrea. In. RELATÓRIO das Obras Públicas. São Paulo, 7 jun. 1918. *Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*.

²¹⁴ A CIE, Auxiliaire. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 21 set. 1919, p.5.

²¹⁵ A CRISE de transportes. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 3 out. 1919, p.4.

²¹⁶ CORREIO DO POVO. Porto Alegre, 9 out. 1919, p.4: "Sabemos que dos 100 vagões adquiridos pelos Srs. João Correa & Filhos, 50 serão cedidos à Viação Férrea, enquanto esta não receber todo o material que já encomendou."

²¹⁷ ARQUIVO da Associação Comercial de Porto Alegre, 8 dez. 1919.

²¹⁸ "Em face da situação exposta, que será melhor esclarecida em todos seus aspectos e detalhes pelo deputado federal Augusto Pestana, a quem incumbi de submeter ao exame do Governo Federal todos os documentos comprobatórios, impõe-se uma única medida expedita, justa e necessária, que vem a ser a prevista na cláusula X do contrato aprovado pelo decreto n.º 5.548 de 6 de junho de 1905, pela qual o governo federal poderá ocupar temporariamente no todo ou em parte a rede da viação férrea, indenizando a companhia arrendatária.

Por esse meio, se conseguirá o restabelecimento do tráfego, pela confiança que o governo federal infunde a todo o pessoal empregado na viação férrea e será possível uma investigação completa e irrecusável sobre o estado de todas as linhas, suas deficiências e necessidades, quer quanto ao material, quer quanto ao pessoal.

Essa investigação serviria também de preliminar e fundamento a uma resolução definitiva, que não poderá deixar de ser outra senão a rescisão judicial ou extra-judicial do arrendamento da rede ferroviária ou a novação do contrato com a Compagnie Auxiliaire para o fim de a compeli-lo ao cumprimento, em prazo razoável de suas obrigações atuais e outras que já agora se faz imprescindível estipular claramente.

Eis o que de pronto e sucintamente me cumpre, por vosso alto intermédio, submeter à patriótica e suprema decisão do Sr. Presidente da República. Saudações afetuosas — Borges de Medeiros." BORGES DE MEDEIROS, Telegrama ao Ministro da Justiça (nov. 1917). *Apud Relatório da Secretaria das Obras Públicas*. Porto Alegre, 6 ago. 1920.

²¹⁹ OS TRANSPORTES e a escassez de numerário. *Revista Comercial do Brasil*. Rio de Janeiro, 1919-1920.

²²⁰ "O produtor, naturalmente, é que nada tem com a imprevidência nem com a incapacidade dos nossos legisladores e governantes, sobretudo porque, em última análise é sobre ele que pesam todos os

ônus dos graves erros administrativos que impunemente se praticam em nosso país." A CRISE dos transportes no Rio Grande do Sul. *Revista de Indústria e Comércio*, Rio de Janeiro, (46), jun. 1920.

²²¹ RELATÓRIO da Intendência de Caxias do Sul, 21 fev. 1920.

²²² A CRISE dos transportes. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 7 fev. 1920. p.2.

²²³ REUNIÃO dos comerciantes. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n7 mar. 1920. "O Dr. Borges de Medeiros atendeu, no modo anunciado pela 'A. Federação', à Delegação das Associações Comerciais de todas as cidades riograndenses, que em desespero de causa a ele se dirigiram solicitando que evitasse o terceiro aumento de tarifas em curto espaço, numa estrada que tão possivelmente atendia às necessidades da rica zona por ela percorrida".

²²⁴ PEREIRA, Otacílio. Elevação das tarifas. *A Federação*, Porto Alegre, 2 jun. 1920.

²²⁵ A FEDERAÇÃO, Porto Alegre, 5 mar. 1920.

²²⁶ MENSAGEM à Assembléia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1920.

²²⁷ DECRETO n.º 14.222, de 18 de junho de 1920. In: *Relatório do Ministério das Obras Públicas*, 1920.

²²⁸ TERMO de acordo de 12 de julho de 1920. In: *Relatório do Ministério das Obras Públicas*, 1920.

²²⁹ "Esse grande empreendimento compreende, pela ordem de sua execução, três fases bem distintas: a transferência ao Estado dos serviços e das obras do porto e barra do Rio Grande, a construção do porto de Porto Alegre e a encampação da rede ferroviária federal." ALMEIDA, J. Pio de. *Borges de Medeiros*. Porto Alegre, Julio Dias Allgud, 1928, p.122.

²³⁰ FONTOURA, J. Neves da. *Op. cit.* nota 157, p.190.

VII BIBLIOGRAFIA

Obras

Fundamentação teórica:

1. AMARAL LAPA, José Roberto do. *A História em questão: historiografia brasileira contemporânea*. Petrópolis, Vozes, 1976.
2. GOLDMAN, Lucien. *Ciências humanas e filosofia*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1972.
3. PELLETIER, A. & GOBLOT, J.J. *Materialismo histórico e história das civilizações*. Lisboa, Estampa Ed., 1970.
4. SALVADOR, Angelo Domingos. *Métodos e técnicas de pesquisas bibliográficas*. 5.ed. Porto Alegre, Sulina, 1976.
5. SEVERINO, Antônio Joaquim. *Metodologia do trabalho científico: diretrizes para o trabalho didático-científico na universidade*. 2.ed. São Paulo, Cortez & Moraes, 1976.
6. VERA, Asti. *Metodologia da pesquisa científica*. Porto Alegre, Globo, 1976.

Caráter geral:

7. ALLEN, H.C. *História dos Estados Unidos da América*. Rio de Janeiro, Forense, 1968.
8. BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, dois séculos de história. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1973.
9. BANDEIRA, Moniz; MELLO, Clóvis; ANDRADE, A.T. *O ano vermelho*, a revolução russa e seus reflexos no Brasil. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1967.
10. BARRÁN, José Pedro. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco 1838-1875*. Montevideo, Ed. de la Banda Oriental, 1974. (Col. Historia Uruguay, 4.)
11. BARRÁN, José Pedro & NAHUN, B. *História rural del Uruguay moderno 1886-1894*. Montevideo, Ed. de la Banda Oriental, 1968.
12. BELLO, José Maria. *História da República*. 6.ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1972.
13. CALÓGERAS, Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1967. (Col. Brasileira, 42.)
14. CARONE, Edgar. *A República Velha*; instituições e classes sociais. 3.ed. São Paulo, DIFEL, 1975. (Col. Corpo e Alma do Brasil)
15. —. *A República Velha*; evolução política. 3.ed. São Paulo, DIFEL, 1975 (Col. Corpo e Alma do Brasil)
16. —. *O pensamento industrial no Brasil 1880-1945*. Rio de Janeiro, DIFEL, 1977.
17. CARRION JUNIOR, Francisco Machado. *O modelo brasileiro*: impasses e alternativas. Porto Alegre, Zeta, 1975.
18. CASTRO NUNES, José. *As constituições estaduais do Brasil*. Rio de Janeiro, Leite Ribeiro, 1922.
19. CLOUGH & MOODIE. *História econômica de Europa*. Buenos Aires, Paidós, 1968.
20. AFONSO. *Questões econômicas*. Rio de Janeiro, s.ed., 1918.
21. COSTA, Emilia Viotti da. *Da monarquia à república*. São Paulo, Grijalbo, 1977.
22. CRUZ COSTA, João. *Pequena história da república*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1968.
23. DANTAS, San Thiago. *Dois momentos de Rui*. Rio de Janeiro, s.ed., 1951.
24. DIAS, Everardo. *História das lutas sociais no Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1977.
25. DONGHI, Halperin. *História da América Latina*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.
26. DOZER, Donald Marquand. *América Latina*: uma perspectiva histórica. Porto Alegre, Globo/USP, 1966.
27. FAORO, Raimundo. *Os donos do poder*; formação do patronato político brasileiro. 2.ed. Porto Alegre, Globo/USP, 1975, v.2.
28. FLEIUSS, Max. *História administrativa do Brasil*. 2.ed. São Paulo, Melhoramentos, 1925.
29. GROUSSET, R. & LÉONARD, E.G. (dirs.) *Histoire Universelle 3*: de la réforme à nos jours. Paris, Gallimard, 1958. (Encyclopédie de la Pléiade, 6.)
30. HOLANDA, Sérgio Buarque (dir.). *O Brasil monárquico II*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1969. 2v. (Col. História Geral da Civilização Brasileira.)
31. LIMA, Heitor Ferreira. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1970. (Col. Brasileira, 347.)
32. LUZ, Nícea Villela. *A luta pela industrialização no Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1973.
33. MENDES JÚNIOR, Antônio; RONCARI, Luiz; MARANHÃO, Ricardo. *Império*. São Paulo, Brasiliense, 1977. (Col. Brasil História, 2.)
34. NERÉ, Jacques. *História contemporânea*. São Paulo, DIFEL, 1975.

35. —. *La Guerre de Sécession*. 3.ed. Paris, Presse Universitaires de France, 1970.
36. PADOVANI, H. & CASTAGNOLA, L. *História da filosofia*. 3.ed. São Paulo, Melhoramentos, s.d.
37. PESSOA, Reynaldo Carneiro. *A idéia republicana no Brasil através dos documentos*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1973.
38. PIRENNE, Jacques-Henri. *Panorama da história universal*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, USP, 1973.
39. PRELOT, Marcel. *As doutrinas políticas*. Lisboa, Santos, Presença, Martins Fontes, 1974.
40. QUEIROZ, Eça. *Homens e idéias do século XIX*. Rio de Janeiro, Edições de Ouro, 1969.
41. RODRIGUES, José Albertico. *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*. São Paulo, DIFEL, 1968 (Col. Corpo e Alma do Brasil)
42. SILVA, Hélio. *O poder civil 1895-1910*. Rio de Janeiro, Ed. Três, 1975.
43. SODRÉ, Nelson Werneck. *Brasil, radiografia de um modelo*. Petrópolis, Vozes, 1975.
44. —. *Formação histórica do Brasil*. 5.ed. São Paulo, Brasiliense, 1968.
45. —. *História da burguesia brasileira*. 3.ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1976.
46. TORRES, Alberto. *O problema nacional brasileiro; introdução a um programa de organização nacional*. 3.ed. São Paulo, s.ed., 1938.
47. TORRES, João Camilo de Oliveira. *Interpretação da realidade brasileira*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1966. (Col. Documentos Brasileiros)
48. VITA, Luis Washington. *Panorama da filosofia do Brasil*. Porto Alegre, Globo, 1969. (Série Universitária).

Caráter específico:

49. ALMEIDA, J. Pio de. *Borges de Medeiros*. Porto Alegre, Julio Dias Allgud, 1928.
50. AMARAL, Áttila do. *Primórdios do desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, s.ed., 1969.
51. —. *Notas para a história das ferrovias riograndenses*. Porto Alegre, Globo, 1942.
52. ASSIS BRASIL, J.F. de. *Ditadura, parlamentarismo, democracia*. Porto Alegre, Globo, 1908.
53. AS TARIFAS da Viação Férrea; artigos e editoriais de "A Federação". Porto Alegre, 1921.
54. BAARSCH, Marius. *Estrutura e desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Sulina, s.d.
55. BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sulriograndense*. Rio de Janeiro, Ministério de Educação e Cultura, Conselho Federal de Cultura, 1976.
56. BATISTA PEREIRA, Antonio. *Pela redenção de Rio Grande do Sul*. São Paulo, Acadêmica, 1923.
57. —. *Rui Barbosa e o Rio Grande do Sul*. São Paulo, Monteiro Lobato, 1923.
58. CALDAS, Fernando. *O orçamento riograndense*. Porto Alegre, Globo, 1920.
59. CORTES, Carlos E. & KORNWETBEL, Richard. *Bibliografia da história do Rio Grande do Sul: período republicano*. Porto Alegre, Faculdade de Filosofia, 1967.
60. CRUZ COSTA, João. *Contribuição à história das idéias no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1967.
61. —. *O positivismo no Brasil*. Petrópolis, s.ed., 1943.
62. CUNHA, Ernesto Lassance. *O Rio Grande do Sul: contribuição para o estudo de suas condições econômicas*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional 1908.

63. DIDONET, Zilah C. *O positivismo e a constituição rio-grandense de 14 de julho de 1891*. Santa Maria, Imprensa Universitária, 1977.
64. DOMINGUES, Hercílio. *Nota sobre a evolução econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, s.ed., 1929.
65. ESCOBAR, Wenceslau. *A pacificação do Rio Grande do Sul pela intervenção*. Porto Alegre, Globo, 1904.
66. FAUSTO, Boris (Coord.). *O Brasil republicano III; estrutura de poder e economia (1889-1930)*. São Paulo, DIFEL, 1975. (Col. História Geral da Civilização Brasileira, 8).
67. FERREIRA FILHO, Arthur. *História geral do Rio Grande do Sul 1503-1964*. 3.ed. Porto Alegre, Globo, 1965.
68. FONTOURA, João Neves da. *Memórias*. Borges de Medeiros e seu tempo. Porto Alegre, Globo, 1958, v.1.
69. FRANCO, Sérgio da Costa. *Júlio de Castilhos e sua época*. Porto Alegre, Globo, 1967.
70. GUIA geral das estradas de ferro e empresas de transportes a ela articuladas. Porto Alegre, UFRGS, 1974.
71. LIMA, Ivan Lins. *História do positivismo no Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1967.
72. LIMEIRA TEJO. *A indústria riograndense em função da economia nacional*. Porto Alegre, Globo, s.d.
73. LOVE, Joseph. *O regionalismo gaúcho*. São Paulo, Perspectiva, 1975.
74. MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia*. Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1942.
75. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Planos de Viação; evolução histórica (1808-1973)*. Rio de Janeiro, 1974.
76. MONTE ARRAES, R. de. *O Rio Grande do Sul e as suas instituições governamentais*. 2.ed. Rio de Janeiro, Tip. Anuário do Brasil, s.d.
77. OSÓRIO, Joaquim Luiz. *Partidos políticos no Rio Grande do Sul; período republicano*. Pelotas, Globo, 1930.
78. PAIM, Antonio. *História das idéias filosóficas no Brasil*. 2.ed. São Paulo, Grijalbo, s.d.
79. PEREIRA, Octacílio. *Autonomia administrativa das estradas de ferro do Brasil*. Porto Alegre, Gundlach, 1937.
80. PESSOA JUNIOR. *Estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, s.ed., 1886.
81. PORTO, Jorge. *Contribuição ao estudo das vias de comunicação no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1951.
81. PICANÇO, Francisco. *Viação Férrea do Brasil*. Rio de Janeiro, s.ed., 1884.
82. ROSA, Othelo. *Júlio de Castilhos*. Porto Alegre, Globo, 1930.
83. RUSSOMANO, Victor. *História constitucional do Rio Grande do Sul; esboço 1835-1930*. Pelotas, Globo, 1932.
84. SILVA, Elmar Jonas Monique. *O papel das exportações no desenvolvimento do Rio Grande do Sul, 1890-1910*. São Paulo, 1977. [Dissertação de Mestrado – texto mimeografado.]

Anais – Discursos – Mensagens:

1. ANAIS da Assembléia de Representantes do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1916 a 1922.
2. ANAIS da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1923.
3. DISCURSOS pronunciados na Assembléia de Representantes do Rio Grande do Sul, pelos Drs. Washington Luis e Borges de Medeiros. Porto Alegre, Gráfica A Federação, 1922.

4. A SITUAÇÃO financeira do Brasil 1914-1918. Discurso pronunciado na Câmara de Deputados do Distrito Federal, por Vicente Piragibe.
5. VIAÇÃO Férrea do Rio Grande do Sul. Discurso pronunciado na reunião do secretariado do governo do Estado, pelo Eng. Homero Dias, em 5 de maio de 1950.
6. MENSAGEM à Assembléia de Representantes do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Dr. Júlio de Castilhos, em 1897.
7. MENSAGENS à Assembléia de Representantes do Estado do Rio Grande do Sul, pelo presidente Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, 1905, 1908, 1913, 1914, 1915, 1917, 1918, 1920.
8. MENSAGENS presidenciais. Rio de Janeiro, 1891 a 1910.

Anuários - Almanques:

1. ALMANACH do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1905, 1906, 1907, 1908, 1912, 1913, 1914, 1915, 1917.
2. ANUÁRIO do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1905 a 1917.
3. AZAMBUJA, Graciano A. de (org.). *Anuário do Estado do Rio Grande do Sul para o ano de 1908*. Porto Alegre, Krahe, 1907.
4. TIMM, Octacílio B. & GONZALEZ, Eugênio (dirs.). *Álbun ilustrado do Partido Republicano Castilhistas*. Porto Alegre, Selbach, 1934.

Correspondência:

1. ARQUIVO A.O. Monteiro. Biblioteca de Rio Grande.
2. ARQUIVO Arthur Montenegro, Biblioteca de Rio Grande.
3. ARQUIVO da Associação Comercial de Porto Alegre, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920.
4. ARQUIVO Histórico do Rio Grande do Sul: Consulado da Bélgica, 1898, 1912, 1913.
5. PARLIAMENTARY Command Papers Reports. London 1870-9, v. XXI; 1880, v. LXXIII; 1885, v. LXXXIII.
6. TELEGRAMAS, Correspondência pertencente a Frederico Dahne sobre a estrada de ferro Alfredo Chaves - Carlos Barboza.

Jornais:

1. A FEDERAÇÃO. Porto Alegre, 1890, 1896, 1905, 1910, 1911, 1914 a 1920.
2. COLEÇÃO AGOSTINHO LOURENÇO. Biblioteca de Rio Grande. 1884 a 1900.
3. CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro, 7 mar. 1920.
4. CORREIO DO POVO. Porto Alegre, 1905, 1916 a 1920, 1974.
5. ECHOS DO SUL. Rio Grande, 1905 a 1920.
6. DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. Rio de Janeiro, 1919.
7. DIÁRIO DA TARDE. São Gabriel, 7 jan. 1916.
8. EL SIGLO. Montevideo, 16 nov. 1884.
9. FOLHA DA TARDE. Porto Alegre, 1974.
10. LA RAZÓN. Montevideo, 7 abr. 1888 e 2 jun. 1888.
11. O ECONOMISTA BRASILEIRO. Rio de Janeiro, Câmara do Comércio, 1912 a 1914.

Regulamentos – Decretos – Leis:

1. ALGUNS decretos e regulamentos que interessam à Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Globo, 1923.
2. LEIS, Decretos e Atos do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, A. Federação, 1920.
3. REPERTÓRIO da Legislação Riograndense 1889. Porto Alegre, Odeimar Rohrig, 1920.
4. VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. *Circulares expedidas pela terceira divisão*. Santa Maria, 1921.
5. _____. *Concessão e justificativa para a construção da estrada de ferro Rio Pardo – Candelária*. Porto Alegre, 1911.
6. _____. *Horários de trens passageiros e cargas*. Santa Maria, Litografia da Locomoção, 1919.
7. _____. *Instruções regulamentares*. Porto Alegre, Globo, 1922.
8. _____. *Lei que regulamenta as obrigações resultantes dos acidentes no trabalho*. Decreto n.º 3724 de 15 de janeiro de 1919. Porto Alegre, Globo, 1919.
9. _____. *Regulamento para concessão de desvios 1920-1922*. Santa Maria.
10. _____. *Regulamento para o serviço da Via Permanente*. Porto Alegre, 1919.
11. _____. *Tarifas móveis, mercadorias, animais na estrada Rio Grande – Bagé 17* (Aprovadas pelos decretos n.º 3087 de 7 de novembro de 1898 e n.º 4086 de 15 de julho de 1901).

Relatórios:

1. EXTRATO do relatório para os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas às Colônias de São Lourenço ano Estado do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro, 1891.
2. MINUTAS das Obras Públicas do Rio Grande do Sul, 1917, 1920, 1921, 1922.
3. MURTINHO, Joaquim. *Relatório do Ministério da Viação 1896-1897*. Rio de Janeiro.
4. O PROBLEMA ferroviário. In: *Relatório do Ministério da Viação*. Rio de Janeiro, 1.º jul. 1920.
5. RELATÓRIO da Associação Comercial de Rio Grande – 1894. (manuscrito)
6. RELATÓRIO do Dr. Borges de Medeiros ao Secretário da Fazenda. 1921.
7. RELATÓRIO da Intendência de Caxias. 21 fev. 1920.
8. RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Rio de Janeiro, 1920.
9. RELATÓRIOS – Avulsos:
10. FONTOURA, Hildefonso. *Relatório do Representante da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*. 1917.
11. GONÇALVES JUNIOR, J.F. *As tarifas da Viação Férrea*. 1918.
12. PEREIRA DA SILVA, Clodomiro. *As tarifas da Viação Férrea*. 1918.
13. RELATÓRIOS da Intendência de Rio Grande. 1905 a 1918.
14. RELATÓRIOS do município de Rio Grande. 1904 a 1908; 1919 a 1920.
15. RELATÓRIOS das Obras Públicas do Estado do Rio grande do Sul. Porto Alegre, A. Federação, 1902, 1903, 1904, 1905, 1908, 1911, 1912, 1916, 1919, 1920, 1921.
16. RELATÓRIOS da Viação Férrea do Rio Grande do Sul:
17. DA VIA Permanente. 1916, 1920, 1921, 1922.
18. DA VIAÇÃO Terrestre. 1920, 1921, 1922, 1923.

19. DO TRÁFEGO Geral. 1920, 1921, 1922, 1923.
20. XAVIER, Feliciano Ignácio. *Relatórios da Diretoria da Associação Comercial de Pelotas*. 1918 a 1920.

Revistas:

1. ABREU E SILVA, Florêncio C. de, dir. *Revista do Arquivo Público do Rio Grande do Sul*, 8, dez. 1922.
2. BULLETIN Officiel du Bureau de Renseignements du Brésil a Paris, Paris, 15 jan. 1913.
3. REVISTA Brasileira de Cultura, Rio de Janeiro, Ministério de Educação e Cultura, Conselho Federal de Cultura, (3) jan. mar. 1970.
4. REVISTA Brasileira de Estudos Políticos, Belo Horizonte, UMG, (1) 2 jul. 1957.
5. REVISTA Brasil Ferro Carril, Rio de Janeiro, 1920.
6. REVISTA Brasiliense, São Paulo (28) mar./abr. 1960.
7. REVISTA Comercial do Brasil, Rio de Janeiro, 1919-1920.
8. REVISTA da Escola de Engenharia, Biblioteca da Escola de Engenharia, UFRGS.
9. REVISTA de História, São Paulo, USP 45 (91) 1972.
10. REVISTA de História, São Paulo, USP 62, 1975.
11. REVISTA de Indústria e Comércio, Rio de Janeiro, (46) 30 jun. 1920.
12. REVISTA do Museu Julio de Castilhos e Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Imprensa Oficial, (1) 1952.
13. REVISTA Veritas, Porto Alegre, PUC, (1) mar. 1961.
14. REVISTA Veritas, Porto Alegre, PUC, (47) set. 1967.

Depoimentos:

1. DIÁRIOS particulares do Eng. Frederico Dahne, Diretor da Via Permanente da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de 1906 a 1922.
2. ENTREVISTA com o Cel. Moacyr Domingues, Dir. do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, 1974.
3. ENTREVISTA com o Prof. Riopardense de Macedo, Dir. do Arquivo Histórico Municipal, 1974.
4. ENTREVISTA com o Dr. Dyonécio Machado, Historiador, 1977.
5. ENTREVISTA com o Sr. Walter Cardoso Pardo, Chefe da Contadoria Geral de Transportes da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Rio Grande, 1976.